



**DANSK
JERNBANE
FORBUND**

1899-1949

**DANSK
JERNBANE FORBUND**



DANSK JERNBANE FORBUND

1899 * 23. OKTOBER * 1949



„Gør din pligt og kræv din ret“

KØBENHAVN

MCMXLIX

BOGTRYKKERIET „HAENIA“
CARL KRETZSCHMER-KØBEN

FORORD

Efter at kongressen i 1946 havde besluttet, at der skulle udarbejdes et jubilæumsskrift i anledning af forbundets 50 års stiftelsesdag den 23. oktober 1949, overdrog hovedbestyrelsen værkets udarbejdelse til fhv. sekretær Chr. Vejre med forretningsføreren og sekretær J. K. F. Jensen som medlemmer af et redaktionsudvalg. Under Th. Pedersens sygdomsperiode blev udvalget tiltrådt af viceforretningsfører Fr. Bøtchiær, som efter kongressen i 1948 afløstes af forretningsfører P. Madsen.

Det har under udarbejdelsen vist sig, at den største vanskelighed lå i at begrænse stoffet. DJF's historie gennem de forløbne 50 år er så rig på interessante begivenheder, at en blot nogenlunde udførlig omtale kræver vide rammer. Men papirmanglen satte ret snævre grænser for stofmængden, hvilket har medført, at redaktionen har været nødsaget til at gengive perioden fra 1899 til 1924, som jo også har været ret udførligt beskrevet i festskriftet ved 25 års jubilæet, i stærk koncentreret form. Det gælder såvel tekst som billedstof; dog har vi søgt i et vist omfang at faa historisk stof med, som ikke findes i det nævnte skrift.

Også årene efter krigen og besættelsen har vi omtalt mindre udførligt, fordi begivenhederne i dette tidsafsnit står læserne i frisk erindring og ikke endnu har kunnet danne grundlag for historisk behandling.

Vi har derved kunnet ofre mere plads på en omtale af tidsperioden 1924—1945, selv om papirbegrænsningen også her har nødsaget os til at økonomisere således, at både begivenheder og personer, som havde fortjent at blive nævnt, er blevet indrangeret under de grupper, som man plejer at give den noget udflydende påskrift: såsom m. m. eller o. fl. a.

Redaktionen kunne også have ønsket at bringe noget fyldigere billedstof fra de første perioder af forbundets historie, men desværre er vi her blevet hemmet ved, at hele forbundets billedarkiv gik tabt ved den brand, der ødelagde bygningen Nyropsgade 27 i marts 1945, da dens nabobygning „Shellhuset“ blev bombet. Takket være enkelte medlemmer, og ikke mindst Jernbanemuseet og stationsforstander Holger Hansen, Holbæk, er vi alligevel blevet istand til at bringe et nogenlunde fyldigt billedstof fra den lidt ældre tid.

Det er imidlertid redaktionens håb, at forbundets 50 års jubilæumsskrift trods manglerne vil kunne udfylde den opgave at give læserne et nogenlunde fyldigt billede af vor organisations virke i det forløbne halvsekel, og at medlemmerne, gamle som unge, efter gennemlæsningen må føle sig endnu fastere knyttet til DJF og den fagpolitiske linie, der konsekvent har været fulgt gennem alle årene.

Redaktionen.



BRYDNINGS- OG SAMLINGSTID

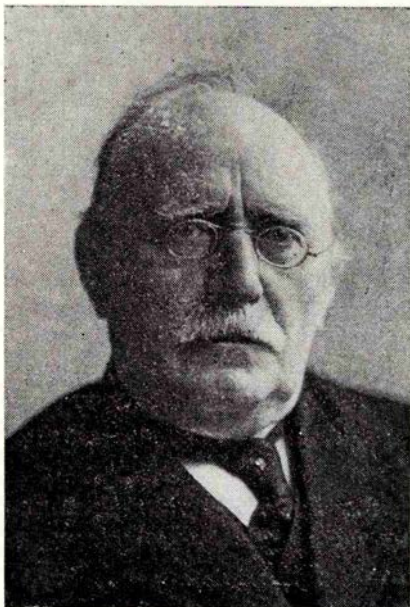
Der skulle hengå mere end et halvt århundrede, efter at den første danske jernbane blev åbnet for driften, før det ved banerne fastansatte personale fandt på at danne faglige sammenslutninger til varetagelse af fælles økonomiske og tjenstlige interesser.

Den sildige fødsel skyldes forskellige forhold — vel ikke mindst den omstændighed at en meget stor del af de ansatte blev rekrutteret fra befolkningskredse, for hvem faglige sammenslutninger af arbejdere var, om ikke helt ukendte, så dog fjerne begreber. Hertil kom, at den lavtlønnede, men til gengæld faste og med pensionsret forbundne stilling i en offentlig tjeneste blev vurderet ret højt på baggrund af de yderst slette vilkår for landdommen og de højst usikre arbejdsmuligheder med hyppige arbejdsløshedsperioder for store dele af bybefolkningen.

Ledelsen af banerne, fra minister og generaldirektør og nedefter til de lavere embedsmænd og arbejdsledere, var nøje bekendt med denne indstilling og benyttede den kraftigt til at kvæle enhver nok så spæd utilfredshedsspire, så snart den vovede at bryde gennem jordskorpen. „Er De ikke fornøjet med forholdene, kan De jo gå“, var svaret på enhver nok så lille indvending eller besværing, og det var kun få, der turde tage konsekvensen af skridtet fra det „vise“ ud i det „uvisse“.

Alligevel blev der så tidligt som i 1884 — altså 15 år før Dansk Jernbane Forbund blev grundlagt — gjort et par beskedne forsøg på kollektivt at henlede opmærksomheden på det underordnede personales dårlige lønvilkår.

Det ene af disse forsøg var et andragende fra de københavnske dragere (den daværende betegnelse for portør og stationsarbejder). Den nåede godt nok frem til folketingets finansudvalg, hvor det imidlertid uden større formaliteter blev gravlagt — og dermed var det ude af verden.



Harald Jensen.

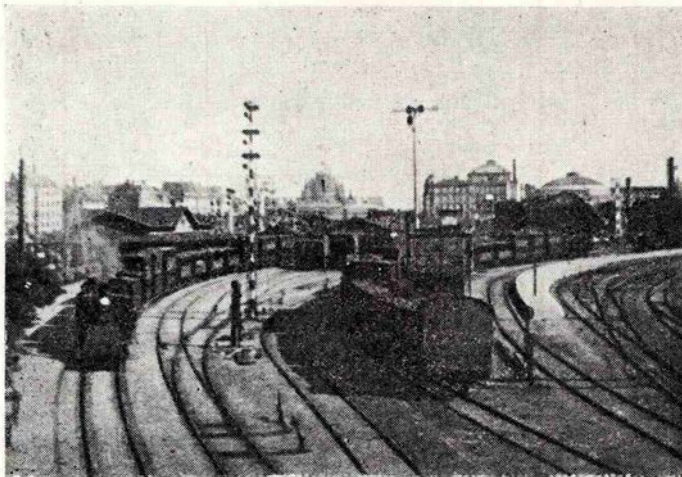
Et andet andragende kom fra de jyske baners folk, underskrevet af 700 underordnede jernbanemænd. Hvor langt det nåede frem, ved ingen — det forsvandt nemlig sporløst, og når eftertiden i det hele taget har fået nys om dets eksistens, skyldes det en af venstres folketingsmænd, gårdejer Hummeluhr fra Søften, der repræsenterede Arhus amts 3. valg-

kreds. I rigsdagssamlingen 1885—86 spurgte han indenrigsministeren, som dengang havde statsbanerne under sit departement, om det pågældende andragendes skæbne, idet han tilføjede, at de lavere lønnede jernbanemænds vilkår var ganske urimelige. Han fik intet svar, og det ses ikke, at der er foretaget yderligere i sagen.

Men at det er gået flere andragender på lignende måde, får man at vide nogle år senere, i 1891, da den første jyske socialdemokrat, typograf Harald Jensen fra Arhus, var indvalgt i folketinget. I kraftige ord talte han jernbanepersonalets sag. Harald Jensen oplyste bl. a., at der fra det underordnede personale var sendt adskillige andragender til administrationen, „men enten var disse mødt med afslag eller slet ikke besvaret.“

Vore gamle forlængst afdøde fagfæller har altså allerede i midten af 1880'erne været på det rene med, at skulle der være chance for at få vilkårene forbedrede, måtte der løftes i flok. At der ikke var synderlig kraft i løftningen under de herskende forhold, er ikke så uforståeligt. Forsøgene begrænsedes til at skrive et andragende, samle underskrifterne og fremsende det. Hermed var dampen opbrugt; der var intet til rest til at frembringe så meget som en forespørgsel eller en erindringskrivelse. Under disse omstændigheder kunne administrationen uden nogen som helst risiko arkivere så mange ærbødige henvendelser fra personalet, det passede den.

Det skal dog siges, at forholdene ingenlunde var bedre indenfor andre statsinstitutioner — tværtimod. Medens jernbanemændene dog selv tog risikoen ved at „bede om lønforhøjelser“, indskrænkede de ansatte ved orlogsværftet sig til at lade konerne tage skraldet, hvilket fremgår af en bemærkning i Rigsdagstidende for samlingen 1889—1890 om, at „en del hustruer, hvis mænd er faste arbejdere på orlogsværftet, har søgt om lønforhøjelse til mændene.“ Det ses ikke, om denne fremgangsmåde har håret



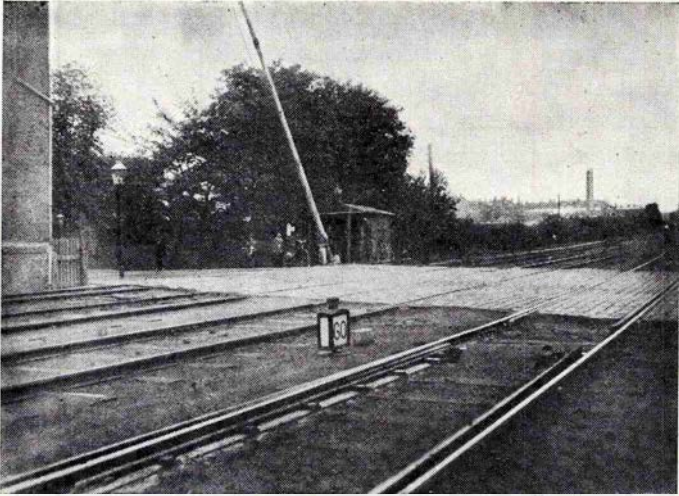
Indkørslen til Københavns hovedbanegård i 1888. Til venstre ses Klampenborgstationen, i baggrunden ses udstillingsbygningens kuppel (på pladsen, hvor nu rådhuset ligger).

bedre frugt, men det har næppe været tilfældet, da den vistnok ikke er blevet gentaget.

I 1885 blev de sjælland-falsterske baner, som indtil da var drevet af et privat selskab, overtaget af staten og sluttet sammen med de jysk-fynske statsdrevne linier. Personalet, hvis antal efter sammenslutningen udgjorde halvfemte tusind mænd, havde som flertallet af datidens arbejdere sølle kår. Arbejdstiden var på 12—15 timer i døgnet; de havde ingen krav på fridage, og ferie var et ukendt begreb. Lønningen for bundklasserne, stationskarle (portører), banearbejdere, ledvogtere m. fl. lå fra ca. 45 til ca. 60 kr. pr. måned — gennemgående lidt højere for Sjælland end Jylland—Fyn, hvilket viser, at det private selskab lønnede bedre end staten, men det var jo også midt i den estrupske provisorieperiode, hvor statskassen var belastet med betydelige udgifter til fæstningsbyggeriet — en af højres store mærkesager.

Men statsbanerne led ikke under personalemangel trods knappe lønninger og lang arbejdstid. De unge mænd fra landet, der havde aftjent deres værnepligt, følte ingen trang til at vende tilbage til bøndergårdenes usle karlekamre eller en gift landarbejders håbløse tilværelse. Et stort kontingent blev derfor i byerne og søgte bl. a. ind til de små, men sikre stillinger ved offentlige institutioner. Deraf kom vel ængstelsen ved at give utilfredsheden til kende og slå ind på den vej, de private arbejdere forlængst havde betrådt for at forbedre — ikke den enkeltes, men hele standens vilkår.

Forholdet mellem over- og underordnede havde et vist patriarkalsk præg med et stærkt militært islæt. En hel del af embedsmændene havde militære charger, som opfyldte dem med megen selvfølelse, og så sent som op imod århundredskiftet tituleredes mere end halvdelen af stationsforstanderne på de nogenlunde store stationer som kaptajn eller løjtnant, hvad man gjorde klogt i at erindre sig. Men også den militære kommandotone fandt folk sig i den gang — ja, mente vel endog, at det måtte være således i en statsinstitution. Men hvor den ubetingede og nøjagtige lydighed er tjenestens første og eneste bud, har den personlige ansvarsfølelse trange kår, interessen for arbejdet svigter, og den enkelte mand gør kun lige netop det, han bliver kommanderet til. Denne



*Bommene ved Vodroffsvej, over vest- og nordbanens spor.
Her var H. P. Hansen, vor gamle redaktør, i flere år
„overgangsinspektør“.*

prøjsisk prægede militære kommandotone, ledsaget af alskens vilkårligheder, bl. a. ved udvælgelse af folk til de relativt få advancementsstillinger, der var opnåelige for det arbejdende personale, gav gode vækstbetingelser for de elementer, der havde anlæg for at gå de foresatte under øjnene. Det var allfor ofte, ja, vel endog næsten reglen, at de såkaldte „fedteprinse“ blev foretrukket for virkelig dygtige og selvstændige folk, hvilket hverken var til gavn for ånden i etaten eller for tjenestens udførelse.

Men alligevel herskede der et godt om end måske et noget robust kammeratskab, som lidt for ofte og stærkt blev besejlet ved det almindelige selskabs- og omgangsdrikkeri, der fandt sted. Denne ulykkelige skik, der var et fælles træk på alle arbejdspladser, private som offentlige, havde sin store andel i, at det gik så trægt med at vække arbejdere og tjenestemænd til den klassebevidsthed og ansvarsfølelse overfor hjem og familie, som ene kunne løfte dem fra slavetilværelse til frimandskår og medbestemmelseret.

For et nutidsmenneske lyder det underligt, at der så sent som i rigsdagssamlingen 1891—1892 kunne gennemføres en lov ved-

rørende statsbanernes organisation og herunder lønninger uden nogen som helst påvirkning fra personalet selv, men således var det. De eneste personalesynspunkter, der blev gjort gældende under lovforslagets behandling, kom fra de 3 repræsentanter, socialdemokratiet dengang havde i rigsdagen, P. Holm, Hørdum og Harald Jensen, men disse mænds indflydelse var selvsagt ringe, også fordi de manglede den baggrund, som tilkendegivelser fra personalet selv ville have skaffet dem.

Embedsmændene derimod havde større politiske chancer, og de benyttede dem flittigt — ikke til fordel for grupper af personale, men med det formål at få enkelte embeder højere placeret.

DYBE LØN- OG KLASSEFORSKELLE

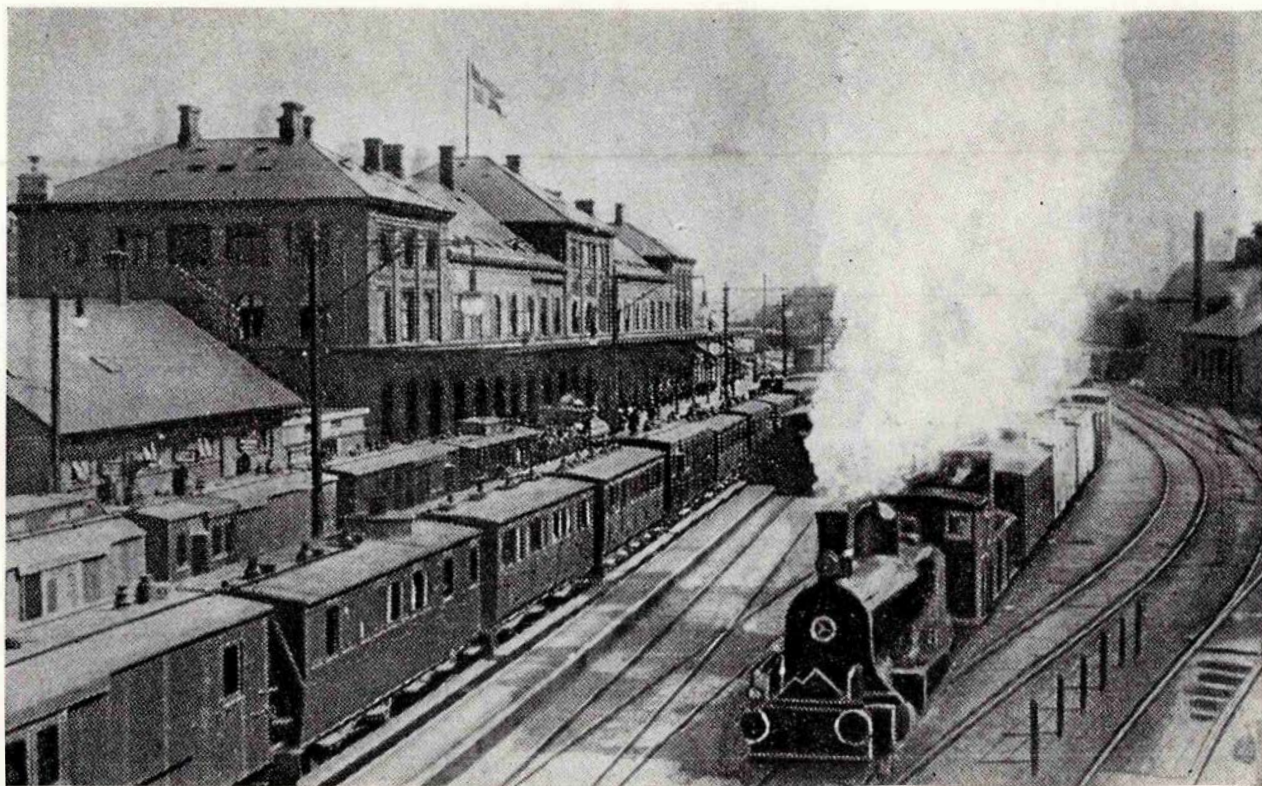
Organisationsloven af 12. april 1892 med tilhørende lønningsregler var iøvrigt den første samlede lønningslov for jernbanepersonalet i Danmark. Karakteristisk for loven var den ret betydelige forskel mellem lønningerne for det arbejdende personale i bundstillingerne og de yderst få, der nåede op i de for funktionærklassen i hvert fald teoretisk tilgængelige advancementsstillinger.

Eksempelvis skal nævnes, at en portør med ca. 20 års tjeneste og derover oppebar 840 kr. årligt, medens en rangermesters grundløn lå på 1800 kr., altså på mere end det dobbelte. Banernes øverste chef; generaldirektøren, havde en årsløn på 15.000 kr. eller mere end 20 gange så meget som portøren.

Det er let at regne ud, hvordan de højere embedsmandslønninger ville have ligget i dag, hvis det ikke i ret udstrakt grad var lykkedes at udligne disse klassekløfter.

Var lønningerne for det underordnede personale små og utilstrækkelige, lå pensionerne helt under eksistensniveauet. I særlig grad gjaldt det enkepensionerne. Mange enker, endda dem, hvis mænd havde mistet livet i jernbanetjenesten, fristede med deres børn en mere end kummerlig tilværelse.

Her var således store opgaver at tage fat på. Men endnu skulle der hengå nogle år, forinden utilfredsheden gav sig udslag i mere energiske fælles tilkendegivelser.



Århus 2. banegård, bygget 1884.

BUNDKLASSENE BEGYNDER AT VAGNE

I sommeren 1896 begyndte de første tegn på fagligt samarbejde at vise sig. Ved midsommertid blev der afholdt et møde af portører i Århus. At det ikke har haft særlig stor tilslutning, fremgår af en udtalelse hvori det hedder, at mødet blev afholdt af „flere portører“. Udtalelsen, der cirkulerede over forskellige strækninger, havde iøvrigt følgende indhold:

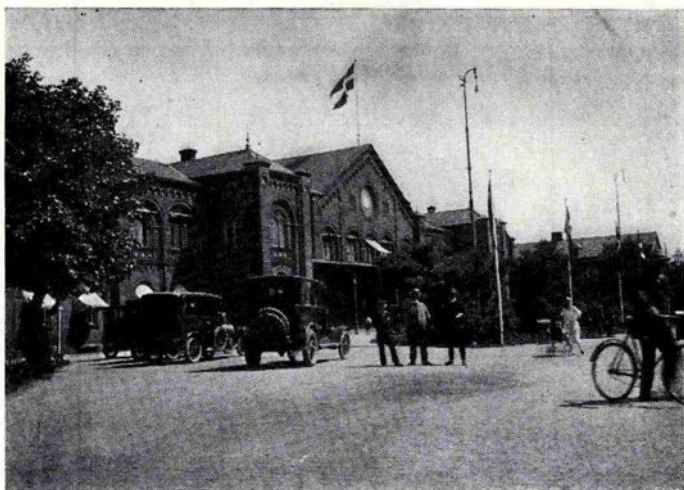
„Ved et møde, som blev afholdt i Århus af flere portører, blev følgende vedtaget:

1. at indsende et andragende om at få vor uniform udleveret af den slags tøj, vi har haft før, nemlig det, som ved lov af 15. oktober 1889 er vedtaget, at vi skal have, men ikke har fået siden 1892. De, som vil være med til at søge om det, beder vi om at undertegne denne liste.
2. at indbyde til et møde i Fredericia, Prinsessegade 29, søndagen den 30. kl. 9 fm., hvortil vi beder alle portører, som kan, om at give møde, da der vil blive forhandlet om lønningsforhøjelse m.m. Muligvis d'herrer folketingsmænd Jens Busk og Harald Jensen kommer tilstede.“

Hvor stor tilslutning mødet i Fredericia fik, ses ikke, ligesom det ikke vides bestemt, om de 2 i cirkulæret omtalte folketingsmænd var tilstede. Adskilligt tyder imidlertid på, at Harald Jensen har været på mødet. Det fik i hvert fald en ikke ringe betydning for den kommende udvikling. Dels medførte det, at der blev udarbejdet et andragende, og dels gav det stødet til dannelsen af den portørforening, som i løbet af de følgende par år udviklede sig til Dansk Jernbane Forbund.

Det nævnte andragende er dateret 22. oktober 1896. Af dets indhold vil man bemærke den interessante omstændighed, at lønningerne for de øvrige etaters såkaldte bundklasser lå fra ca. 33 pct. til ca. 60 pct. over de tilsvarende lønsatser ved statsbanerne. Det skulle tage adskillige års arbejde at få denne urimelighed bortfjernet.

Andragendet, der gengives i det følgende, var underskrevet af 2 københavnske portører (kedelpassere), Fr. Seider og Jens Jensen (senere Ellesøe). De var begge udmærkede kammerater, som i mange år lige til deres død var stærkt interesserede medlemmer af forbundet.



Den gamle Fredericia station.

„Undertegnede portører ved De danske Statsbaner tillader sig herved i ærbødighed at andrage den høje regering og rigsdag om ved den forestående revision af loven om statsbanedriftens ordning, velvilligt at indrømme os følgende forbedringer i vor stilling.

I betragtning af, at vore lønningsforhold ikke svarer til de forhåndenværende priser på livsfornødenheder, og idet vi henviser til de lønningsforbedringer, som i den sidste tid har fundet sted for post- og telegrafvæsenets bestillingsmænd, tillader vi os at andrage om, at vor klassifikation i 5 lønningsklasser med en lønning fra 600—840 kr. årlig, må blive forandret til 3 lønningsklasser med en årlig lønning af henholdsvis 800, 1000 og 1200 kr. samt at tjenestetiden forandres således, at der tjenes 5 år i hver af de to laveste klasser. Ved en sådan forandring af vore lønvilkår, vil disse nærme sig de for statens øvrige bestillingsmænd gældende lønsatser, idet f.eks. post- og telegrafbude ansættes med en begyndelsesløn af 800 kr. årlig, som er stigende indtil 1400 kr.

Som støtte for vor anmodning om en tilnærmelsesvis ligestilling med de nævnte bestillingsmænd, tillader vi os at fremhæve vor ansvarsfulde tjeneste, der tilligé er af en sådan beskaffenhed, at det ofte er forbundet med livsfare at udføre den, samt vor lange daglige tjenestetid, som i reglen udgør mindst 12 timer i gennemsnit i døgnet.

I forbindelse med foranstående tillader vi os at andrage om, at der må blive tilstået en ugentlig fridag, samt at vor uniform, i lighed med, hvad der tidligere har været tilfældet, må blive forfærdiget af underofficerskirsei, idet de uniformer, vi har fået leveret i de senere år, er af en betydelig ringere kvalitet, hvilket bevirker, at de er meget vanskelige at holde rene, ligesom varigheden er betydelig mindre end tidligere, idet uniformerne som regel ikke kan holde i den befalede tid.

Endelig tillader vi os at anføre, at vi, i anledning af vore ovenfor fremsatte ønsker, har henvendt os til vor foresatte, generaldirektøren for statsbanerne, som stillede sig meget velvillig til vort andragende.“

Denne skrivelse er en levende illustration af forholdene for statsbanepersonalet for ca. 50 år siden, og et bevis for nødvendigheden af en faglig organisations oprettelse.

FORSIGTIG SIGNALFØRING

Portørforeningen — Dansk Jernbane Forbunds forløber — dan-
nedes i København den 16. oktober 1896 ved et møde i et bevært-
ningslokale i en af Nørrebros sidegader, Korsgade 49. Når begi-
venheden ikke fandt sted i Fredericia, skyldes det, at man på det
foran nævnte Fredericiamøde overlod de sjællandske eller måske
rettere de københavnske kammerater at spille ud. Den ny forening
kamouflerede sit egentlige formål under dæksnavnet „De danske
Statsbaners underordnede Stationsbetjentes Understøttelsesfor-
ening“. For yderligere at tilsløre de virkelige hensigter, hed det i
formålsparagraffen: „Foreningen yder hjælp i tilfælde af døds-
fald og navnlig ulykkestilfælde“, og det blev oven i købet under-
streget, at den var „aldeles upolitisk“. Optages kunne enhver over-
portør, portør, stationskarl og stationsbud ved DSB — kontin-
gentet var 25 øre pr. md. Den første bestyrelse bestod udelukkende
af københavnske portører.

På generalforsamlingen i april 1897 forelå der anmodning fra
banearbejderne i Jylland om at udvide foreningens rammer til
også at omfatte baneafdelingens personale. Det vedtoges at imøde-
komme denne anmodning, og hermed fik foreningen en mere al-
men karakter som fælles organ for det underordnede jernbane-
personale.

Imidlertid gik det ikke så glat med tilslutningen fra Jylland—
Fyn, som man havde tænkt sig. Det var, ligesom jyderne ikke
havde nogen rigtig fidus til sjællænderne, ligesom de havde van-
skeligt ved at anerkende dem, der indtil for få år siden endnu kun
var privatbanefolk, som rigtige, vaskeægte jernbanemænd.

Hertil kom, at sjællænderne, der jo havde fået overdraget op-
gaven at danne den fælles portørforening, begik den fejl at slå



Personalet på Nørrebro station i vinteren 1899.

Billedet er taget foran den gamle stationsbygning — pladsen ulfor Stefansgade. „Grisen“ og den kraftige rangerhest holder en pause. Til højre står rangerkusken og til venstre vognopsynsmanden, som dengang benævntes „vognsmører“, med sin „hjulbanker“ i hånden. Vi har valgt dette billede, som velvilligt er stillet til vor rådighed af jernbanemuseet, ikke alene fordi det er så velbevaret, men i særdeleshed da det stammer fra den brydningstid, hvor grunden blev lagt til Dansk Jernbane Forbund.

fast i loven, at københavnernerne skulle danne det fødte flertal i bestyrelsen.

På generalforsamlingen den 22. oktober 1897 ændredes foreningens navn til „*De danske Statsbaners Funktionærers Understøttelsesforening*“, og dens rammer udvidedes til også at omfalle log- og depotpersonale. Fra søfartens personale forelå endnu ingen henvendelse om optagelse.

Der var nu gået mere end et år, efter at det på Fredericiamødets foranledning udarbejdede andragende om lønforbedringer m. v. var fremsendt til regering og rigsdag. På bestyrelsesmødet den 7. januar 1898 synes man at have været ved at miste lålmodigheden. Lønningsloven kunne næppe vente at komme til revision før omkring året 1900, og det vedtoges gennem dagspressen — den socialdemokratiske — at præparere jordbunden for et midlertidigt „dyrtidstillæg“. Man studser over at møde udtrykket „dyrtid“ i forbindelse med tiden før århundredskiftet, men forklaringen er vel den ligefremme, at der altid har været dyrtid for dem, hvis indkomster ligger i underkanten af leveniveauet, og på et sådant niveau lå jernbanepersonalets lønninger.

En revision af loven af 1892 kom imidlertid hurtigere end ventet. Det skyldes dog mindre påvirkninger fra personalet, end den skarpe offentlige kritik, som efter Gentofteulykken i sommeren 1897 blev rettet mod statsbanernes administration. Man foretog nu den afledningsmanøvre at gennemføre en ændring af organisationsloven af 1892, og herved kom lønningerne med i gryden.

Forbedringerne blev dog kun små. Af de væsentligste skal nævnes, at bane- og telegraformænd og depotarbejderne kom på månedsløn. De fleste af bundklasserne fik lønnen forhøjet med 60 kr. årlig, og der foretoges nogle ret uvæsentlige forbedringer af pensionssatserne.

Loven af 1898 blev således en ny skuffelse for jernbanepersonalet, der førte til alvorlige overvejelser om at ophæve den nydannede forening og slutte sig til Dansk Arbejdsmandsforbund, som på det tidspunkt havde organiseret forskellige jernbanegrupper — særlig i Jylland og væsentligst blandt banearbejdere.

Det viste sig forøvrigt, at der foruden den i København stiftede forening efterhånden var dannet andre landsdelsforeninger,

en i Jylland og en på Fyn, hvilket dog kun blev fremmende for den endelige sammenslutning.

Den fynske forening var kommet til verden i september 1898 og var vistnok den yngste af de tre, men hvad den manglede i alder, synes den til gengæld at have været foran i udvikling. Den dulgte ikke „åsyn og navn“, men tilstod frejdigt, at dens formål var „at samle alt under statsbanerne henhørende underordnet personale til fælles optræden med hensyn til forbedring af livsstilling, i særdeleshed ved lønforhøjelser, tjenestetidens forkortelse samt mere ensartet fritid.“

Iøvrigt hedder det i de fynske love, at foreningen skal søge samarbejde med andre ligestillede foreninger indenfor jernbanen for derigennem at søge dannet en fællesorganisation for hele landet.

Tillige var der både i Jylland og på Fyn dannet en række lokale foreninger uden nærmere indbyrdes forbindelse. Den ene vidste ikke altid noget om den andens eksistens.

Der var således gærende kræfter, og mellem de ledende mænd blev der hurtigt enighed om, at skulle der komme noget nyttigt ud af det hele, måtte kræfterne samles og enhedsorganisationen tilvejebringes.

Som et godt hjælpemiddel for samlingsbestrebelserne virkede det lille medlemsblad „Jernbane-Tidende“, som den københavnske forening udgav en gang mdl. fra 1. oktober 1898 og lod cirkulere ud over landet.

DANSK ARBEJDSMANDSFORBUND TAGER OGSÅ FAT

Hvad der også i høj grad bidrog til at skabe interesse om organisationsarbejdet var den omstændighed, at Dansk Arbejdsmandsforbund som før nævnt i samme periode udfoldede en energisk agitation og havde faaet oprettet grupper paa en række store og mellemstore stationer. DAF's mål var ifølge en på et delegeretmøde i Rømersgade 22 i København den 7. januar 1899 vedtaget resolution at „samle alle underordnede ved jernbanen beskæftigede arbejdere, undtagen det teknisk uddannede

og det kørende personale, i een organisation, uanset arbejde, løn og lønningsmåde“.

Der var således konkurrence i foretagendet. Forskellige kræfter arbejdede mod samme mål omend ad forskellige veje.

Vejen, der førte gennem Dansk Arbejdsmandsforbund, bød på den ulivslomme fordel, at jernbanemændene fra starten kunne få et stærkt organisationsapparat til hjælp, og fra første færd være i den allernærmeste kontakt med de øvrige organiserede arbejdere gennem De samvirkende Fagforbund, som den gang lige var blevet dannet. Men til gengæld var det en øjensynlig mangel, at det teknisk uddannede og hele det kørende personale på forhånd var udelukket, således at det fast ansatte jernbanepersonale skulle deles i 2 grupper — den ene koblet sammen med de løst antagne ekstraarbejdere i Dansk Arbejdsmandsforbund og den anden foreløbig frit svævende.

Det var ikke så underligt, at der kunne herske nogen tvivl om, hvilken vej man skulle slå ind på. Når lederne af de tre foreninger i København, Odense og Århus besluttede sig til at vælge et selvstændigt jernbaneforbund fremfor afdelingen under DAF, var grunden sikkert den, at de mente, den førstnævnte vej ville være den korteste til det foreløbig vigtigste mål — at få personalet organiseret.

Heri havde de sikkert ret. Betydelige dele af personalet, som uden større betænkelighed ville slutte sig til et selvstændigt jernbaneforbund, ville endnu i lang tid være forblevet uorganiseret fremfor at gå ind i en afdeling under arbejdsmændene. Her var det ikke alene økonomien, det højere kontingent og evt. strejkeunderstøttelser, der spillede en rolle, men også en god del honnet ambition, som en ikke ringe part af de underordnede jernbanemænd ligesom andre uniformerede personer trods alt endnu var belastet med.

Endelig spillede det rent politiske moment — dvs. socialistforskrækkelsen — stærkt ind, idet højt regnet $\frac{1}{5}$ af det her i betragtning værende personale var socialdemokrater — resten var enten politisk indifferente, venstremænd eller konservative. Først en årelang påvirkning gennem organisationen bragte skred i denne indstilling.

DE SPREDTE KRÆFTER SAMLES

Det besluttedes altså at samle de eksisterende foreninger af jernbanemænd under et, og den 22. januar 1899 afholdtes i det gamle trafikknudepunkt Fredericia, endnu et møde, det som fik afgørende betydning for den kommende udvikling indenfor vort organisationsliv.

Af Jernbane-Tidendes referat af mødet fremgår, at der har været en ret livlig diskussion om organisationsformen. „Nogle holdt på organisation under andre organisationer, medens andre foretrak en selvstændig organisation“, hedder det nok så sagtomt, men man aner, at divergenserne har været ret store. Flertallet samledes til slut om en sålydende udtalelse:

„På foranledning af foreninger i København, Helsingør, Odense og Ålborg afholdtes der i Fredericia den 22. januar et møde af repræsentanter for de

nævnte foreninger for at søge oprettet en fælles hovedbestyrelse. På mødet var foruden ovennævnte foreninger følgende byer repræsenterede: Hillerød, Fredericia, Kolding, Esbjerg og Århus. Ialt var repræsenteret 1788 medlemmer. Samtidig afholdtes et diskussionsmøde, hvortil var mødt ca. 300 funktionærer fra alle egne. Diskussionen skulle foregå, idet nogle holdt på organisation under andre organisationer, medens andre holdt på en selvstændig organisation. Sluttelig vedtoges følgende resolution:

„Forsamlingen vedtager at danne en selvstændig organisation udenfor andre bestående organisationer og nedlægger en bestemt protest mod den på mødet i København den 7. ds. (det foran-



Portør J. Bojsen, Odense.

omtalte møde i Rømersgade) vedtagne resolution, når denne udtaler, at de bestående foreninger har andre og væsentligere opgaver end faglige, og henviser i så henseende til de gældende love.“

Derefter samledes de udpegede delegerede fra foreningerne og valgte midlertidig hovedbestyrelse for den kommende landsorganisation. Følgende valgtes:

Portør J. Bojsen, Odense,
ledvogter Niels Christensen, Hovedgård,
banearbejder Fr. Fischer, Skjern,
portør H. P. Hansen, København,
— P. J. Guldager, Ålborg,
— J. T. Lange, Helsingør,
— Chr. Nielsen, København,
banearbejder A. Petersen (Trosborg), Odense,
portør A. M. Sørensen, Fredericia.

Den ny hovedbestyrelse, der konstituerede sig med portør Bojsen, Odense, som formand, H. P. Hansen, København, som næstformand og Chr. Nielsen, København, som forretningsfører og kasserer, trak sig nu tilbage for at udarbejde lovforslag, og nyt møde blev berammet til kl. 8 aften.

Kl. 1 nat, efter møder der strakte sig over 15 timer, var behandlingen af loven tilendebragt, og det historiske stævne kunne afsluttes.

Mødets mest dramatiske optrin indtraf, da selveste Dansk Arbejdsmandsforbunds landskendte formand, M. C. Lyngsø, indfandt sig i forsamlingen og begærede ordet. Arbejdsmandsforbundet, der som før nævnt havde gjort en betydelig indsats for at organisere personalet, kunne naturligvis ikke uden videre opgive sagen. Lyngsø mødte altså frem for at lægge sit lod i vægtskålen. Dirigenten nægtede imidlertid at give arbejdsmandsforbundets formand ordet med den begrundelse, at mødet ikke var offentligt, men specielt indkaldt for jernbanemænd. Herefter udveksledes der nogle ret skarpe bemærkninger mellem dirigenten og Lyngsø; det endte med, at den sidstnævnte forlod lokalet.



Den midlertidige hovedbestyrelse.

Mødet afholdtes hos H. P. Hansen på en krist i Absalonsgade, København. — Fra venstre, siddende: Anton Petersen (Trosborg), N. Christensen, Hovedgård, P. J. Guldager, J. Bojsen (formand), Chr. Nielsen, H. P. Hansen og J. T. Lange. — Stående: H. F. Fischer, Skjern, og A. M. Sørensen, Fredericia.

Lyngsies var dybt krænkelt, og der gik flere år, før han helt tilgav jernbanemændene, at de ikke ville tage imod hans råd og assistance.

Fremgangsmåden overfor Lyngsie var i virkeligheden også noget uretfærdig, thi hans forbunds agitation blandt jernbanepersonalet havde i høj grad bidraget til at fremme interessen for organisationstanken — han havde selv deltaget i dette arbejde i marken med den dyglighed og ildhu, der var hans særkende, og Lyngsies navn bør derfor nævnes i allerførste række som en af de mænd, der vækkede vor den gang slumrende etat til klassebevidsthed og organisationsvilje.



M. C. Lyngsies. (Efter maleri).

Navnet på den nyoprettede landsorganisation blev „De danske Statsbaners underordnede Funktionærers Forening“ (D. S. U. F.), stadig et langt og besværligt navn. Den nye formålsparagraf var til gengæld både kort og klar — det er en af de paragraffer i forbundets love, som har holdt sig bedst gennem tiderne — den lød således:

„Det er hovedbestyrelsens hovedformål ved alle til rådighed stående midler at søge lønningsspørgsmålet løst, arbejdstiden forkortet og reguleret samt pensionsloven revideret og forbedret. Den skal, når der mod foreningens medlemmer begås uretfærdigheder, påtale disse og gøre forestillinger hos rette vedkommende. I det hele skal den søge at hæve standen i moralsk henseende, alt ad lovlighedens vej.“

Iøvrigt var hovedbestyrelsens nærmeste opgave at lede agitationen og oprette afdelinger rundt om i landet. Disse afdelinger skulle føre hovedforeningens navn med afdelingsbetegnelse.

Den nyvalgte hovedbestyrelse tog straks fat på agitations- og organisationsarbejdet, og i løbet af de følgende måneder blev der oprettet lokale afdelinger i en række byer. I disse afdelinger samledes medlemmer af alle kategorier, men lokale grupper indenfor kategorirammerne dannedes hist og her i de større byer, dog var de ikke legaliserede i lovene og var ikke almindelige. Bestyrelserne i afdelingerne valgtes også uden hensyn til kategori — man tog de bedste folk simpelthen, og der var mange gamle medlemmer, som havde vanskeligt ved at finde sig til rette, da forbundet efter 4—5 års forløb, i maj 1903, overgik til den ændrede organisationsform med kategoriafdelinger, som vi har den dag i dag. Det var for disse folk, som om der nu blev trukket klassemæssige skillelinier indenfor organisationen, og mange mente, at følgen måtte blive splittelse i stedet for samling. Tiden gjorde heldigvis denne skepsis til skamme.



N. Christensen, Hovedgård. (Eft. tegn.).

GRUNDEN STØBES. MÆNDENE FRA AGITATIONENS FØRSTE PERIODE

Agitationen mand og mand imellem tog nu også stærkere fart. Blandt de jyske agitatorer var der navnlig 2 mænd, der trak et stort læs — Icdvogter Niels Christensen, Hovedgård, senere flerårigt medlem af hovedbestyrelsen, og portør H. C. Andersen, Århus. I den knapt tilmålte fritid tog disse mænd ud ad banelinien, aflagde besøg i banearbejdernes og landportørernes hjem og hvervede medlemmer. Men det var ikke altid lige let. Alt

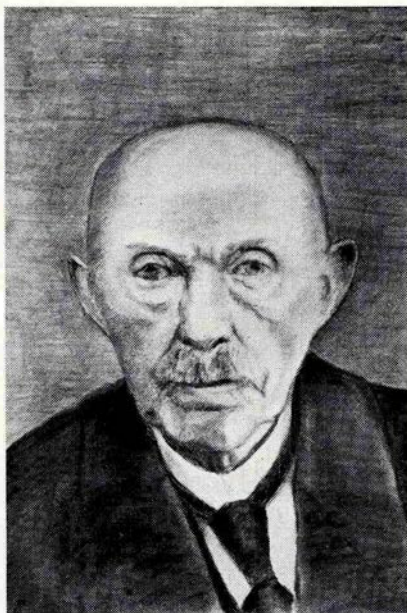
for mange mødte den gæst, de burde have budt hjemmets bedste stol, med skepsis og mistro. Hyppigt blev de stillet overfor spørgsmålet, hvad pengene skulle bruges til (kontingentet var 25 øre pr. md.). De skulle vel sendes til hovedstaden og ødsles bort til al det pjank, københavnernes nu engang kunne finde på, mente man. I mange tilfælde var det konens råd, der blev afgørende, men det var ikke altid så galt endda. Mere betænkeligt var det, hvis stationsforstanderen eller overbanemesteren skulle rådspørges. På de store arbejdspladser var agitationen dog lettere og gav hurtigere resultat.

Foruden disse to mænd var der naturligvis en række andre kammerater, som tog virksomt del i det ofte slidsomme men højst nødvendige agitationsarbejde. Blandt de mere kendte skal nævnes banearbejder Fr. Fischer, Skjern, banenæstformand Anton Petersen, Odense, og skibsfyrbøder Søren Jensen, Fredericia, som alle tre i oktober 1899 fik sæde i hovedbestyrelsen. Portør Guldager, Ålborg, og overportør Clausen, Odense, som begge i mange år tog livlig del i afdelingsarbejdet. De blev senere begge rangermestre, Clausen i Odense og Guldager på Nørrebro. Blandt de jyske foregangsmænd skal ligeledes nævnes depotarbejder Gravesen, Struer, som senere i et par perioder var medlem af hovedbestyrelsen. Af de ældste sjællandske pionerer og gode agitatorer kommer i første række foruden H. P. Hansen og Chr. Nielsen, der omtales andet steds, mænd som portør N. P. Jacobsen, København, senere rangerformand. Han var i en hel lille menneskealder en højt anset kasserer, først i Københavns afdeling og senere i stationspersonalets afdeling 1. distrikt. Der var portør Anders Olsen, som var den første formand for den i København i oktober 1896 stiftede „undersøttelsesforening“. Anders Olsen var allerede den gang en noget aldrende mand — håndens arbejdere fra den tid blev tidligt gamle — og hans vaklende helbred tvang ham efterhånden ud af arbejdet. Af omtrent samme årgang var portør I. P. Hansen, Klampenborg — en selvstændig og myndig mand. Han tog virksomt del i arbejdet i den første brydningstid, men gav forholdsvis snart plads for yngre kræfter. Portør Lange, Helsingør, senere Hedehusene, var noget yngre. Han indvalgte i 1899 i hoved-

bestyrelsen, men gik hurtigt over i det mere lokale afdelingsarbejde og landkommunal virksomhed.

En særpræget type var portør Jønch, København. Han hørte også til de ældre årgange, men var fuld af iver og virkelyst, indtil helbredet svigtede og tvang ham til en mere tilbagetrukket tilværelse. Han var en god støtte de første år og indvalgte i Københavns afdelingsbestyrelse, hvor han var næstformand.

Portør Frederik Seider, foran omtalt som medunderskriver på andragendet af 22. oktober 1896 til regering og rigsdag, var en djærv københavnsk håndværkssvend, der tilfældigvis var kommet ind på jernbanen. Han var et ganske kvikt hoved, humørfyldt og slagfærdig. Han blev den københavnske forenings første næstformand, men overlod arbejdet til de yngre, da den første agi-



Portør H. C. Andersen, Århus.

tationsperiode var overslået. Af de yngre kræfter fra den tids stationsjeneste skal også nævnes portørerne A. C. Lemming, København H., og Mortensen, København F. De blev begge rangermestre i en ret ung alder, men bevarede gennem hele livet interessen for forbundet. Det var A. C. Lemming, som ledede en af generaldirektoratet iværksat prøverangering på Københavns hovedbanegård, der skulle konstatere, om trafikken virkelig ikke kunne gennemføres, hvis rangerreglementet skulle følges helt nøjagtigt. De nærmere omstændigheder herom skal senere blive omtalt.

Alle de her nævnte sjællandske pionerer var jo, som vi har set, stationsmænd, hvilket skyldes, at bevægelsen opstod blandt stationspersonalet. Dermed være ikke sagt, at ikke også andre

kategorier afgav mænd til det brydningsarbejde, der måtte gå forud for organisationsdannelsen.

Blandt sådanne mænd skal i første række nævnes depotarbejder W. Tietze, som kom i hovedbestyrelsen i 1899, telegrafarbejder C. F. Willerup, en beskeden og tilbageholdende mand, som i sit sind havde den hellige ilds flamme. Hans største indsats efter de første års agitationsvirksomhed kom til at ligge i sygekassearbejdet. Efter Willerups død satte hans hustru ham et varigt minde ved af deres møjsommeligt gennem årene opsparrede midler at oprette et legat for trængende kammerater i DJF og deres enker.

En anden foregangsmand fra signalljenesten var telegrafnæstformand L. P. Nielsen (Thorsbro), Kalundborg. „Lars Peter“ kom i hovedbestyrelsen i 1899, var næstformand i perioden 1900—1901 og gik derefter over i afdelingsarbejdet, hvor han efter reorganisationen i en længere årrække var formand for banepersonalets afdeling 1. distrikt. Han overgik senere til stationsbudstillingen; han var i de første år meget anvendt ved møder, hvor han ved sin naturlige veltalenhed gjorde god fyldest.

Indenfor tog tjenesten stillede man sig gennemgående ret reserveret overfor den ny bevægelse. Ikke fordi mange af disse folk ikke også kunne indse sammenslutningens betydning, men adskillige følte sig ikke så lidt hævet over portører og banearbejdere og drømte om en speciel forening for togpersonalet, omfattende togførere, pakmestre og konduktører. Men der var også mere fremsynede mænd i tog tjenesten, som klart indså, at kræfterne måtte samles i en enhedsorganisation. Det var mænd som pakmester P. D. Pedersen, der valgtes til forbundsformand på den første kongres; det var pakmester H. P. Frederiksen, Slagelse, senere togfører i Masnedsund, konduktørerne L. P. Magnussen, Varde, og Kjeldsen, Ålborg, pakmester N. P. Christensen, Helsingør, formand for forbundet fra 1904—1906 og senere i en årrække ekspeditør af Jernbane-Tidende. Endvidere konduktør I. V. Jensen, Korsør, en af de første socialdemokrater i Korsør byråd, senere medlem af hovedbestyrelsen og viceforretningsfører. Endelig skal nævnes endnu en togpersonalemand, der havde betydelige organisatoriske og agitatoriske evner, og hvis

kundskaber og intelligens ville have ført ham frem til ledende poster i organisationslivet, hvis han ikke havde afbrudt sin jernbanekarriere for at gå over i privat virksomhed. Det var konduktør Jens Prip, senere generalagent for „Danmark“ i Arhus og Esbjerg. Jens Prip bevarede også efter sin jernbanetid en levende interesse for sin gamle etat og for Dansk Jernbane Forbund.

Bag de her nævnte kammeraler var der i det første hold af Dansk Jernbane Forbunds mænd endnu mange, som gjorde et stort og uegennyttigt arbejde for kammeraternes sag. Deres navne er blot ikke nedfældet i de sparsomme arkiver fra denne nu længst forsvundne tid.

Opbygningen af organisationen gik alt i alt godt fremad trods modstand både fra administrationen og fra mange af de underordnede embeds-

mænd samt træghed i personalets egne rækker. Søfartens personale kom også med. Den 19. februar 1899 holdtes et søfartspersonalemøde i Fredericia, hvor der dannedes en særlig afdeling, som dog snart efter opløstes, idet dens medlemmer gik ind i de lokale forbundsafdelinger, som stiftedes rundt omkring i landet.

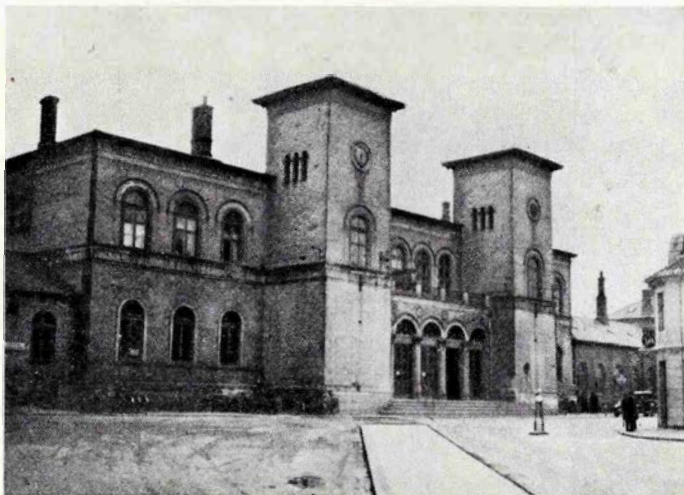
Blandt foregangsmændene indenfor søfarten skal, foruden den tidligere omtalte skibsfyrbøder Søren Jensen fra Lillebæltsoverfarten, nævnes mænd som matros Weng, København—Malmø, der senere i mange år var medlem af Københavns afdelings bestyrelse, bromand Bengtsen, Helsingør, skibsfyrbøder Carl Petersen, Korsør, begge i perioder medlemmer af hovedbestyrelsen, skibsfyrbøder I. P. Hansen, Storebæltsoverfarten, der ligeledes blev medlem af hovedbestyrelsen, men gik over i kommunal



Depotarbejder W. Tietze.

virksomhed og senere blev borgmester i Korsør, valgt af socialdemokratiet.

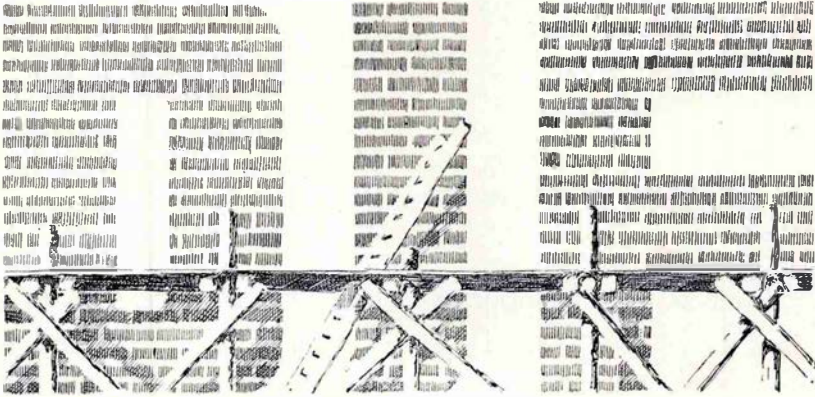
Andre gamle kammerater end de her nævnte var med i de forreste rækker under det ofte brydsomme og ret udsatte arbejde, det



Roskilde banegård.

var at bygge en faglig tjenestemandorganisation — en fagforening — op i de dage.

Mange af dem — ja, vel de fleste — kom ikke til at høste på den ager, hvor de pløjede og såede; men de gjorde en indsats, der i høj grad satte sit præg på udviklingen, og forbundet vil altid holde deres minde i ære.



BYGNINGEN REJSES

I sommeren 1899 var der oprettet 29 lokale afdelinger med et samlet medlemstal af ca. 3.500, og den midlertidige hovedbestyrelse indkaldte til den første kongres.

Denne afholdtes i Odense på hotel „National“ 22.—23. oktober 1899, og her blev sammenslutningen indviet som en ren faglig organisation. Der var på kongressen foruden hovedbestyrelsens medlemmer mødt 74 delegerede.

De nærmere regler for afdelingerne, disses beføjelser og områder vedtoges. Man fastholdt iøvrigt den ordning, der var skabt under den hittidige opbygning, at personalet uanset stilling og kategori indenfor et område med en større bystation som kerne sluttede sig sammen i afdelinger. En undtagelse blev gjort for søfartens personale, der fik tilladelse til at have deres særlige landsafdeling. En tilsvarende undtagelsesstilling var ønsket af togpersonalet i Aarhus, som siden 1897 havde haft en konduktørforening, men så langt ville kongressen ikke strække sig.

Den valgte organisationsform var praktisk nok gennem de første år, hvor det først og fremmest drejede sig om at samle medlemmer, hvortil kom at det også var billigere at arbejde med lokale afdelinger end med afdelinger, hvis medlemmer var spredt over større områder.

NAVNE FRA DEN FØRSTE HOVEDBESTYRELSE

På Odensekongressen fik organisationen sit nuværende navn, *Dansk Jernbane Forbund*. Til formand valgtes pakmester P. D. Pedersen, København — en anset, dygtig og vel afbalanceret personlighed, der mødte med de allerbedste betingelser for at føre organisationen gennem de første brydningsår. P. D. Pedersen var først i fyrrene og havde været konduktør i Korsør, hvor han, kooperativt interesseret som han var, havde oprettet en brugsforening og vist megen organisationsevne.

Han havde som så mange af sine medansatte i tog tjenesten en kort tid været underofficer, men søgte civil ansættelse, da militærlivet ikke rigtig tilfredsstillede hans virketrang og udprægede selvstændighedsfølelse. Det siger sig selv, at den faglige organisationsbevægelse harmonerede særdeles godt med hele P. D. Pedersens indstilling, og han gik da også op i sin ny opgave med den grundighed og omhu, der var ham i blodet båret. Under P. D. Pedersens formandsskab vandt den unge organisation hurtigt styrke indad- og anseelse udadtil. Efter i 1904 at have afgivet sit formandsskab på grund af taktiske uoverensstemmelser, vendte P. D. tilbage til sin gamle kærlighed, kooperativismen, og han blev en af de bærende kræfter indenfor Hovedstadens Brugsforening. Men hans 4-årige formandsskab satte dybe spor langt ud i fremtiden, og hans navn og virksomhed vil altid stå stærkt prentet i Dansk Jernbane Forbunds historie.

Til den øverste ledelse, hovedbestyrelsen, valgte Odensekongressen en række særdeles velegnede mænd, af hvilke flere gennem en årrække satte præg på udviklingen. Først og fremmest skal nævnes navne som H. P. Hansen, den københavnske portør — „urmageren“ kaldet. Trods sin noget fremrykkede alder — han var den gang midt i halvtredserne — var han fuld af virketrang. Det var ham, der tog initiativet til udgivelsen af *Jernbane-Tidende*, hvis redaktør han var fra 1898 til 1901. Senere beklædte han i en meget lang årrække den krævende post som formand for forbundets største afdeling (Københavns fællesafdeling).

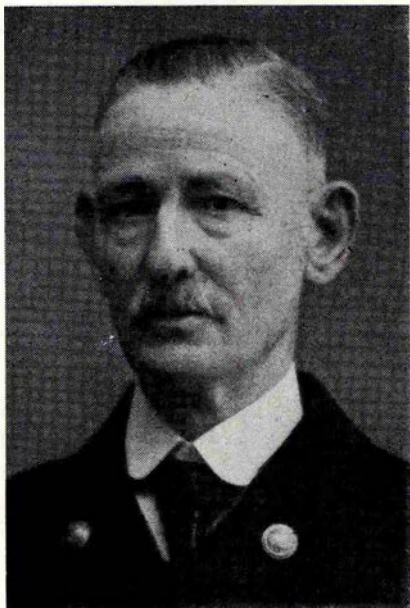
Også den foran omtalte jyske ledvogter Niels Christensen, Hovedgård, hører til de bedste navne i forbundets ældre historie.



Dansk Jernbane Forbunds 1. kongres i Odense den 22. og 23. oktober 1899.

Møderne holdtes på „National“, som dengang var samlingsstedet for arbejderne i Odense. Læg mærke til de mange uniformerede. Det skyldes ingenlunde større uniformsglæde, men simpelthen den omstændighed, at et stort antal af vore gamle kammerater ikke kunne tillade sig den luksus at holde civil garderobe. Følger vi vore gamle kongresbilleder frem gennem årene, vil vi forøvrigt se, hvordan uniformerne bliver færre for til slut helt at glide ud.

Han var en glimrende agitator og en taler, hvis kloge ord man gerne lyttede til. Han var ligesom H. P. Hansen godt oppe i alderen, da arbejdet begyndte, men han tog sin tørn som nogen ung mand.



Skibsfyrbøder Søren Jensen.

der var en mand, hvis ord havde vægt indenfor de vestjyske banearbejderes kreds. Den jyske stationstjeneste blev repræsenteret af to gode mænd, overportør H. Christensen, Vamdrup, og portør S. B. Andersen, Århus.

Fyn var i den nyvalgte hovedbestyrelse, foruden af portør Joh. Bøjsen, repræsenteret ved den livlige og veltalende banenæstformand Anton Petersen (Trosborg), Odense, der senere blev baneformand ved Vigerslev.

Af sjællændere indvalgte foruden P. D. Pedersen, H. P. Hansen og L. P. Nielsen (Thorsbro), som foran er nævnt, depotarbejder Vilh. Tietze. Tietze sad i hovedledelsen til 1904 og var det sidste år næstformand. Senere beklædte han flere fremtrædende tillidshverv indenfor depotpersonalet; han var ligeledes

Der var fremdeles portør Joh. Bøjsen, Odense (formand i interimperioden 1898—1899), heller ikke nogen ung mand længere, men han stillede sig til rådighed for kammeraterne, og det tjener ham til ære, at han uden fortrydelse overlod formandsposten til den yngre og mere moderne indstillede organisationsfælle P. D. Pedersen, og selv overtog den mere beskedne stilling som næstformand.

Blandt de jyske hovedbestyrelsesmedlemmer skal også nævnes den foran omtalte djærve sømand, skibsfyrbøder Søren Jensen, endvidere banearbejder Fr. Fischer, Skern,



Hovedbestyrelsen 1901.

1) Banearb. Jens Andersen, Køge, 2) depotarbejder V. Tietze, København, 3) matros C. H. Petersen, Korsør, 4) ledvogter Niels Christensen, Hovedgaard, 5) depotarbejder Hans Christensen, Nyborg, 6) portør C. P. Nielsen, Slagelse, 7) depotarbejder G. G. Gravesen, Struer, 8) konduktør J. Kjeldsen, Ålborg, 9) pakmester P. D. Pedersen, København, 10) bromand J. Bengtsen, Helsingør, 11) skibsfyrbøder Søren Jensen, Fredericia, 12) portør S. B. Andersen, Århus, 13) portør Chr. Nielsen, København, 14) telegrafformand P. Christensen, Odense, 15) konduktør J. Christophersen, København, 16) portør H. P. Hansen, København.

stærkt interesseret i sygekassespørgsmålet og var i mange år medlem af sygekassens bestyrelse.

Som den sidste i rækken af de mænd, kongressen i 1899 valgte til at lede Dansk Jernbane Forbund i årene fremover, skal vi nævne den københavnske portør Chr. Nielsen. Han blev en af dem, der stærkest kom til at præge forbundets udvikling i det følgende tiår.

Chr. Nielsen, der af fag var mejerist, havde ligesom P. D. Pedersen under sin militærtjeneste gennemgået underofficerskolen. Begavet og udstyret med relativt gode elementære kundskaber havde han alle forudsætninger for at udføre et stykke arbejde for sine standsfæller. Han var tillige en mand med politiske aspirationer, fuld af ærgerrighed og i besiddelse af megen taktisk sans. Han ville utvivlsomt være nået frem til topplasserne i dansk arbejderbevægelse, hvis ikke nogle uheldige private dispositioner og tilfældighedernes spil havde bragt ham ud af det sikre spor, han var inde på. Chr. Nielsen udvandrede omkring 1912 til Australien, hvor han med sin energi og rige evner let ville have kunnet skabe sig en ny karriere, men desværre blev han hemmet af en øjensygdom. Det er snart mange år siden, hans venner herhjemme hørte fra ham, og efter hvad der menes, er han forlængst død. Vi skal senere i dette skrift høre om den indsats, Chr. Nielsen øvede i perioden 1899 til 1910 — først som hovedkasserer og senere som næstformand og fra 1904 som forretningsfører.

ORGANISATIONSARBEJDET TILRETTELÆGGES

Vi har nu givet en kort skildring af de mænd, hvis opgave det blev at tage det så længe forsømte arbejde til forbedring af jernbanepersonalets lønmæssige, arbejdstidsmæssige og retslige stilling op og få organisationen anerkendt som forhandlingsfaktor.

Til den af regeringen nedsatte tidligere omtalte kommission vedrørende styrelsen af statsbanerne havde den midlertidige hovedbestyrelse i sommeren 1899 fremsendt et forslag til revision af lønningerne. Det trak imidlertid ud med denne kommissions

arbejde — man havde åbenbart intet at haste efter, og da der ikke var personalerepræsentanter i kommissionen, var der heller ingen til at presse på.

Den nyvalgte hovedbestyrelse mente ikke at kunne vente på kommissionen og vedtog på sit første møde den 9. november



„Skadereiden“, ældste kommandopost på Københavns gamle nordbanegård.

1899 at fremsende et andragende om bevilling af et midlertidigt løntillæg. Andragendet var udarbejdet af P. D. Pedersen, og denne gang nåede det frem til behandling i rigsdagen.

I praksis betød det dog ikke så meget, idet folketinget nægtede at fremme det med henvisning til, at det ikke først havde været hos ministeren, samt at der just sad en kommission, som „energisk arbejdede med personalets lønninger“. Det kom under debatten til et skarpt ordskifte mellem venstremanden Jens Busk, der var ordfører for flertallet, og socialdemokraten K. M. Klausen, som stærkt fremhævede nødvendigheden af at bringe personalet hurtig hjælp.

Men hovedbestyrelsen gav ikke op. Gående ud fra, at når kommissionen arbejdede så energisk med lønningerne, som man mente at vide, var der nok et og andet, som personalets organisation kunne assistere med. En deputation fra hovedbestyrelsen henvendte sig derfor til kommissionens formand — konferens-

råd H. N. Hansen — der høfligt, men kort, lod den vide, at hvis man mente at have brug for råd og vejledning fra den kant, skulle man nok sende bud. Der kom selvfølgelig aldrig noget bud; man vidste bedst selv, ligesom i højsalige Frederik den 6tes tid, hvad der bedst tjente „folkets vel“.

Utålmodigheden indenfor personalet blev nu mere og mere åbenlys, og mand og mand imellem drøftedes problemet: En kollektiv pladsopsigelse — eller rent ud sagt strejke.

NERVØSITET I ADMINISTRATIONEN

Disse pladsopsigelser var kommet dagspressen for øre, og „Politiken“ meddelte en gang i foråret 1900, at 4000 funktionærer ved D. S. B. agtede at opsiges deres pladser til fratrædelse den 1. juni.

Meddelelsen vakte røre og stærk nervøsitet i generaldirektoratet. P. D. Pedersen blev tilsagt til „afhøring“ hos personalechef Stahlschmidt. P. D. har selv givet et referat af dette historiske forhør, ved hvilket yderligere et par administrationsekskursioner var tilstede, vel for at understrege situationens alvor.

„Jeg blev kaldt op,“ siger P. D. Pedersen, „og der var etableret en vidnefast ret. Kontorchefen meddelte mig, at da denne sag drejede sig om et forhold, hvorved — rygtets rigtighed forudsat — statsbanernes interesser måtte siges at være i fare, var det her min tjenslige pligt at tale den rene sandhed uden at skjule noget. Gjorde jeg ikke det, udsatte jeg mig for øjeblikkelig afsked uden pension og måske endog for arrestation. Han tilføjede, at statens funktionærer slet ikke kunne opsiges deres pladser, de måtte enkeltvis ansøge om afsked, hvis sådan ønskedes, og at det naturligtvis stod staten frit for at nægte sådanne ansøgninger.

I mit svar gjorde jeg stilfærdigt opmærksom på, at alt det chefen havde sagt, kendte jeg godt, men at vi dog næppe derfor ville have afholdt os fra at bringe det omtalte middel (opsigelserne) i anvendelse, dersom vi havde fundet det formålstjenligt, og organisationen havde vedtaget noget sådant, men — føjede jeg til — noget sådant er ikke vedtaget eller tænkt iværksat for tiden, ligesom hverken jeg personlig eller mig bekendt nogen

af vor ledelse har inspireret „Politiken“ til at udsende den pågældende meddelelse, der således savner ethvert grundlag.

Så var man beroliget, og jeg demitteredes.“

SPØRGSMÅLET PLADSOPSIGELSE DRØFTES

Efter denne episode blev pladsopsigelsesspørgsmålet naturligvis yderligere aktuelt. Københavns afdelings bestyrelse modtog en af 265 medlemmer underskrevet opfordring til at sammenkalde en ekstraordinær generalforsamling med sagen på dagsordenen. Forslaget, som blev fremsat på denne generalforsamling, gik ud på, at såfremt de fremsendte lønkrav ikke blev imødekommet straks ved rigsdagens sammentræden i oktober, skulle der indkaldes til en ekstra kongres, på hvilken forslag om en samlet opsigelse fra hele personalet skulle forelægges.

Generalforsamlingen blev afholdt den 8. juni 1900 i Rømersgade 22. Tidspunktet var, af hensyn til at så mange medlemmer som muligt kunne give møde, fastsat til kl. 12 nat. Det blev, som man kan tænke sig, en stærkt besøgt og bevæget generalforsamling; ca. 700 medlemmer var mødt, og om morgenen kl. 3 vedtoges med alle stemmer mod 19 følgende forslag til beslutning:

„Generalforsamlingen udtaler, at det absolut er nødvendigt, at der dels gennem hovedbestyrelsens henvendelse til generaldirektoratet, ministeriet og rigsdagen dels gennem pressen tilflyder offentligheden meddelelse om:

at statsbanepersonalets betjentklasser er i høj grad utilfredse med de løn-, arbejds- og pensionsvilkår, under hvilke de for tiden virker,

at personalet, der tålmodigt vil afvente de nødvendige forhandlinger, sætter sin tillid til, at myndighederne ved behandlingen af de derhen hørende sager vil vise rimelig imødekommenhed, og beslutter, da der blandt betjentklasserne er en stadig voksende stemning for med passende varsel at opsiges deres pladser ved statsbanerne, dersom det måtte vise sig, at alt håb om forbedring af de nuværende slette forhold skuffes — da at tilkendegive statsbanedriftens overledelse dette.“

Som man ser, var det lykkedes hovedbestyrelsen at lede mødets oprindelige revolutionære stemning ind på et spor, der på en gang understregede situationens alvor og samtidig gav rum for de fornødne overvejelser og dispositioner. Men målt med datidens målestok var vedtagelsen alligevel ret opsigtsvækkende.

ORGANISATIONSARBEJDETS FØRSTE VIRKNINGER

I løbet af de følgende måneder var hovedbestyrelsen stærkt beskæftiget med at „bearbejde“ rigsdagsmændene, og virkningen viste sig også ved, at der under finanslovdebatten i efteråret 1900 kom udtalelser fra forskellige partier om nødvendigheden af at komme det lavtlønnede personale til hjælp. Ministeren havde ligeledes lovet forbundets repræsentanter, at sagen skulle blive taget under overvejelse i regeringen, og oplyst, at han allerede var ifærd med at samle materiale til de fornødne forslag. Indenfor venstre var man dog af den opfattelse, at nye skattelove skulle gennemføres, før lønspørgsmålet kunne tages op.

Der var øjensynligt sket ligesom en strømkæntring; man var klar over, at der burde gøres noget, og at det ikke gik an at afvente den langsomt arbejdende jernbanekommissions betænkning.

Den 23. januar 1901 forelå resultatet af regeringens overvejelser. Trafikminister Juul Rysensteen fremsatte lovforslag om en række lønforbedringer, som dog ikke ændrede principperne i den daværende lønopbygning. Forslaget var naturligvis udarbejdet, uden at DJF var spurgt til råds — det ville være helt utænkeligt på det tidspunkt, hvor end ikke organisationsretten var anerkendt.

De foreslåede forhøjelser var også såre beskedne, selv efter den tids forhold — de ville for vore medlemmer andrage fra ca. 60 til 120 kr. årlig pr. mand.

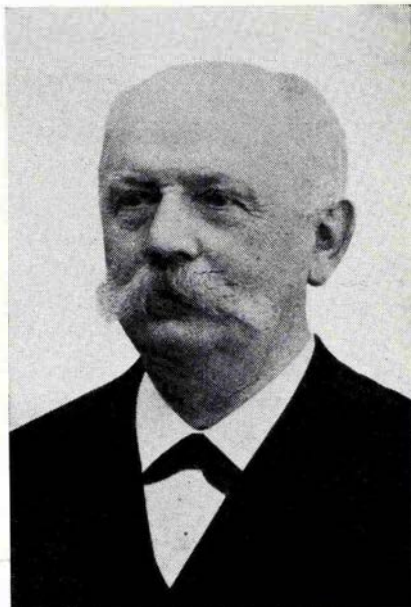
Men tæt i hælene på dette forslag fulgte et andet, fremsat af finansminister Vilh. Scharling. Det gik ud på at tillægge alle statslønninger under 2.500 kr. et ekstraordinært dyrtidstillæg på 10 pct. — gældende for finansåret 1900—1901.

Grunden til denne pludselige flothed fra regeringen side var dog næppe alene røret blandt jernbanemændene, men tillige den omstændighed, at der i forsommeren 1901 skulle være valg til folketinget. Højres regering havde et flertal imod sig i dette ting (venstre og socialdemokratiet) og holdt kun sit landstingsflertal i kraft af den privilegerede valgret. Højre havde hidtil i nogen grad kunnet regne med funktionærernes stemmer, men følte nu, at disse var ved at falde fra. Med andre ord, det fremsatte for-

slag skulle manifestere regeringens forståelse af statstjenestens vilkår og bevare stemmerne for partiet. Det skulle nu gå helt anderledes, men derom senere. De 2 forslag havnede i et folketingsudvalg, og resultatet blev et forslag om et midlertidigt tillæg til enhver den 1. april 1901 i statens tjeneste ansat person, hvis samlede løn var under 1.500 kr. årlig. Tillægget skulle udgøre 12 pct. af de første 600 kr. og 6 pct. af de følgende 400 kr. — dog således at den samlede løn ikke derved kunne forhøjes ud over 1.500 kr. årlig. Tillægget, der ikke var pensionsgivende, skulle dog ikke ydes til personer, der ikke var fyldt 25 år. Forslaget, som blev stærkt kritiseret af socialdemokraterne, gennemførtes i foråret 1901.

For jernbanepersonalet var løntillægget ganske utilfredsstillende, og man undres egentlig over, at det ikke frem-

kaldte meget stærkere protester fra organisationens side. Forklaringen må vel dels søges i, at landet netop befandt sig i en usædvanlig livlig valgkamp, hvis udfald blev imødeset med den allerstørste interesse, men ikke mindst i, at DJF ved sin formand var blevet direkte engageret i kampen for statsfunktionærernes borgerlige rettigheder.



Trafikminister Juul Rysensteen.

TJENESTEMÆNDENES BORGERRET

Striden om tjenestemændenes borgerlige rettigheder indledtes i foråret 1901, da en kreds af vælgere i Korsør-Slagelse, som den gang i folketinget var repræsenteret af en højremand, tobaksfabrikant Lange, rettede henvendelse til forbundets formand, P. D. Pe-

dersen, om at stille sig som socialdemokratiets kandidat. P. D. modtog kandidaturen, og så skulle man tro, at der ikke var synderligt mere at sige om den ting. Men man gjorde regning uden højres trafikminister, baron Juul Rysensteen, som alene eller efter samråd med sine ministerkolleger, hvilket aldrig rigtig blev opklaret, ville sætte en stopper for dette nye udslag af „storhedsvanvid“ hos de underordnede funktionærer. Gennem generaldirektoratet blev P. D. gjort bekendt med en skrivelse fra ministeriet, hvori det hed „... at da varetagelsen af det ham som medlem af folketinget påhvilende hverv ville forhindre ham i at udføre sin tjeneste som pakmester, anser man det ikke foreneligt med hans stilling ved statsbanedriften, at han søger valg til bemeldte Thing.“ Skrivelsen blev på tjenstlig vis oplæst for „pakmesteren“, og det var meningen, at denne skulle have påtegnet den: „oplæst og vedgået.“ Men da P. D. Pedersen ikke ville makke ret, blev han kaldt til trafikministeren, der — som denne udtrykte sig — „Fanden gale mig ikke vil finde mig i at have Dem gående blandt mit personale, der bliver gjort tosset ved Deres agitation“, „og,“ tilføjede ministeren, „når De nu oven i købet vil stille Dem som socialist, må jeg skride ind.“

Den for tiden og forholdene så karakteristiske audiens forløb iøvrigt efter P. D. Pedersens eget referat på følgende måde:

„Jeg forklarede ministeren, at jeg var repræsentant for et personale, der — efter gang på gang at være blevet skuffet i sine håb til regering og administration — nu var fast besluttet på at tage sagen i egen hånd, og at jeg for mit vedkommende ønskede at fastholde min grundlovmæssige ret til at søge valg til rigsdagen. Juul Rysensteen sprang op fra sin stol og knaldede næven i bordet. Jeg svarede ved at understrege mine ord på samme håndfaste måde i bordpladsen.

Så blev han roligere, klappede mig på skulderen og sagde, at jeg dog burde tænke på kone og børn. „Hvis det endda var som venstremand, De ville stille Dem,“ tilføjede han, „ville jeg finde mig deri og sige: Værsgo' Pedersen!“

Juul Rysensteen kom ikke til at sige: „Værsgo' Pedersen“, thi det var ikke som venstremand, men netop som socialdemo-

krat, P. D. ønskede valg, og audiensen endte uden forlig mellem parterne.

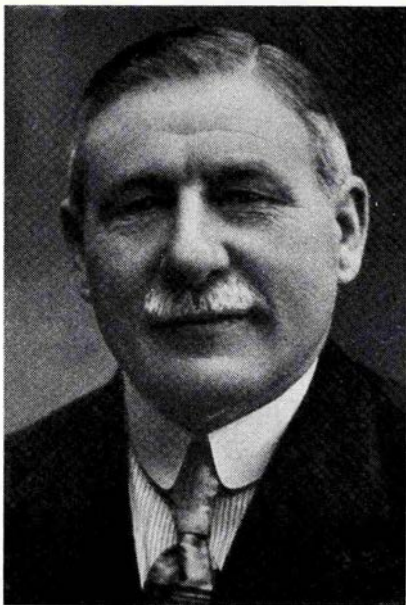
Affæren vakte — da den blev bekendt — en kolossal opsigt. Ikke alene den socialdemokratiske presse, men også hele venstrepressen slog den stærkt op. Højres blade var mere tavse — de var klare over, at partiet godt kunne have undværet det Juul Rysensteenske bidrag til valgagitationen.

Dagen efter, at den her gengivne både dramatiske og halvkommiske audiens hos „Trafikbaronen“ havde fundet sted, søndagen den 10. februar 1901, blev der afholdt et af en række tjenestemandsoorganisationer allerede længe berammet møde i „Citys Selskabslokaler“ på Østergade i København. Man ønskede netop at drøfte det spørgsmål, der nu var blevet højaktuelt, nemlig betimeligheden af tjenestemandsoorganisationernes aktive deltagelse i det kommende folketingsudvalg. På mødet var repræsentanter for følgende organisationer tilstede: Jernbaneforeningen, Dansk Jernbane Forbund, Dansk Lokomotivfører- og Fyrbøderforening, Foreningen af Togførere, Foreningen af Postvæsenets 4. Lønningsklasse, Dansk Postassistentforening, Københavns Postbudeforening, Provinspostbudeforeningen, Postpakmesterforeningen, Landpostbudenes Forening, Almindelig dansk Telegrafforening, Telegrafbudenes Forening, De københavnske Toldassistenters Forening, Toldrorsbetjentforeningen, Foreningen af de under Landbrugsministeriet sorterende Skovfogeder og Opsynsmænd, Københavns Garnisons Underofficersforening, Søunderofficersforeningen og Foreningen af Orlogsværftets Kontorpersonale.

Mødet kom selvfølgelig i høj grad til at beskæftige sig med den af Juul Rysenstein fremkaldte situation, og talerne var enige om, at ministerens indskriden og begrundelsen derfor bundede i den rene vilkårlighed, idet embedsmænd som dommere, præster og officerer i årevis havde kunnet sidde i rigsdagen. Der måtte derfor kraftigst muligt nedlægges protest mod dette forsøg på at fratage funktionærklassen dens borgerlige rettigheder, og forsamlingen vedtog enstemmigt følgende udtalelse:

„I anledning af, at ministeriet for offentlige arbejder har tilkendegivet en statsbanefunktionær, at det, at søge valg til folketinget, er uforeneligt med

hans stilling som pakmester, udtaler forsamlingen en alvorlig protest mod dette krænkende forsøg på at berøve statsbanefunktionærerne deres grundlovmæssige, statsborgerlige rettigheder."



P. D. Pedersen.

Ministeren forsøgte nu, formentlig under påvirkning af klogere partifæller, at hale noget i land. Han erklærede, at skrivelsen ikke skulle forstås som et forbud mod at søge valg, men kun som en tilkendegivelse af, at P. D. Pedersen, hvis han blev valgt, ikke kunne beholde sin stilling som pakmester.

Herefter skulle man have ventet, at der ikke blev foretaget mere i sagen før valget, men nu begik den temperamentsfulde minister en ny dumhed. Han lod P. D. Pedersen tvangsforflytte fra København til Varde. Denne forflyttelse skulle naturligvis virke

som et ødelæggende knock-out-stød, men den gav kun bagslag til ministeren selv og hans parti. Hovedbestyrelsen stillede sig solidarisk bag formanden og tilsagde ham fuld erstatning for de økonomiske tab, forflyttelsen måtte påføre ham.

Affæren gav anledning til en forespørgsel i folketinget, indbragt af den socialdemokratiske gruppe. C. M. Lyngsie, som den gang repræsenterede horsenskredsen, var ordfører, og han lagde, som man kan tænke sig, ikke fingrene imellem. Ministerens forsvar var svagt; han talte igen om hans omsorg for „pakmesterens kone og børn“, og hævdede den opfattelse, at en mand i statens tjeneste ikke kunne være rigsdagsmand. Debatten endte med, at I. C. Christensen stillede følgende forslag til misbilligelse af ministerens handle måde:

„Idet folketinget misbilliger, at ministeren uden fyldestgørende

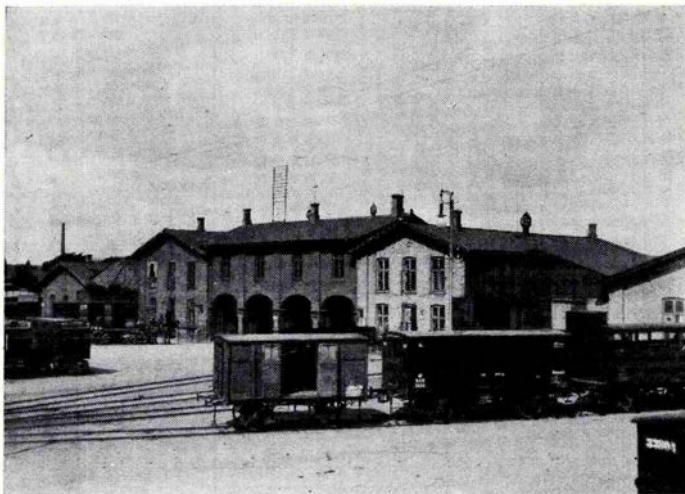
grund har grebet ind i spørgsmålet om den pågældende bestil-
lingsmands valgkandidatur, går tinget over til næste sag på dags-
ordenen.“

Forslaget vedtoges med 56 stemmer, ingen stemte imod — ikke
engang ministerens egne partifæller.

Men baronen fra Mundelstrup var trods alt ikke færdig med
at knalde tallerkener i stykker for sit i forvejen hårdt ramte parti.
Trafikassistent Vilh. Ohlsson, en fremragende organisations-
mand, og en af Jernbaneforeningens stiftere, forflyttedes under
samme valgkampagne fra København til Sparkær, fordi han var
stiller for venstremanden Johan Ottesen i Frederiksberg 1. kreds.

Men det blev også det gamle højres sidste hilsen til statens
funktionærer. Folketingsvalget udslettede næsten partiet, hvis
mandater i folketinget blev reduceret til mindre end en halv snes,
og valgets konsekvens blev, at der hen på sommeren dannedes en
regering med basis i folketingets flertal. — Folkestyret var indført
i Danmark.

P. D. Pedersen samlede 1067 stemmer i slagelsekredsen, hvilket
var særdeles respektabelt, men først ved valget i 1906 blev kredsen,
der således blev knyttet til forbundets historie, moden for social-
demokratiet — den hører nu til landets sikreste.



Københavns godsbanegård ved århundredskiftet.

Ved regeringsskiftet blev Juul Rysensteen afløst af den kendte venstrepolitiker, dagbladet „Politiken“s redaktør, Viggo Hørup. En af hans første handlinger var at ophæve P. D. Pedersens og Vilh. Ohlssons tvangsforflyttelser.

Et par muntre episoder fra P. D. Pedersens rejse til og fra sit forvisningssted Varde bør gå over i historien. Her er de i hans egen gengivelse:

„Da jeg skulle rejse fra København, kom jeg civil tilligemed min hustru fra Vesterbro og ville gå den sædvanlige vej over sporene ved den sydlige ende af den gamle banegårdshal. Mod sædvane var jernlågen ud til droskepladsen lukket, og der var posteret en politibetjent, som standsede mig og erklærede, at adgangen var spærret; jeg skulle gå udenom til hovedindgangen. Jeg sagde, at jeg absolut skulle med toget, og at tiden var for knap til, at jeg kunne nå at gå den anden vej. Betjenten blev ved sit. Så spurgte jeg ham, hvad der var på færde, hvortil han svarede, at pakmester Pedersen skulle afrejse til Varde, derfor var banegården bevogtet af politiet. Den knappe tid nødte mig til at legitimere mig, og jeg sagde da, at pakmester Pedersen, det var mig. Så åbnede betjenten øjeblikkelig lågen, hilste høfligt og sagde: „Værsgo“, så må De selvfølgelig passere.“

Stationsforstander Wilsbech fik ikke synderlig held til at forhindre kameraterne i at tage afsked med deres formand; thi de dukkede op alle vegne i sidste øjeblik og gav mig et dundrende hurra med på vejen. På perronen, bag ved toget, fra sporskiftedytter og signalposter, fra remiser og værksteder, drejeskiver og kulpladser tilviftede de mig „farvel og på snarligt gensyn“. Helt ud over landet, ved Frederiksberg, Roskilde, Ringsted, Slagelse, Korsør, Nyborg o. s. v. overall var de mødt op, både tjenestegørende og tjenestefri, for at hilse mig i forbigarten.

Juul Rysensteen havde rejst en stemningsbølge, som han ikke formåede at dæmpe igen.

ET MØDE

Var overrejsen bevæget, blev min hjemrejse hin minderige augustnat det ikke mindre.

Tilfældet ville, at den faldne minister Rysensteen rejste i samme tog som jeg fra Fredericia til København. Ved færgens ankomst til Korsør ved 5-tiden om morgenen var en stor del af kollegerne i Korsør, mange med deres hustruer, mødt op for at hilse på mig. De trak mig lidt afsides på molen og udbragte leveråb for mig. Dette hurra hørte baronen, da han gik op ad landgangen, og da han så de mange jernbaneuniformer, men intet anede om, at jeg var med, troede han, at hurraerne gjalt ham og udtalte til de

nærmest stående sin glæde over, at jernbanefolkene viste ham deres hengivenhed.

Han var altså ikke klogere end, at hans gamle personale„bestand“ virkelig elskede og savnede ham.

Han blev revet ud af denne vildfarelse, da vi nåede København, hvor han på perronen blev vidne til, at Københavns afdelings bestyrelse tilligemed en stor mængde medlemmer bar mig i „guldstol“ fra toget ud til den ventende droske. Så blev han klar over, at det ikke var ham, ovationerne gjalt. Men endnu en skuffelse ventede ham:

Det tog nogen tid, inden min vogn kunne komme afsted, da jeg jo måtte op på sædet og holde en lille tale og udbringe et leve for organisationen, altsammen som min tak for den smukke modtagelse. Så kørte vi endelig afsted.

Da vi kørte hen ad droskepladsen, var det mig påfaldende, at alle de andre drosker med deres passagerer holdt i rækken langs ankomststationen og først gjorde mine til at køre bag efter min vogn.

Først senere erfarede jeg, at droskekuskene havde aftalt, at ingen af dem måtte køre ud, forinden pakmesterens vogn var passeret.

På denne måde demonstrerede droskekuskene dels deres sympati for mig dels deres taknemmelighed for den holdning, Dansk Jernbane Forbund havde indtaget under en kuskestrejke, som lige var bleven afsluttet. — Blandt dem, der således måtte vente en stund, var også baron Juul Rysenstein.

Han sad i sin droske og spekulerede over den ny gåde, hvorfor kuskene dog ikke kørte. Så stak han hovedet ud og råbte utålmodigt: „Hvorfor F. . . . kører De ikke, kusk?“ Men kusken svarede tørt: „Vi venter, til pakmesteren er kørt.“ Endelig forstod baronen sammenhængen.

EN SYMPATISTREJKE OG ENDNU EN FORFLYTTELSE

Omtrent samtidig med at denne politisk betonedede kamp om statstjenestemændenes — eller som det den gang hed — funktionærernes statsborgerlige rettigheder foregik, udviklede der sig også en konflikt på den mere faglige front, som ligeledes fik sin udløsning i en tvangsforflyttelse.

Med denne sag forholdt det sig således. I Maj 1901 nedlagde kuskene hos statsbanernes kørselsentreprenør i København arbejdet. For at få godset kørt ud blev 6 portører beordret til at udføre kørslen. Da de gjorde indvendinger, fortalte man dem, at statsbanerne havde overtaget kørslen for egen regning, hvilket viste sig at være urigtigt. Chr. Nielsen, der fungerede under formandens fraværelse, søgte ved henvendelse til administratio-

nen at forhindre strejkebrydertjenesten, men det var forgæves. Et stort protestmøde blev afholdt i Rømersgade, og hovedbestyrelsen blev opfordret til for enhver pris at tilvejebringe garantier for, at forbundets medlemmer ikke blev sat til at udføre arbejde,



Trafikminister V. Hørup.

som var nedlagt af organiserede arbejdere med deres organisations samtykke.

Administrationen blev nu betænkelig, og ordren til at udføre det nedlagte arbejde bortfaldt. Men generaldirektoratet var smalsporet nok til at hævne sit nederlag ved at beordre Chr. Nielsen forflyttet til Vedsted. Man troede åbenbart nu, at man ved at fjerne både formanden og hans stedfortræder havde stækket vingerne på organisationen.

Atter blev Københavns afdelings medlemmer, der mere og mere under hurtigt opstående situationer blev brugt til at give udtryk for forbundets

opfattelse, mobiliseret. På et nyt natmøde den 22. juni 1901 vedtog forsamlingen et af ordlør Charles Petersen stillet forslag, som gik ud på, at der skulle indkaldes til kongres og gøres skridt til at antage en af tjenesten uafhængig mand som forretningsfører. Endvidere at Chr. Nielsen straks skulle søge 3 måneders permission, og at han — i tilfælde af at dette blev nægtet — straks skulle tage sin afsked og stille sig til rådighed for forbundet.

En anden resolution, stillet af konduktør Jens Prip, henstillede til hovedbestyrelsen, at indmeldelse i De samvirkende Fagforbund blev taget under overvejelse.

Administrationen må imidlertid — formentlig ikke helt uden påvirkning af de stedfundne valg — have indset, at den var gået for vidt. Den bevilgede i hvert fald Chr. Nielsen hele 4 mæne-

ders permission uden løn, og forflyttelsen til Vedsted blev kun af formel art.

Den 13.—14. oktober 1901 afholdtes kongres i Aarhus, og efter henstilling af denne tilbagekaldte Hørup Chr. Niensens forflyttelse. Hermed var spørgsmålet om ansættelse af en uafhængig forretningsfører udskudt indtil videre.

Hørup, der havde været en syg mand under sin ret korte ministerlid, afgik ved døden i 1902, og hans nærmeste efterfølgere havde hverken smidighed eller myndighed nok til at afværge den konflikt, der efterhånden udviklede sig mellem DJF og den ulivlsomt dygtige, men meget stupide generaldirektør G. C. C. Ambt, en konflikt hvis forløb vi senere skal omtale.

JERNBANEKOMMISSIONENS FORSLAG BRINGER NYE SKUFFELSER

Lønningsloven af 1903.

I sommeren 1901, der var så rig på begivenheder, kom også den længe ventede betænkning fra jernbanekommissionen. Hverken kommissionens forslag til omorganisering af statsbanerne



*Københavns hovedbanegård.
Ankomststation med droskepladsen 1901.*

eller dens forslag til lønninger for personalet stod kvalitetsmæssigt i rimeligt forhold til den lange tid, arbejdet havde taget. For jernbanepersonalet var lønforlaget en dyb skuffelse. De foreslåede forbedringer var på flere satser så ringe, at de ikke engang nåede de alt eksisterende lønninger. Opholdstillægget var afskaffet, depotarbejderne var rangeret udenfor de faste lønningsklasser, pakmesterstillingen var imod enhver saglig begrundelse ophævet. Det eneste fornuftige indfald, kommissionen havde haft, var at indføre alderstillæg i stedet for den hidtilværende vilkårligt virkende inddeling i klasser (portørerne således i 5) med oprykning efterhånden, som der blev numre ledige.

Imidlertid var den gode idé's tilsigtede virkninger ganske ophævet derved, at vandringen gennem alderstillæggene for bundklassernes vedkommende tog hele 20 år, og at advancementsklassernes begyndelseslønninger som regel lå lavere end slutlønnen i bundklasserne. Kommissionen havde bl. a. heller ikke opfundet det ellers ikke særlige indviklede system, hvorved lønningsancenitet kan medføres fra den lavere stilling til den højere.

Det kommissionsforslag, der vakte størst opmærksomhed både i og udenfor jernbaneetaten, var imidlertid forslaget om indførelse af tantièmesystemet eller personalets andel i statsbanernes driftsudbytte, som det officielt hed.

Genialiteten i dette forslag var imidlertid helt skrabet af ved en klodset formulering, der ingen eller kun ringe tvivl lod tilbage om, at den virkelige hensigt var at skabe et udsvednings- og slavepiskersystem med små forpjuskede høviske som lokkemad foran den store arbejdende gruppe, og sligende efterstræbelsesværdige pengepræmier efterhånden som man kom højere op i embedsstillingerne.

Tantiemen var på forhånd dømt til at blive upopulær, og systemet levede da også kun nogle få år. Det eneste gode minde, det har efterladt sig, er Dansk Jernbane Forbunds hjælpefond, der blev grundlagt ved den første tantièmeudbetaling.

Vi skal nu kort omtale kommissionsforslagets videre behandling. Fredericiakongressen 1900 havde nedsat et udvalg til gennemgang af jernbanekommissionens forslag, når dette engang forelå. Udvalget samledes nu og gik igang med det vanskelige

arbejde af forbinde det af forbundet indsendte lønningsforslag med kommissionsforslaget. Af de væsentligste ændringsforslag, som udvalget stillede, skal nævnes: Pakmesterstillingens bevarelse, depotarbejdernes fortsatte placering på lønningsloven, forhøjelser på de forskellige lønsatser, natpenge fra 9 aften til 5 morgen, bibeholdelse af opholdstillæg (stødtillæg) og forhøjelse af enkepensionen fra $\frac{1}{3}$ til $\frac{1}{2}$ af den manden tilkommende pension.

Efter at ændringsforslagene var godkendt af hovedbestyrelsen og kongressen, indsendtes de til regeringen.

Omkring 1. februar blev lønningsforslaget forelagt i folketinget i omtrent den skikkelse, kommissionen havde præsenteret det, hvilket forståeligt nok vakte megen utilfredshed hos personalet, som med god grund havde ventet en anden behandling efter systemskiftet. Forbundets forretningsudvalg kritiserede skarpt og sagligt forslaget bl. a. i indlæg i dagspressen, som dog kun blev optaget i den socialdemokratiske presse og „Politiken“ — Hørups gamle blad. Men Hørup, hvem man havde ventet sig meget af, lå dødssyg ude på sin gård i Lyngby, og hans forretninger blev varetaget af finansminister Christopher Hage, der senere efter Hørups død i februar også overtog trafikministeriet. Der blev også afholdt protestmøder, bl. a. et stort møde på „Vodrofslund“ i København med vedtagelse af skarpe resolutioner. Hvad der også bidrog til at forøge utilfredsheden var, at der samtidig forelå lønningsforslag for de øvrige statsinstitutioners personaler, der var betydelig gunstigere end jernbaneforslaget. Denne fortsatte underkendelse af jernbanepersonalet — som den forannævnte jernbanekommission har en betydelig del af skylden for — var meget krænkende og tillige dybt uretfærdig og måtte skabe stærk utilfredshed.

I rigsdagen udfoldede socialdemokratiet energiske bestræbelser for at få forslaget forbedret. Resultatet af anstrengelserne blev dog negativt, for så vidt som loven ikke nåede at blive gennemført inden rigsdagssamlingens slutning, hvorimod det lykkedes at få de andre etaters love igennem.

I sommerens løb afholdtes en række store møder ud over landet, hvortil der var indbudt rigsdagsmænd af alle partier. Ka-

rakteristisk for indstillingen overfor jernbanepersonalet var en udtalelse, som på et af møderne fremsattes af venstremanden Guldbandsen (valgt på det den gang jernbaneløse Langeland). Han begrundede postvæsenets højere personalelønninger med, at dette „væsen“ var en gammel institution — „og så forlangte man, — tilføjede han — at postmændene skulle kunne læse og skrive!“

I november 1902 forelagdes jernbaneforslaget påny i rigsdagen, denne gang i landstinget. I pausen var det nok blevet „skønhedsbehandlet“, men det havde langt fra fået et tilfredsstillende udseende. Under udvalgsbehandlingerne i landstinget og senere i folketinget skete der, trods det socialdemokratiske mindretals anstrengelser, ingen bemærkelsesværdige ændringer. Forslaget gennemførtes og ophøjedes til lov den 15. maj 1903.

De administrative lønningsregler, der — efter forhandling med organisationerne — senere blev sat i kraft for banepersonalet og depotpersonalet, bar det samme præg af politisk misvækst som selve lønningsloven.

STORE OPGAVER — SVAGE KRÆFTER

Den ekstraordinære kongres i maj 1902 søgte efter midler, der kunne skære gennem modstanden, men det var svært at finde dem, der var tilstrækkelig effektive. Pladsopsigelsesvåbnet kunne være brugbart, men medlemmerne var næppe modne til et sådant forehavende, og desuden var det meget upopulært i befolkningen, især efter at folkestyret var indført. Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund kunne heller ikke slå igennem i medlemskredsen sålidt som opsamlingen af en kampfond, hvorom der var stillet forslag. Alt for mange af forbundets medlemmer var endnu ikke blevet fortrolige med den tanke, at der måtte bringes ofre for at opnå resultater.

Under de foreliggende forhold var organisationen nødsaget til at gå videre ad resolutionernes og henvendelsernes langsomme vej. En ændring af den nylig gennemførte lønningslov ville der ikke kunne ventes sympati for i regeringskredse. Man måtte finde et eller andet punkt, hvor der med udsigt til held kunne sættes ind. Et sådant fandtes i „huslejetillægget“. Ved gennem-

førelsen af postlønningsloven 1902 havde man nemlig fundet det rimeligt at tilægge det lavere lønnede personale et tillæg til udligning særlig af forskellen i huslejen mellem de store og mindre byer. Tanken var i sig selv rigtig nok (den førte senere ud i stedlillægsordningen), men det mærkelige var, at man ikke fandt grund til at fælde et sådant tillæg ind i den anden store statslønningslov — statsbanernes.

Et andragende om bevilling af et huslejetillæg blev dog først fremsendt til ministeren for offentlige arbejder i efteråret 1904. Da ministeren viste uvilje mod at søge sagen fremmet, blev forslaget indbragt gennem den socialdemokratiske rigsdagsgruppe af folkelingsmand Chr. Rasmussen, Helsingør. Det blev imidlertid, efter at stemningen i de andre partier var ventileret, trukket tilbage, da man ikke anså det for hensigtsmæssigt at få det forkastet.

Organisationsvirksomheden i årene umiddelbart efter loven af 1903 var iøvrigt stærkt præget af en række anciennitetsspørgsmål, som overgangen til alderstillæg havde ført med sig.

Det var navnlig på Sjælland, forholdene var blevet udviklede. Det gamle sjælland-falsterske jernbaneselskab havde ingen rigtig klare tjenstlige skillelinier mellem fast ansættelse og løst antagelse. Af to mænd, der havde udført samme arbejde i årevis, kunne den ene være månedslønnet, d. v. s. fast ansat, og den anden ugelønnet og løst antaget. At sådanne forhold bragte megen forvirring, siger sig selv, og i mange år efter kunne der forekomme de mest ejendommelige anciennitetssager. Det skal imidlertid erkendes, at administrationen og de skiftende ministre på disse områder stillede sig imødekommende, når blot den nødvendige dokumentation i de enkelte tilfælde kunne fremskaffes; men dette var ofte ret vanskeligt.

Den største opgave, forbundet havde efter loven af 1903, var dog at bringe det såkaldte „administrativt lønnede personale“s forhold i bedst mulig orden. Hertil hørte bane- og signaltjenestens personale (med undtagelse af formændene) samt efter 1903 loven også depotarbejderne. Forbundet havde under lovens behandling udfoldet store bestræbelser for at få banepersonalet ind på loven, således at i hvert fald alle organisationens medlemmer kunne

blive aflønnet efter ensartede regler. Ikke alene mislykkedes disse bestræbelser helt, men endnu en stor gruppe af medlemmer — depotarbejderne — der hidtil havde været på loven, blev henført til det administrativt aflønnede personale, og det bestemtes, at tilgangen til depotarbejdersstillingerne skulle ophøre, og at der i stedet skulle antages arbejdsmænd. Efter mere end 40 års forløb — i 1946 — da den sidste månedslønnede depotarbejder forlængst havde fået „afgang“, kom deres afløsere, remisearbejderne, igen ind på lønningsloven. Så længe kan staten være om at erkende — og rette — en fejltagelse.

Men heller ikke den nye lønordning for bane- og depottjenesten blev tilfredsstillende. Den dårlige lønningslov havde her skabt præcedens.

DE FØRSTE FORHANDLINGSREGLER

Med næsten skinsyg omhu vågede administrationen over sin fra gammel tid nedarvede hånds- og halsret over personalet og greb enhver anledning til at manifestere den. Således havde portør Bojsen, Odense, på et møde i juli 1900 udtalt: At vi snart må være så langt fremme, „at vi selv kan bestemme lønnen for vort arbejde ... derfor kræve din ret!“

Det kunne ikke gå upåttalt hen. Bojsen blev kaldt ind i generaldirektoratet og under trusel om afskedigelse aftvunget et dementi i Jernbane-Tidende, i hvilket det hed, at det, han mente med udtalelsen var: „at vi skulle søge vore ønsker opfyldt, da vi ikke som statsarbejdere selv kunne fastsætte lønnen for vort arbejde.“

Redaktionen af bladet kunne naturligvis ikke lade dette dementi passere ukommenteret men tilføjede, at den havde en afvigende mening fra den af Bojsen sidst udtrykte og ikke kunne erkende, at statsarbejderne i denne henseende var anderledes stillet end andre arbejdere.

Meningerne blev den gang sat skarpt op mod hinanden, men det var sikkert nødvendigt.

Følgen af Jernbane-Tidendes kommentar var, at hele forretningsudvalget blev beordret til møde i generaldirektoratet. Her

forelagdes en af ministeriet udfærdiget skrivelse, hvori det hed, at statsarbejdere ikke har medbestemmelsesret ved lønnens fastsættelse, men at administrationen fastsætter denne i henhold til gældende love.

Denne meddelelse optoges da også i bladet, vel sagtens under hensyn til, at generaldirektoratet havde så såre ret i, at personalet ingen medbestemmelsesret havde, og at det just var derfor, det tilstræbte at få den.

Den 1. august 1902 var generaldirektør Tegner blevet afløst af den tidligere stadsingeniør i Københavns kommune, G. C. C. Ambt, der var kendt som konstruktør af et godt kloaksystem, og det syntes til en begyndelse, som om skiftet også skulle medføre bedre afløbsforhold ved Statsbanerne. Denne antagelse blev bestyrket, da Christopher Hage den 29. juli 1903 fastsatte følgende bestemmelser for forretningsgangen mellem administration og organisation.

..Statsbanernes funktionærer og arbejdere have adgang til at forhandle med deres foresatte om deres tjenstlige forhold i et videre omfang, end det kan ske gennem enkeltmands henvendelse ad tjenstlig vej. Det står personalet frit for i dette øjemed at indgå foreninger og vælge tillidsmænd (bestyrelse). Fra statsbaneadministrationens side bliver der imidlertid kun at forhandle med foreninger, der udelukkende omfatter statsbanernes eget personale, ligesom tillidsmændene skulle være valgt af og blandt dette personale. Enhver sådan forening, der ønsker at henvende sig til administrationen om tjenstlige forhold, har at anmelde sig for den embedsmand, der er den nærmeste fælles foresatte for det personale, som foreningen omfatter, samt at tilstille ham en fortegnelse over medlemmerne.

Henvendelse fra en forening skal udgå fra dens bestyrelse. Henvendelsen kan rettes enten til den for foreningens medlemmer nærmeste fælles foresatte eller til en højere myndighed; i sidstnævnte tilfælde skal den fremsendes gennem den nærmeste foresatte. En genpart af henvendelsen kan tilstilles generaldirektoratet direkte.

Administrationens afgørelser vedrørende den enkelte ansatte (f. eks. udnævnelser, afskedigelser eller idømmelse af straffe) kunne ikke gøres til genstand for henvendelse fra en forening. Andragende eller klage i en sådan anledning må fremsendes af den pågældende selv ad sædvanlig tjenstlig vej. En genpart kan tilstilles generaldirektoratet direkte."

De nye bestemmelser — de første forhandlingsregler for stats-

ljenestemænd i Danmark — blev trods deres ufuldkommenhed hilst med tilfredshed af organisationen.

Når bestemmelserne ikke førte til større praktiske resultater, skyldtes det hovedsageligt, at administrationens embedsmænd kun langsomt og nødtigt lod sig omstille på nye bølgelængder.

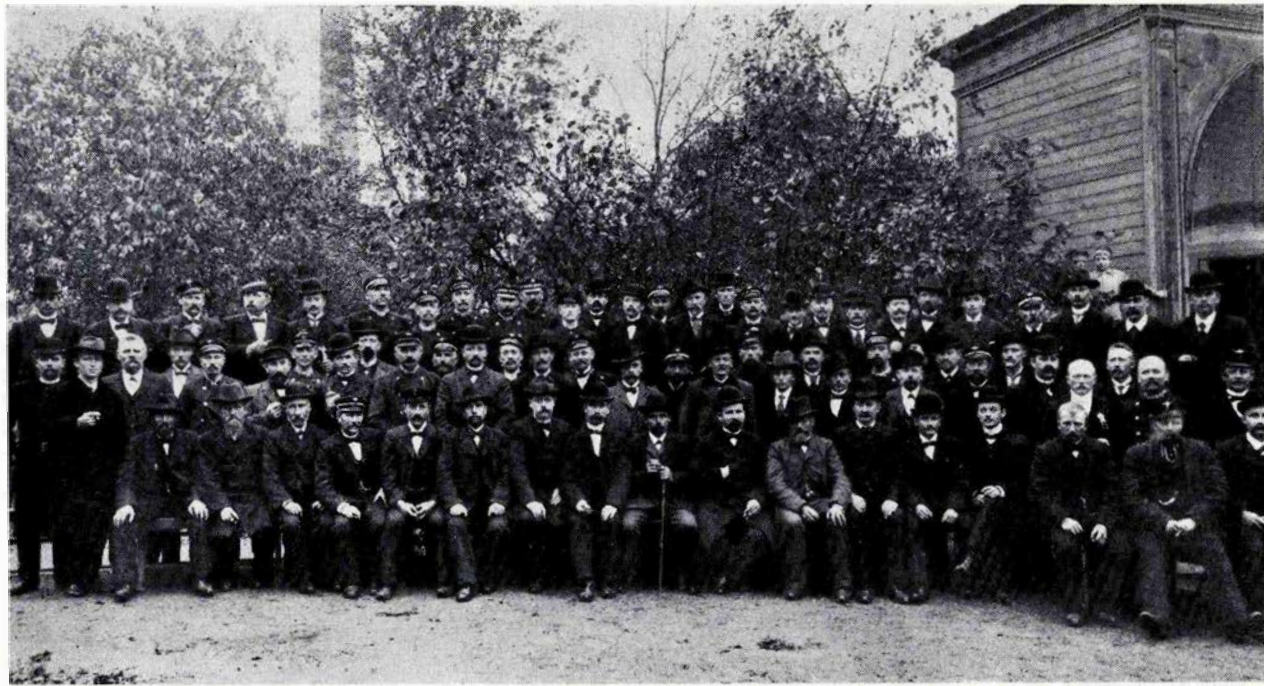
Forbundets repræsentanter manglede vel også endnu nogen erfaring i forhandlingens ofte vanskelige kunst. I hvert fald blev den vundne position ikke tilstrækkelig udnyttet, og det hele endte til sidst i en åben konflikt mellem organisation og administration, som vi senere skal omtale.

FORBUNDETS ORGANISATIONSFORM ÆNDRES

I forbundets første år, hvor hovedformålet var at samle den medlemshær, der skulle give organisationen bærekraft, var den oprindelige organisationsform med lokale afdelinger (fælles for alle kategorier) og med hovedbestyrelse og kongres sammensat uden synderlig skelen til kategoriinteresser meget hensigtsmæssig; men det stod snart de ledende mænd klart, at der måtte en anden organisationsform til, hvis forbundet skulle blive det arbejdsinstrument, som alle forventede.

Forslaget til den nye organisationsform, der blev udarbejdet af P. D. Pedersen, forelagdes ekstrakongressen den 24. og 25. maj 1903 i Fredericia og blev vedtaget uden væsentlige ændringer. At organisationsformen har været rigtig, og P. D. Pedersen en forudseende mand, fremgår af den omstændighed, at den har stået sin prøve gennem ca. 46 år — kun undergået de ændringer, som forandringerne i statsbanernes forskellige distriktsordninger tid til anden nødvendiggjorde.

Men ikke alene indadtil begyndte organisationen at konsolidere sig, den søgte nu også at supplere sine kræfter gennem samarbejde med beslægtede sammenslutninger indenfor etaten. I 1903 oprettedes „Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg“, foreløbig omfattende de 3 organisationer: Jernbaneforeningen, Dansk Lokomotivmands Forening og Dansk Jernbane Forbund. Fællesudvalgets første formand blev den stærkt organisationsinteresserede maskiningeniør Bruun.



Kongressen i 1904, da P. D. Pedersen afgik som formand. — Siddende på 1. række ses bl. a. P. D. med hånden stukket ind under frakken. Til venstre for ham ledvogler Niels Christensen, Hovedgaard, og lidt længere til højre matros Rasmus Rasmussen (Kantsø). Til venstre for P. D. ses Anton Pedersen (Trosborg), W. Tietze og Chr. Nielsen. Stående som nr. 2 fra venstre: Konduktør Chr. Petersen (Chr. Vejre) — Iøvrigt vil man på dette billede se de allerfæreste af de mænd, som var i forreste række i arbejdet for dannelsen af DJF.

SPORET SKIFTES, MEN KØRSLEN STADIG USIKKER

På kongressen i 1904 meddelte P. D. Pedersen, at han ikke ønskede at modtage genvalg til formand. Årsagen var dels den personlige og tjenstlige, at han snart kunne vente at overgå til togførerstillingen, som organisationsmæssigt tilhørte Jernbaneforeningen, men den stærkeste bevæggrund var dog den, at han i hovedbestyrelsen var kommet i mindretal på spørgsmålet om, hvorvidt det var opportunt at fremsende et nyt andragende om huslejetillæg. P. D. Pedersen frygtede for, at det i rigsdags- og regeringskredse ville møde så megen modstand, at det kunne skade sagens senere gennemførelse. Endelig herskede der i hovedbestyrelsen delte meninger om forbundets stilling til den forhandlingspraksis, generaldirektoratet fulgte — en praksis, der stred imod forhandlingsreglernes ånd. P. D. Pedersen havde den opfattelse, at det var uklogt at bryde staven over forhandlingsreglerne, selv om generaldirektoratet søgte at sabotere dem, så længe forbundet ikke rådede over stærkere midler.

Hovedkasserer og forretningsfører Chr. Nielsen delte ikke P. D. Pedersens opfattelse, hverken med hensyn til at udsætte huslejetillægskravet eller at gå forsigtig frem ved „forhandlingerne“ med generaldirektoratet. Efter en længere taktisk debat mellem de to retninger vedtog kongressen at fremme huslejetillægssagen straks, medens den ikke traf direkte afgørelse i forhandlingsspørgsmålet.

Konsekvenserne af afgørelsen burde have været, at Chr. Nielsen var blevet valgt til formand, hvad P. D. Pedersen rigtigt indså og anbefalede; men kongressen, der inderst inde alligevel var noget betænkelig ved den stærke taktik, foretrak en mand, der i forhandlingssagen så nogenlunde ville gå i P. D. Pedersens fodspor, daværende pakmester N. P. Christensen, Masnedund, som ved valget fik 46 stemmer mod Chr. Niensens 27.

Imidlertid blev kongressens således udtalte vilje til tålmodhed ikke mødt med en tilsvarende god vilje fra administrationens side. Vigtige spørgsmål som forslag til en retsordning for personalet, en ny sygekasseordning samt ændrede lønningsbestemmelser for 1.—14. lønningsklasse lå til „afkøling“ i administrationskontorerne næsten et helt år, nemlig fra efteråret 1904 til oktober 1905. Da endelig forhandlingerne kom — presset frem efter en klage til

trafikminister Høgsbro — havde man helt udskudt retsordningen, medens resultatet for sygekassens vedkommende blev, „at den skulle blive gjort til genstand for drøftelse i generaldirektionen“, og derefter blive tilstillet — ikke organisationerne, men sygekasse-repræsentantskabet.

Det eneste, der kom noget positivt ud af, var forhandlingen om lønningsbestemmelserne, men her havde generaldirektoratet — åbenbart dybt rystet over sin imødekommede — ved en „forklarende“ fodnote i forhandlingsprotokollen, som det den gang selv førte og først bagefter bekendtgjorde, bortforklaret en af de vigtigste bestemmelser, hvorom der var opnået enighed.

Det er klart, at mange af tilhængerne af den fålsomme taktik under disse forhold mistede troen på dens hensigtsmæssighed, og den virkelige ledelse af organisationen gled mere og mere over i Chr. Niensens hænder. Kongressen af 1906 tog konsekvenserne af denne udvikling og valgte Chr. Nielsen til formand for forbundet.

Samtidig og i samme anledning skiftede „Jernbane-Tidende“ ledelse, idet J. Christophersen, der var tilhænger af P. D. Pedersens taktik, fratrådte redaktørstillingen, som blev overtaget af konduktør Chr. Petersen (Chr. Vejre). Nu var forbundets ledelse indstillet på at gå „fagforeningsvejen“, men hvorledes med medlemmerne? Ja, de var såmænd villige nok til at bifalde de stærke udtalelser på møderne og kunne også nok stemme for en kraftig formel resolution samt glæde sig over djærve artikler i medlemsbladet, men kom der forslag om at bringe større ofre for at skabe den fornødne baggrund for den nye retning, var det mindre godt med



Pakmester N. P. Christensen.

tilslutningen. Den rette fagforeningsånd groede kun langsomt, selv om den groede.

Forslag om en kapitalopsparing fremsattes gang på gang ved kongresserne og blev stadig udsat. På samme måde gik det forslaget om indmeldelse i De samvirkende Fagforbund. Det sidste forslag kom dog så vidt, at kongressen i 1906 sendte det til urafstemning blandt medlemmerne med den klausul, at det for at være vedtaget skulle opnå $\frac{2}{3}$ af de afgivne stemmer. Det fik kun lidt over halvdelen og var dermed bortfaldet. Denne afstemning gjorde dog en vis nytte, idet den viste et klart flertal for en kraftigere fagforeningstaktik, men svagheden i organisationens indre stilling blev jo unægtelig samtidig afsløret.

Det var under disse omstændigheder ikke uden en vis risiko at være i organisationens ledelse. Administrationen havde stadig tilidsmændene under observation, og når der ikke skete dem noget, var det vel kun fordi, man ikke påny ville have martyrer. Sporene efter Juul Rysensteens dispositioner skræmmede.

FORHOLDET MELLEM GENERALDIREKTORATET OG ORGANISATIONEN STRAMMES

Efterhånden antog de mellem forbundet og generaldirektoratet udvekslede skrivelser nærmest formen af noter mellem fjendtlige magter umiddelbart før et krigsudbrud. Generaldirektoratets tolkning af forhandlingsreglerne snævredes stadig mere og mere ind. Det hævdede således, at spørgsmål om det enkelte medlems lønmæssige forhold ikke kunne gøres til genstand for henvendelser fra en forening, hvilket var en grov udlægning af den foran på side 55 optrykte bestemmelse.

Hvor utroligt det end lyder, gav venstres minister generaldirektøren medhold i hans hårdnakkede bekæmpelse af organisationsrettens praktiske udøvelse. Den spændte situation medførte også, at generaldirektoratet nægtede Chr. Nielsen den til bestridelse af formandshvervet fornødne tid — en dag eller to om ugen, hvilket var ydet den tidligere formand. Også en ansøgning om $\frac{1}{2}$ års tjenestefrihed uden lønning blev afslået. Denne situation var imidlertid forudset af kongressen, og i overensstemmelse med den

givne bemyndigelse tog Chr. Nielsen sin afsked fra statsbanerne og ansattes som fuldt aflønnet forretningsfører for forbundet.

For yderligere at karakterisere forholdet mellem administrationen og organisationen, som det nu havde udviklet sig, skal her gengives et par skrivelser, som udveksledes mellem Maria Kirkeplads, hvor forbundets beskedne kontor var beliggende, og St. Jørgensborg på hjørnet af Trommesalen og Gl. Kongevej, hvor generaldirektionen for DSB havde sin residens.

Den 3. juli 1907 modtog forbundet følgende skrivelse fra generaldirektionen.

„Fra hovedbestyrelsen for „Dansk Jernbane Forbund“ har man i den senere tid gentagne gange modtaget skriftlige henvendelser angående ændringer i bestående tjenstlige forhold o. l., der havde været fremsatte i en form, der må betegnes som ganske utilstedelig.

Man skal således anføre skrivelse til trafikdirektøren den 20. april d. å.

angående uniformsjakkernes forarbejdning, skrivelse af 5. f. m. om udbetaling af godtgørelse for midlertidig forflyttelse, skrivelse af 6. f. m. angående beregning af diæter til stationspersonale i Masnedsund og endelig skrivelse af 6. f. m. angående uniformsknappernes forarbejdning, hvori hovedbestyrelsen tillader sig at udtale en formelig tilrettevisning til generaldirektionen.

I den anledning skal man overfor Dem som formand for „Dansk Jernbane-forbund“ udtale sin alvorligste beklagelse af den tone, hvori henvendelser fra hovedbestyrelsens side ere holdte, idet man tilkendegiver Dem, at man må forlange, at skriftlige henvendelser hertil fremsættes i en høflig og passende form og under fornødent hensyn til, at generaldirektionen som leder af statsbanerne har afgørelsen og ansvaret og derfor ikke kan finde sig i, at en ansvarsløs bestyrelse for en forening af en del af personalet ligefrem sætter sig til doms overfor generaldirektionens handlinger.

Generaldirektionen sætter vel pris på ved forhandling med personalets for-
cninger om tjenstlige forhold at lære personalets ønsker at kende og mener,



Chr. Nielsen.

at forhandling i mange tilfælde kan virke til gavn for personalet, og ville derfor anse det for beklageligt, om den ovennævnte skrivemåde i henvendelser fra forbundet måtte træde hindrende i vejen for, at generaldirektionen kan indlade sig på forhandlinger med samme.

Såfremt man imidlertid herefter fra hovedbestyrelsen måtte modtage skriftlige henvendelser, der ikke ere holdte i en sømmelig og høflig form, vil sådanne henvendelser ikke kunne ventes besvaret."

Dette for hele tidsånden så betegnende dokument blev naturligvis besvaret af forbundet. Replikken havde følgende indhold:

„Under 3. juli har den ærde generaldirektion tilstillet os en skrivelse (journ. 14182), hvori der udtales en beklagelse over, at nogle nærmere betegnede skrivelser fra forbundets hovedbestyrelse efter generaldirektionens opfattelse ikke er holdt i en høflig og passende form, hvorhos generaldirektionen anfører, at skrivelser af den natur ikke vil kunne forventes besvarede i fremtiden.

Vi skal i denne anledning tillade os at bemærke:

Vi have, efter at have modtaget generaldirektionens beklagelse, nøje undersøgt de pågældende skrivelser, men have ikke i disse kunnet finde udtryk eller mangel paa udtryk, der efter vor opfattelse kunne betegnes som uhøflige eller upassende, medmindre vi skulle se sagen ud fra det synspunkt, som generaldirektionen synes at have givet udtryk derigennem, at den betegner sig selv som den, der har afgørelsen og ansvaret, medens bestyrelsen for det underordnede personales hovedorganisation skulle være ansvarsløs.

Denne synsmåde må vi imidlertid have lov til at betegne som i høj grad utidssvarende som helhed betragtet, og for det foreliggende tilfælde næppe helt rigtig. Det er vel rigtigt, at personalet ingen indflydelse har, og heller næppe under de foreliggende forhold kan gøre fordring på nogen indflydelse på ledelsen af statsbanerne, så længe talen kun er om økonomiske dispositioner af den natur, at de ikke berører dette direkte, hvorimod vi dog tillader os at mene, at personalet tilkommer en sådan indflydelse, når talen er om at fastsætte den betaling, de skulle oppebære for deres tjeneste eller arbejdsydelse, og på de vilkår, de ivoirigt skulle arbejde under, og vi skulle her have os tilladt at fremsætte den formening, at bestyrelsen sidder inde med et ganske overordentlig ansvar overfor de funktionærer, der have lagt varetagelsen af deres interesser i dens hånd, et ansvar, der vel på dette punkt tåler sammenligning med generaldirektionens, al den stund rigsdagen, hvad selve lønningerne angår, har forbeholdt sig at træffe afgørelser for store dele af personalet, og ivoirigt på forskellig vis fører indseende med arbejdsvilkårene, ligesom ministeren for offentlige arbejder næppe heller kan lades ude af betragtning.

Denne opfattelse ere vi beredt til at lade indanke såvel for offentligheden som for anden kompetent myndighed.

Vi kunne altså ikke anerkende hverken generaldirektionens absolutte veto-ret så lidt som bestyrelsens uansvarlighed, og vi tillader os her at henvise til ministeriet for offentlige arbejder, idet nævnte ministerium, da det indrømmede personalet ret til forhandling, sikkert må have ment, at der derigennem skulle gives personalet indflydelse på de vilkår, hvorunder det skulle arbejde. Når det i ministeriets skrivelse angående denne sag udtrykkelig siges, at personalet har adgang til gennem foreninger at forhandle med deres foresatte, kan hermed ikke alene være ment, at generaldirektionen skulle have lejlighed til at lære personalets ønsker at kende, men også at der virkelig skulle forhandles på den måde, at begge parter have pligt til at lade sig overbevise af modpartens argumenter, når man fandt, at disse var fyldestgørende og at repræsentere retten.

Gennem ministeriets skrivelse er der således indrømmet personalet indflydelse, og vi skulle i høj grad beklage, om generaldirektionen skulle bestride dette eller praktisere den modsatte opfattelse, idet vore anskuelser herom ikke alene må betegnes som værende i pagt med tiden, men også at være så indgroet i personalet, at man ikke uden stærke brydninger vil kunne bibringe det nogen anden opfattelse, eller fratage det den ret, der en gang er indrømmet det. Ingen skal mere end vi beklage, om sådanne brydninger skulle fremkomme, og vi tør sige, at vi mere end én gang har måttet mane til tålmodighed, når såvel vi som vore medlemmer have fundet, at der fra generaldirektionens side ikke har været taget tilstrækkeligt hensyn til vore ønsker og de argumenter, hvormed vi have kunnet begrunde og forsvare vore ønsker, men hvor generaldirektionen uden videre argumentation har truffet afgørelser i strid med disse og endda i tilfælde, hvor imødekommenhed hverken ville have større økonomiske eller andre følger.

Vi kunne på personalets vegne afgive den forsikring, at dette stedse skal vide at kende dets pligter, og herunder også at tage sin del af ansvaret for driftens forsvarlige udførelse, for så vidt det står i personalets magt, men til gengæld herfor må vi på samme personales vegne forlange, at der tages alt skyldigt hensyn til dets krav, og vi føler det derhos som en pligt at gøre den ærede generaldirektion opmærksom på, at hovedbestyrelsen ikke i fremtiden vil kunne afgive nogen garanti for, at det nuværende forhold blot vil kunne fortsættes, idet stemningen i personalet allerede nu er en sådan, at mere hensyntagen vil være en absolut betingelse herfor."

Forbundets skrivelse blev den 1. september 1907 overrakt generaldirektør Amt personlig ved en deputation bestående af formanden, næstformanden og redaktøren. Som man kan tænke sig, fik forbundets repræsentanter en kølig — ja, man kan såmænd godt sige en meget kold modtagelse. Selve samtalen, der formede sig som en holmgang med korte og knivskarpe replikker, bragte ingenlunde parterne hinanden nærmere. Forhandlingsreglerne, der

nu var tyndslidte indtil uanvendelighed, blev lagt i skuffe, og forbundets ledelse søgte endnu ivrigere end før efter den trylleformular, der kunne åbne de låsede døre.

OBSTRUKTIONEN SOM FAGLIGT KAMPMIDDEL

Et sådant tryllemiddel syntes obstruktionen eller den reglements-mæssige tjenesteudførelse at være. Den var med held blevet anvendt i Italien i 1904 og af de østrigske jernbanemænd året efter.

Den borgerlige presse opdagede snart, at Jernbane-Tidende skænkede det nye kampvåben en ganske særlig opmærksomhed, og den begyndte også at beskæftige sig med spørgsmålet. Den fremstillede imidlertid obstruktionen som organiseret driveri og sløseri med arbejdet, kort sagt som forsøg på med alle mulige midler at lægge trafikken afvikling hindringer i vejen.

Sandheden var en ganske anden, som venstres og højres presse naturligvis godt kendte, men ikke turde indrømme — at obstruktionen kun var en nøje efterlevelse af de reglementer for udførelsen af den daglige tjeneste, som administrationen havde fastsat i sine trykte ordrer og bestemmelser. Disse regler, som i høj grad havde til formål at holde den højere ledelse fri for ansvaret, var faktisk uanvendelige, når arbejdet skulle fra hånden, og personalet måtte hvert minut i døgnet på eget ansvar og risiko overtræde disse reglementer, uden at nogen ydede anerkendelse derfor — så længe det gik godt. Gik det derimod galt, hvilket jo undertiden hændte, og menneskeliv eller materiel gik tabt, så sad man ved sine driftssikre skriveborde i generaldirektoratet og udfærdigede hårde irettesættelser, idømte bøder, forflyttelser m. m., og understregede nødvendigheden af at overholde de givne reglementer. Administrationen var altid på den sikre side — det arbejdende personale på den anden.

Det lå jo egentlig snublende nær, at der kunne komme betragtninger frem i retning af, at pokker skulle overtræde reglementerne, når risikoen ikke blev vurderet højere end til lønninger, for hvilke man knap og nap kunne hutle sig gennem tilværelsen, og dertil fik en hoven og overlegen behandling.

Det siger sig selv, at den megen tale om mulighed for obstruktion fremkaldte nervøse symptomer i generaldirektoratet. Det dumme, det kunne gøre, var naturligvis at vise, at man havde lagt mærke til noget — men det var netop, hvad man gjorde. I slutningen af 1906 udstedtes en tilføjelse til den berygtede „Almindelig Instruks“, som fastslog, at forberedelse af og opfordring til obstruktion hørte til de alvorlige tjenesteforseelser, som uvægerlig ville have afsked til følge. For at etablere denne trusel på en nogenlunde fornuftig baggrund, måtte man give begrebet obstruktion en forvreden udlægning ved at betegne den for „utilbørlig forhandling af arbejdet“. Yderligere lod generaldirektionen afholde tjenstlige forhør for at konstatere, om der forelå konkrete vedtagelser om obstruktionens iværksættelse, hvilke dog ikke førte til noget resultat, da der selvfølgelig ikke var holdt noget møde med sagen på dagsordenen eller ført protokol, som var tilgængelig for andre end den snævre forbundsledelse.

Det kom imidlertid ikke til jernbaneobstruktion i Danmark den gang, omend der i forbundet for alle tilfælde lå udarbejdet en udførlig plan for dens gennemførelse. Denne plan tog selvfølgelig udelukkende sigte på de forholdsvis få større by- og knudestationer. Hensigten med, at forbundet havde ført dette nye våben frem, var naturligvis, at det skulle virke alene på offentlighedens og myndighedernes lugtesans. Dette lykkedes — i nogen grad — ikke således, at der kom øjeblikkelige resultater — men det var dog, ligesom der var kommet lidt harpeklang i luften, men herom senere.

RETSFONDEN

Betegnende for det spændte forhold, der var opstået mellem administration og organisation, var ligeledes en vedtagelse, som blev truffet på kongressen 1907. Den gik ud på at oprette en fond benævnt DJF's Hjælpefond med den opgave at holde forbundets medlemmer nogenlunde skadesløse i tilfælde af afskedigelse eller forflyttelse på grund af deres organisationsvirksomhed og iøvrigt yde juridisk bistand.

Den hidtidige hjælpefond blev samtidig døbt om og fik navnet

Dansk Jernbane Forbunds Understøttelsesfond (senere har denne fond jo fået sit oprindelige navn: Hjælpefonden.)

Den hjælpefond, der blev oprettet i 1907, den såkaldte retsfond, har med den tilpasning, som de skiftende lider har nødvendiggjort, fortsat sin tilværelse som Dansk Jernbane Forbunds Understøttelsesfond.

Vi citerer efter kongressens protokol den vedtagelse hvorved den nye hjælpefond eller retsfond blev oprettet:

„Der oprettes en hjælpefond, hvis opgave er at yde understøttelse til sådanne medlemmer, der for deres arbejde i organisationens tjeneste enten afskediges eller på anden måde skades i deres stilling ved idømmelse af forflyttelse, bøder el. lign., alt for så vidt organisationen ikke på anden måde har kunnet skaffe vedkommende oprejsning.



Af denne fond skal der også udredes udgifter til juridisk bistand til medlemmerne i sådanne tilfælde, hvor disse mener sig uretfærdigt behandlede af administrationen, og hvor oprejsning skønnes at kunne fås ved domstolene. (Angående fondens forpligtelser i de enkelte tilfælde, se lovens § 1, andet stk.).

Fonden dannes ved, at der opkræves et ekstrakontingent af 1 kr. pr. medlem en gang for alle, nemlig den 1. oktober 1907. Herefter henlægges der til fonden af hovedkassens midler 5 øre pr. medlem hvert kvartal. Når fondens midler overstiger 10.000 kr., kan det overskydende henlægges til understøttelsesfonden.“

Sattes under forhandling.

Hertil havde udvalget stillet følgende ændringsforslag:

Ordene: „oprejsning skønnes at“ i forslagets 2. stk. udgår og erstattes med „hovedbestyrelsen skønner, at oprejsning vil“.

Ingen begærede ordet.

Udvalgets ændringsforslag vedtoges enstemmigt, og det således ændrede forslag vedtoges ligeledes enstemmigt.

Som kvittering for det nævnte ekstrakontingent modtog medlemmerne et mærke af hvilket vi ovenfor bringer en gengivelse.

JENS BUSK'S „SYMPATI“ SLOG IKKE TIL OVERFOR GENERALDIREKTØR AMBTS UVILJE

Omkring 1905 var der igen sket nogle vigtige politiske begivenheder. I. C. Christensen afløste professor Deuntzer som regeringschef. Trafikministerposten besattes med højsteretssagfører Svend

Høgsbro, og et andet for tjenestemændene vigtigt ministerium — finansministeriet — overtoges af redaktør Villh. Lassen fra Ålborg. Der var tillige sket en spaltning af venstrereformpartiet, og det radikale parti var blevet oprettet.

Under disse ændrede forhold mente hovedbestyrelsen, at tiden påny var inde til at erindre rigsdagen om, at det gamle husleje-tillægskrav stadig var levende i jernbanepersonalet. Det havde jo som tidligere omtalt sidst ligget på rigsdagens bord i 1904—1905, hvor det af opportunistiske grunde var trukket tilbage. Det nye andragende indsendtes den 14. juni 1905. For at underbygge kravet ledsagede hovedbestyrelsen andragendet med en række tal til bevis for, at lønningsloven af 1903 var urimelig: ikke mindre end 1774 togbetjente, portører, matroser og skibstyrbødere af et samlet antal på 3116 mand måtte have personlige tillæg for at få udlignet forskellen mellem 1903-lovens satser og den lønning, de oppebar før denne lovs ikrafttræden.

Argumenterne virkede imidlertid ikke på venstres politikere, som man kunne have ventet. De havde det modsat Napoleon Bonaparte, om hvem det siges, at han aldrig indrømmede en begået fejl, men altid rettede den. Venstre ville godt nok indrømme, at der ved loven af 1903 var sket fejl, men partiet kunne ikke overvinde sig til at gøre den god igen.

Der var nu musestille om forbundets andragende i ca. ½ år. Personalet var ved at tabe tålmodigheden, og den 12. januar 1906 afholdtes et møde på Enghavevej, hvortil flere rigsdagsmænd, bl. a. venstremanden Jens Busk, havde indfundet sig.

Bevisførelsen på mødet havde nogen virkning på Jens Busk, der erklærede, at det dog kunne være, at finansudvalget, til hvilket sagen var henvist, skulle kigge lidt nærmere på den.

Jens Busk holdt ord. Den 8. marts 1906 henviste finansudvalget enstemmigt andragendet til ministeren, hvilket betød, at der nu skulle komme noget ud af sagen. Der var, om man kan sige det således, kommet lidt fart over feltet, og der vakttes nyt håb, så meget mere som minister Høgsbro allerede på et tidligere tidspunkt havde lovet at tage sig af sagen, „når blot han“ — som han udtrykte sig — „kunne få en knage at hænge sin hat på“.

Her blev knagen leveret af selve finansudvalget, men hr. Høgsbro ville ikke benytte den — han satte hatten på hovedet og blev tvær. Mange har ment — og sikkert med rette — at grunden til ministerens pludselige passivitet skyldes påvirkning fra generaldirektør Ambt, der fandt det betænkeligt at give den pågældende organisation (forbundet) nogen fjer i hatten.

Men dermed gav forbundet ikke op. Ved tillægsbevillingslovens behandling i folketinget den 24. marts 1906 stillede den socialdemokratiske gruppe med støtte fra radikal side forslag om at stille 300.000 kr. til rådighed til et huslejetillæg for jernbanepersonalet.

Ministeren gik imod og brugte som motivering, at der nu var nedsat en kommission til undersøgelse af spørgsmålet om opførelse af tjenesteboliger. Det hjalp ikke, at forslagsstillerne gjorde opmærksom på, at et huslejetillæg intet kunne foregribe i tjenesteboligkommissionens arbejde, idet huslejetillægget jo bortfaldt, hvis tjenestebolig blev stillet til rådighed. Men intet hjalp. Både Jens Busk's og andre venstremænds vågnende forståelse blev knækket over sengestokken af den almægtige generaldirektør Ambt og hans minister — logikken kan undertiden have sølle kår.

EN DIREKTE HENVENDELSE TIL VÆLGERNE

Da der just i foråret 1906, hvor disse begivenheder fandt sted, skulle være valg til folketinget, besluttede hovedbestyrelsen sig til i videre udstrækning, end det var muligt gennem fag- og partipresse, at gøre vælgerne bekendt med venstres slette behandling af de underordnede tjenestemænd — særlig jernbanepersonalet. Det vedtoges at frigøre et hovedbestyrelsesmedlem for tjeneste i ca. 1 måned for at varetage denne opgave. Hvervel blev overdraget den daværende formand for togpersonalets fællesbestyrelse, konduktør Chr. Petersen (Chr. Vejre). Det lykkedes ham i løbet af valgkampen at komme rundt i et stort antal valgkredse, navnlig sådanne, hvor venstre havde overvægt eller stærk indflydelse. Bønderne lyttede også ganske interesseret til talen om, hvor store forventninger de lavere lønnede tjenestemænd havde stillet til venstres regering, og det behagede dem slet ikke at høre, at par-

liet havde skuffet og ofret mere interesse for lønforbedringer til officerer og højere embedsmænd.

Venstres kandidater var heller ikke oplivet ved den måde, sagen blev grebet an på, og selve I. C. Christensen svarede på et møde i hans højborg, Ringkøbingkredsen: „at han havde forståelsen af jernbanepersonalets ønske om ligestilling med andre etaters folk.“

VALGET 1906 BLEV ET VARSELSKUD FOR VENSTRE

Finansminister Vilh. Lassen nedsætter en lønningskommission.

Ved valget den 20. maj 1906 fik venstre det første varsel om, at partiet havde toppet i dansk politik. Navnlig socialdemokratiet gik betydeligt frem i stemmetal og vandt en hel del nye mandater. Da den nye rigsdag samledes i efteråret 1906, og der ikke endnu fra ministerens side blev rørt ved huslejetillægget, formåede hovedbestyrelsen påny de socialdemokratiske og radikale medlemmer af finansudvalget til at fremsætte det gamle forslag om bevilling af 300.000 kr. til formålet. Inden dette forslag nåede frem til folketinget, fremkom rygterne om den tidligere omtalte obstruktion ved den forestående juletrafik. Chr. Nielsen dementerede foreløbig, hvad julen angik, men man syntes ikke, der var rigtig inderlighed i dementiet.

Så spillede den kloge og handledygtige finansminister Vilh. Lassen trumf ud. Den 13. december 1906 nedsatte han på regeringens vegne en lønningskommission til at udarbejde ensartede lønninger for jernbane-, post-, told- og telegrafetaten; de fire etater eller „told- og trafiketaterne“, som de i mange år benævntes. Kommissoriet var på mange måder et interessant dokument, hvorfor det bør have sin plads her:

„De gældende lønningslove for de 4 store etater, jernbane-, post-, told- og telegrafvæsen, er givne for så få år tilbage, at der ikke vil kunne være tale om allerede nu at foretage en almindelig revision af dem. Men forholdet har medført, at man dog må ønske snarest muligt at kunne gennemføre ændringer på visse punkter i disse love.

I så henseende skal man først henlede opmærksomheden på det uheldige i, at der er ulighed i lønningsreglerne indenfor disse etater.

De klasser af embedsmænd og funktionærer, der indenfor de forskellige etater må siges at være ligestillede med hensyn til ansvaret ved og betyd-

ningen af deres gerning, bør også af staten stilles under lige økonomiske forhold. En sådan lighed vil styrke følelsen af, at der handles retfærdigt mod dem, der er i statens tjeneste, og den vil derved bidrage til at skaffe ro i etaterne. I de nuværende lønningslove er ligheden ikke fuldt gennemført, og det vil være vanskeligt at nå den, når ikke de derhen hørende forhold tages under samlet overvejelse.

Dette kan ske gennem en kommission, der nedsættes af de ministerier, under hvilke de nævnte etater sorterer.

I henhold hertil vil kommissionen have at stille forslag til sådanne ændringer i lovene, at ligheden i lønningsforholdet mellem etaterne i videst muligt omfang nås.

De senere år og navnlig det sidste, har bragt en ikke ringe fordyrelse af de almindelige livsfornødenheder. Der er vel ingen grund til at tro, at det nuværende prisniveau vil holde sig gennem mange år, og man vil derfor ikke på det kunne begrunde kravet om en almindelig lønningsforhøjelse. Men selv en kortere varende fordyrelse af levnedsmidlerne føles stærkt af de lavest lønnede funktionærer, og hvis den strækker sig over flere år, vil den kunne sætte dem føleligt tilbage. Det turde derfor være tilrådeligt, uden at afvente en almindelig lønningsrevision, at søge gennemført nogen forbedring af disse funktionærers stilling, og man ønsker kommissionens forslag også herom. Et dyrtidstillæg, der kun er bestemt til at skulle vare så længe de særligt høje priser holder sig, eller som kun gives på bestemt begrænset tid, har store ulemper. Hvad der bør tænkes på, er da en fast lønningsforbedring for de lavest lønnede funktionærer, en forbedring, der kan give dem nogen modstandskraft overfor de stigninger i livsfornødenhedernes pris, der erfaringsmæssigt med visse års mellemrum vender tilbage. Forslagene om de herved motiverede lønningsforhøjelser bør dog som regel kun angå de funktionærer, hvis lønning er 1500 kr. og derunder."

Det er ikke vanskeligt i dette dokument at spore virkningerne af forbundets ihærdige virksomhed for gennemførelse af ligestilling mellem etaterne og for bevarelsen af et rimeligt forhold mellem lønninger og priser.

Til formand for lønningskommissionen udnævnte finansministeren departementschef Schlichtkrull og som statsbanernes repræsentant indtrådte den daværende regnskabsdirektør C. O. Rimestad — et af de mindst bureaukratiske medlemmer af statsbanernes direktion. Personalerepræsentanter kom der ikke i denne kommission, men det var der nu heller ingen, der kunne have drømt om selv under høj feber.

Med den Vilh. Lassenske kommissions nedsættelse blev trafikminister Svend Høgsbro rangeret ind på et sidespor. Finansmini-

steriet havde taget ledelsen af statens lønpolitik, hvor den har været siden. Venstres rigsdagsmænd, hvis samvittighed i huslejetillægssagen ikke var helt pletfri, kunne nu uden at få nattesøvnen forstyret stemme imod forslaget fra socialdemokrater og radikale om huslejetillæg, og hvad jernbaneforbundet angik var grundlaget for kamppolitikken (obstruktionen) blevet forskubbet.

SAMARBEJDET MELLEM DE FIRE CIVILETATER GRUNDLÆGGES

Som lønningssituationen nu havde udviklet sig, ville et samarbejde mellem de fire civiletaters personale ikke alene være ønskeligt, men også nødvendigt. Der var allerede indledet et vist samarbejde om dyrtidstillægsspørgsmålet. Dette udvidedes således, at der nedsattes et permanent udvalg, i hvilket forbundet udpegede 3 repræsentanter: Formanden (Chr. Nielsen), viceformanden (J. Christophersen) og hovedkassereren (matros Rasmus Rasmussen (senere Kantsø)). Dette udvalg udbyggedes i årenes løb til den nuværende og langt mere omfattende Statstjenestemændenes Centralorganisation I.

Embedsklasserne, eller som de i de tider kaldtes „Guldsnorene“, havde dannet et lignende udvalg. Mellem de 2 grupper udvikledes i de følgende år et udmærket samarbejde. Indenfor jernbaneetaten eksisterede stadig „Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg“, der gjorde god fyldest med folk som trafikassistent Johannes Petersen (den senere trafikminister Friis Skotte) P. D. Pedersen m. fl. i ledelsen.

De to etatsudvalg gik straks til arbejdet og etablerede sig faktisk som en hjælperlønningskommission med den bundne opgave at udarbejde et lønningslovsforslag efter de finansministerielle linier samt udarbejde forslag til dyrtidstillæg.

Det var nu ikke så lige en sag at koordinere lønningerne i de fire etater, hvor forholdene hidtil havde været så uensartede. Vi skal ikke her komme ind på vanskelighederne, som navnlig bestod i at fordele „gæsterne rigtigt på værelserne“, d. v. s. bestemme, hvilke stillinger der skulle stå sammen i lønningsklasserne. Alt det er dog nu historie, hovedsagen er, at det lykkedes ved, at der vistes passende resignation fra alle sider.

ADMINISTRATIONEN PRØVER VIRKNINGEN AF REGLEMENTSMÆSSIG RANGERING

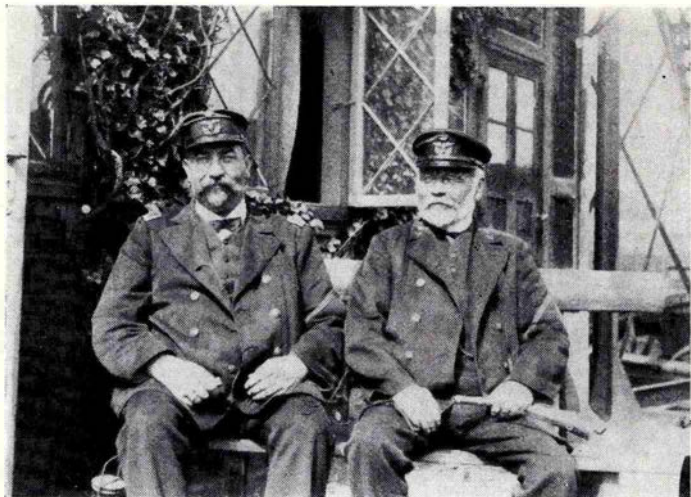
Medens såvel statens lønningskommission som etaternes udvalg arbejdede med deres opgaver, sattes sindene igen i bevægelse ved rygtet om, at nu var der atter obstruktion på trapperne. Denne gang var det nu ikke organisationen, der havde foranlediget rygterne, men statsbanerne selv, der havde ladet foranstalle en reglementsmæssig prøverangering på Københavns hovedbanegård. Prøven blev foretaget med tog 74' (sydbaneekspressens) togstamme, hvis bortrangering normalt tog 15 minutter. Prøven blev — som allerede tidligere omtalt — ledet af rangermester C. A. Lemming — en af forbundets første pionerer i København. Resultatet blev, at det samme arbejde, når man fulgte de foreskrevne regler, tog nøjagtigt 43 minutter. Hermed var det fastslået officielt, at reglementsmæssigt udført arbejde ville bringe hele jernbanetrafikken i en sådan tilstand af forstoppelse, at driften faktisk ville gå i stå.

Grunden til at prøven blev foranstaltet, og hvem der stod bag, om det var selve generaldirektoratet eller en mere underordnet myndighed, blev vist aldrig helt opklaret, men for den nedsatte kommission virkede den i hvert fald som et piskesmæld — en opfordring til ikke at trække arbejdet alt for længe ud.

LØNNINGSLOVEN AF 1908 BLEV TIL UNDER HARD MODSTAND — OG FIK FLERE SKRAMMER

Personalets etatsudvalg var forholdsvis hurtigt færdig med sine forslag. De var formet i 67 paragraffer og blev tilstillet lønningskommissionen den 18. februar 1907. Til trods for en udtalelse af finansministeren om, at lønningskommissionen og organisationernes udvalg nok fandt hinanden, foretrak den førstnævnte at holde sig skjult indtil den 5. juli 1907, da betænkningen blev afgivet til finansministeren. Personalets udvalg søgte nu at få kommissionens betænkning til udtalelse, men finansministeren var efterhånden blevet næsten ligeså fornem som kommissionen — så det „ku' altså ikke la' sig gøre“.

Finansministerens afvisende holdning indgød just ikke tillid,



*2 stoute kammerater fra Kh. H., hvor „prøveangeringen“
blev foretaget.*

og særlig i jernbaneløbet, der var blevet „snydt og narret“ så ofte, hørtes nu en ildevarslende mumlen.

Det traf sig, at de østrigske jernbanefolk netop på dette tidspunkt for 2. gang havde iværksat obstruktion for at gennemføre deres krav, og da man jo aldrig kunne vide, hvordan det ville gå herhjemme, sendte hovedbestyrelsen sin formand derned for på stedet at gøre sig bekendt med det nye kampvåbens virkemidler.

Den 9. oktober 1907 løste Vilh. Lassen op for „godteposen“, og det skal erkendes, at der var flere pæne overraskelser i den. Ligheden mellem etaterne var gennemført i forslaget. Overførelse af alderstillæg medførte en virkelig og øjeblikkelig lønforbedring ved forfremmelse. Dertil kom en række særlige bestemmelser, som bragte ret antagelige forbedringer. Omkostningerne ved lovforslagets gennemførelse var beregnet til det i vore dage latterlige lille beløb af 2,9 millioner kr. Den gang var summen dog mere respektabel — ja, endda så imponerende, at en forsigtig venstre-rigsdagsmand godt kunne få kuldegysninger.

Lovforslaget blev selvfølgelig efter en 1. behandling i folketinget sendt i udvalg, og her lå det i flere måneder. Fra organisationens side blev udvalget ikke ulejlighet. Man havde en tydelig

fornemmelse af, at der var skøre ting i vognen, som ikke tålte for hård rangering. Efterhånden som vintermånederne gik, kom der flere og flere skyer op på den politiske og økonomiske himmel. Detailhandlerbanken i København krakkede, og prisen på landbrugets produkter dalede stærkt. Særlig i agrarkredse blev der protesteret imod, at staten satte sig for højere lønningsudgifter, og adskillige protestmøder — arrangeret af agrarforeningerne — blev afholdt omkring i landet.

Også på rigsdagen bredte nervøsiteten sig indenfor partiet venstre, hvor den sjællandske folketingsmand, gårdejer Jørgensen, Ougtvad, gik i spidsen for oppositionen mod lønforbedringer til tjenestemændene. Bølgerne gik højt i pressen og på landbomøderne, hvor agrarerne leede sig, som om de stod på afgrundens rand.

Vi aftrykker en lille vise, som blev til under hele denne bondejammer; den giver et ganske godt billede af tiden og situationen, og adskilligt i den har forøvrigt været aktuelt i de år som fulgte efter — ja, helt op til vor tid:

På livets skønne goder
er denne verden fuld.
Til alle lykkens poder
det flyder tykt med guld.
Og trods slunkne priser
de rige sig forspiser,
mens de små forliser
— å, det er en skam.

Danske landprodukter
laves til eksport.
Jordens bedste frugter
sender bonden bort.
Vi må spise glat væk
hestebøf og sospæk,
hundefedt fra Holbæk
— å, det er en skam.

Medens tjenestemanden
er i armod sat,
har i lønreformen
bonden fået fat.
Næ, si'r storagraren
de ska' inte ha' 'en.
Spar den løn, for fa'en
— el's det er en skam.

Agrarerne holdt møde
nys i Brøndbyvest,
hvor Jørgensen fra Ougtvad
laved' en protest.
Ougtvad sa', vi lider
under sløje tider,
skønt agraren slider
— så det er en skam.

Tjen'stemænd de nyder
livets overflod,
mens vi andre yder
af vort underskud,
lønnen til de kal'e
bonden skal betale,
det er fanden gale
mig da os en skam.

Landets bedste kræfter
vil nu banen ta',
hvor skal vi herøfter
så få karle fra.
Jeg vil protestere
ej en øre mere,
det os ruinerer
— å, det er en skam.

Der var en, der råbte:
„Det er fan'me hørt,
hvad du står og siger,
skal vi frem ha' ført.
Smide millioner
gode danske kroner
ud til de personer,
nej — det var en skam.

Skammen de agrarer
har bidt ho'det a'.
Aldrig vist de sparer,
når de selv skal ta':
Statens hjælp til kunstnøj,
præmiesvin i Ishøj,
tilskud til føløg
— å, det er en skam.

Tjen'stemænd stå sammen
om den fælles sag.
Også vi vil snakke
med i dette lag.
Lad storagraren skæve,
vi vor ret vil kræve
kun og lønnen hæve,
det er ingen skam.

Midt under hele dette lønpolitiske virvar afgik finansminister Villh. Lassen ved døden. Han havde været den drivende kraft i arbejdet, og det var mere end tvivlsomt, om hans efterfølger havde politisk mod og autoritet nok til at køre læsset i hus.

Forbundet holdt for alle tilfælde obstruktionsvåbnet i beredskab, og det nødvendige materiale blev tilstillet afdelingerne i pakker, der dog først måtte åbnes efter nærmere meddelelse.

Imidlertid overtog I. C. Christensen midlertidigt finansministerens forretninger. Denne myndige og erfarne politiker ønskede selv at tage ansvaret for lønningssloven, hvilket virkede beroligende i

tjenestemandskredse og holdt noget af den sure modstand indenfor venstre i lømme. I. C. stod jo den gang på sin magts tinde, først nogle måneder senere — heldigvis efter at loven var vedtaget — kom Albertikatastrofens lavine, som en tid truede med at trække ham med sig i dybet.

I april 1908 forelå lønningsudvalgets betænkning. Det viste sig, at der var taget visse hensyn til de af etatsudvalgene udarbejdede forslag, men der var tillige store og ubehagelige overraskelser. Modstanderne af loven havde også haft hænderne i dejgruget, og resultatet var blevet en begrænsning af den nye lovs forbedringer gennem de første fire år. Bestemmelsen herom lød således:

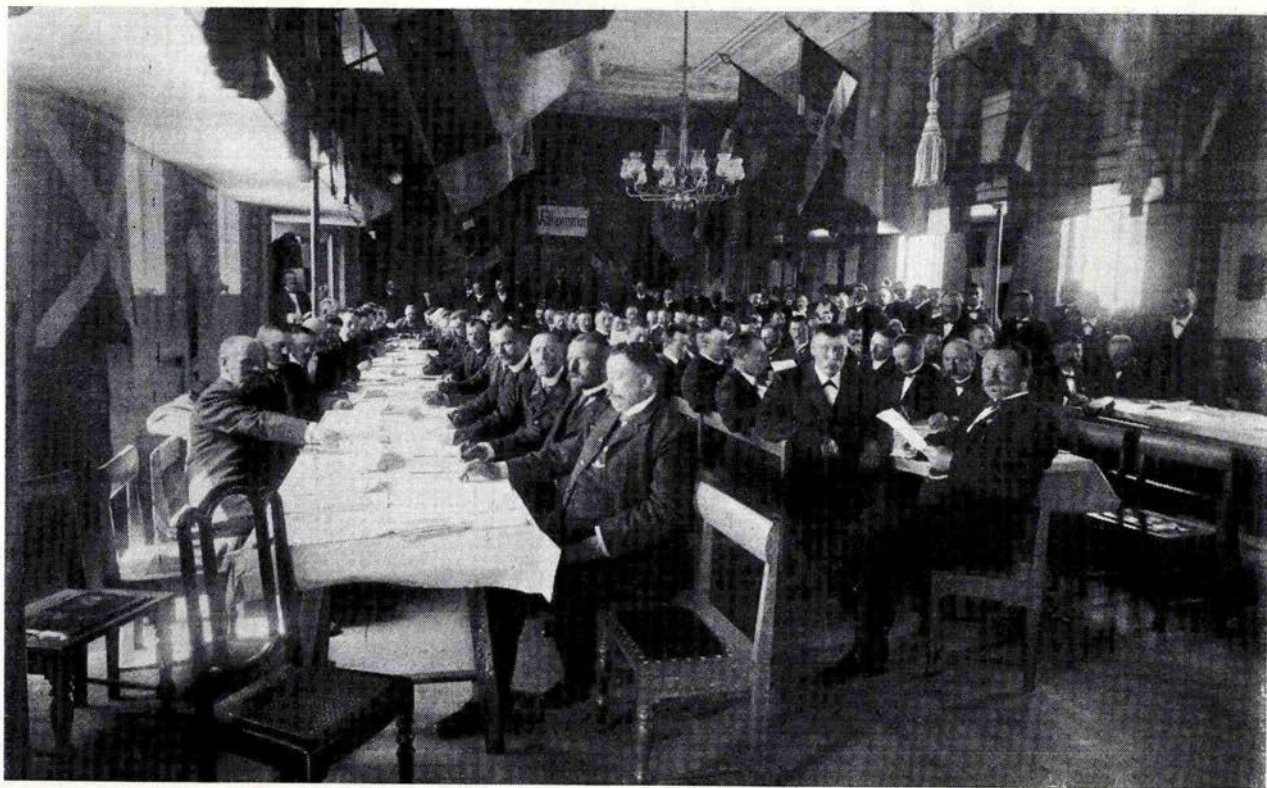
„Den tjenestemand i 1.—13. lønningsklasse, der ved denne lovs bestemmelse opnår en lønningsforbedring på mere end 20 pct. af den nuværende lønning (herunder indbefattet alderstillæg, huslejetillæg, bestillingstillæg, personligt tillæg og gennemsnit af de sidste 4 års udbetalt tantième), lider i de første 4 år efter lovens ikrafttræden en afkortning i sin lønning, så at denne bringes ned til nævnte grænse. Denne afkortnings beløb beregnes ved lovens ikrafttræden og er derefter uforandret i de 4 år. En tilsvarende afkortning finder sted for tjenestemænd fra 14.—18. lønningsklasse, når lønforbedringen overstiger 15 pct., og for 19.—23., når den overstiger 10 pct. Dog kan ingen tjenestemands lønning ved denne afkortning bringes ned under grundlønnen i den lønklasse, i hvilken han til enhver tid står.

Den fulde lønning indtræder for alle tjenestemænds vedkommende 4 år efter lovens ikrafttræden.“

For at bøde på denne urimelighed ved oprykning til højere lønningssklasse var der tilføjet en sålydende bestemmelse, der sikkert var vel ment, men som bidrog til megen forvirring:

„Såfremt nogen tjenestemand, der efter lovens ikrafttræden forfremmes til en højere lønklasse, i kraft af reglerne i §§ 5 og 6, opnår flere alderstillæg end nogen i samme stilling, der har samme eller længere tjenestetid i etats lønklasse 1—23 inden lovens ikrafttræden, rykker den sidstnævnte op på lige lønning med den førstnævnte. Enhver forfremmelse, der medfører sådan ekstraordinær oprykning, skal forelægges den vedkommende minister til godkendelse. Denne paragraf kommer dog kun til anvendelse i de første 4 år efter lovens ikrafttræden.“

Kun socialdemokaterne i udvalget havde sat sig imod disse urimelige afkortningsbestemmelser, som i særlig grad ramte de lavtlønnede.



Dansk Jernbane Forbunds 40. kongres i Fredericia 1908.

Men selv disse beskæringer tilfredsstillede ikke agrarerne. Den sjællandske bonderepræsentant Jørgensen Ougtved, erklærede, at tjenestemændene herefter ville blive bedre stillet end bønderne — hvilket vist kun kunne siges med sandhed, hvis skatteansættelsen skulle lægges til grund for bedømmelsen. Også i landstinget udtalte det store hartkorn sine betænkeligheder, men modstanden blev døillet ned, loven blev gennemført, og den 27. maj 1908 blev den underskrevet af kongen.

Trods sine mangler og de i udvalget foretagne beskæringer blev loven af 1908 med rette af vort forbund anset for langt den bedste lønningslov, der hidtil var blevet givet, hvad der for så vidt heller ikke sagde svært meget. Gennemsnitlig androg lønforbedringerne 300—400 kr. om året for vore medlemmer. Ligheden mellem etaterne var opnået, og tantièmeordningen, der aldrig havde været populær i personalet, var ophævet.

Kommissionen havde forøvrigt haft det pudsige indfald at vende op og ned på lønningsklasserne, således at portører m. fl. pludselig så sig placeret i den fornemme 1., medens de højere embedsmænd var anbragt i 16., 17. og 18. lønningsklasse. Man opdagede dog snart, at lønsatserne var fulgt med i kolbøtten, og at det hele kun var en forsinket aprilspøg.

LØNREFORM FOR GRUPPE B — DET ADMINISTRATIVT LØNNEDE PERSONALE

Efter lønningslovens vedtagelse stod endnu tilbage at få ordnet lønningerne for den såkaldte gruppe B, bane- og telegrafarbejdere, ledvogtere og den tilbageværende del af de fastansatte depotarbejdere. Organisationen havde alle forarbejderne i orden i håb om, at denne sag ville blive ordnet så umiddelbart efter lønningslovens gennemførelse som muligt, og Valdemar Olsen (valgt i Nykøbing F.), som var socialdemokratiets lønningslovsordfører, fremkaldte en udtalelse fra regeringen om, at en bevilling til dette formål også ville blive forelagt.

Sommeren gik dog, uden at der skete noget, og først da rigsdagen kom ind i efteråret 1908, erfarede man, at der på finanslovforslaget var opført en bevilling på 465.000 kr. til løngruppe B.

Efter en af hovedbestyrelsen foretaget beregning ville denne sum være utilstrækkelig til, at det pågældende personale kunne få en blot nogenlunde tilsvarende lønforbedring som den, lønningsloven gav de øvrige tjenestemænd. Summen var fastsat på grundlag af et af generaldirektionen i sommerens løb udarbejdet lønregulativ, der efter sædvane var lavet uden forbundets medvirken. Nu lykkedes det organisationen gennem en energisk henstilling til den ny trafikminister, Jensen Sønderup, dels at få forhøjet bevillingen til 570.000 kr. og dels at få tilbagevirkning fra lønningslovens Ikrafttræden.

REVISION AF FORHANDLINGSREGLERNE

Vi har i tidligere afsnit omtalt, hvorledes de første forhandlingsregler blev saboteret af generaldirektoratet, således at der i hele perioden 1907 til 1910 ikke blev ført en eneste forhandling.

Nu skal det erkendes, at Christopher Hages forhandlingsregler af 1903 lod meget tilbage at ønske i tydelighed, men ministeren har vel ment, at de var vel egnede til at bygge en praksis op på, når blot der var lidt god vilje til stede. Men det var der bare ikke, og det stod klart for organisationen, at der måtte tilvejebringes fastere rammer for forhandlingsordningen, hvis den skulle være til nogen nytte. Venstreministeren Jensen Sønderup og hans partifælle, Thomas Larsen, der senere afløste ham, kunne begge godt indse, at forholdene trængte til en ændring, men de var ministre for kort tid til at kunne trænge igennem den modstand, der blev ydet fra generaldirektør Ambts side. Han behøvede, som han sagde, ikke andre forhandlingsregler.

Først da det radikale ministerium var dannet i 1909, og den tidligere generalkonsul i Hamborg, W. Weimann, var blevet trafikminister, indtraf lysningen.

Den 3. december 1909 afholdtes et fællesmøde mellem de to centralorganisationer af tjenestemænd. På mødet forelagdes et af Dansk Jernbane Forbund udarbejdet forslag til nye forhandlingsregler — et forslag, som iøvrigt faldt ret nøje sammen med et, stillet af sekretæren i embedsklassernes centralorganisation, toldinspektør Ivar Berendsen. Det samarbejdede forslag indsendtes

til regeringen, som nedsatte et udvalg til at arbejde videre med sagen. I udvalget, der blev ledet af indenrigsminister P. Munch, fik repræsentanter for de to centralorganisationer sæde (hvilket betegnede et vendepunkt i den ministerielle sædvane). Resultatet af udvalgets arbejde blev forhandlingsreglerne af 4. maj 1910, som i hovedtrækkene er gældende den dag i dag.

Herved var kampen for organisationsretten faktisk ført til ende, og en ny epoke i organisationens historie kunne indledes.

ATTER FORRETNINGSFØRERSKIFTE

I forbundets indre liv skete der på kongressen i Odense 1910 den forandring, at Chr. Nielsen trak sig tilbage fra organisationsarbejdet på grund af private forhold. Hans tilbagetræden blev stærkt beklaget, idet alle anerkendte hans organisatoriske dygtighed, og som en anerkendelse af hans arbejde bevilgede kongressen ham 5.000 kr. — et efter datidens forhold ikke ubetydeligt beløb.

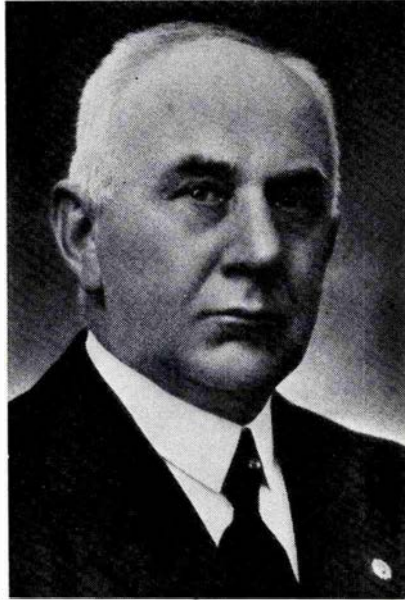
Til afløser for Chr. Nielsen valgtes den tidligere redaktør og viceforretningsfører, togbetjent J. Christophersen, der stillede den betingelse, at der blev skaffet ham den fornødne tjenestefrihed, da han ønskede at forblive i sin jernbanestilling. Kongressen indvilgede men besluttede samtidig, at såfremt den ønskede tjenestefrihed ikke blev bevilget, skulle hovedbestyrelsen ansætte en af statsbanerne uafhængig mand som forretningsfører. Dette forbehold var ikke ubegrundet, idet den radikale regering efter valget 1910 havde vejet pladsen for venstreministeriet Klaus Berntsen, hvis trafikminister blev den overfor generaldirektøren ikke særlig modstandsdygtige Thomas Larsen.

Det gik dog bedre end ventet. Thomas Larsen imødekom, meget imod Ambts ønske, forbundet og bevilgede Christophersen indtil 9 måneders tjenestefrihed årligt. Til viceformand genvalgte hovedbestyrelsen portør Charles Petersen, som også siden 1907 havde beklædt denne post.

Forbundet gik nu ind i en mere stille forhandlingsperiode. Men

arbejde var der jo nok af, thi meget trængte til at blive afklaret og sat på plads.

Indenfor Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation og Dansk Lokomotivmands Forening herskede der nogen misforståelse med, at Jernbaneforeningen og Dansk Jernbane Forbund var de eneste jernbaneorganisationer, som ifølge forhandlingsreglerne var legaliseret som forhandlingsberettigede. Det gik imidlertid ikke an at slække på dette princip, hvis man ville undgå at levere varme til udrugning af en række separate sideorganisationer, som administrationen kunne spille ud mod hinanden indbyrdes og dermed borteliminere de af de store organisationer vundne fordele. Men forholdet måtte naturligvis løses på en tilfredsstillende måde for de to fuldkomne legale organisationers vedkommende.



J. Christophersen.

Det gik også i orden ved, at der blev indgået forbund mellem de to nævnte organisationer og de forhandlingsberettigede, og siden er alt forløbet på den bedste måde.

FORBUNDETS HJÆLPEFOND

Vi har tidligere omtalt, hvorledes tantiemesystemet i hvert fald medførte ér gode af blivende værdi, da det lagde grunden til forbundets hjælpefond.

Et interesseret medlem, pakmester Valdemar Petersen, Århus, fremkom i sin afdeling med den tanke, at forbundet skulle oprette et tuberkulosesanatorium for medlemmer og deres familier.

Der var dengang meget uhygiejniske tilstande i tog, på opholdsstuer og i bremsekupeer. Smittefarens for personalet var derfor stor, og de angrebne måtte af økonomiske grunde blive i tjenesten til de bogstavelig talt stod på gravens rand.

Der var kun få sanatorier og ingen tuberkuloselov, der sikrede eksistensen for den unge familieforsørger, som måtte forlade tjenesten på grund af sygdommen, ligesom ingen eller højst en ubetydelig pension kunne sikre de efterladte, når han var død.

Valdemar Petersens tanke var derfor al opmærksomhed værd. På kongressen i 1904 blev sagen drøftet meget indgående; der nedsattes et udvalg med Valdemar Petersen som formand til at overveje sagen og eventuelt stille for-



Hjælpefondsmærker i 4-blok.

slag til det følgende års kongres. Man var naturligvis ganske klar over, at vanskeligheden lå i tilvejebringelse af midlerne. Af det relativt ringe forbundskontingent kunne intet undværes til filantropiske formål, og kontingentforhøjelser var ikke velsete.

En løsning lå imidlertid nærmere, end man havde tænkt. Først på året 1905 meddeltes det, at der af statsbanernes årsudbytte ville blive udbetalt 750.000 kr. i tantième til personalet med beløb på 60—70 kr. og opefter, alt efter lønnens størrelse. Udbetalingen skulle foregå den 1. september 1905. Meddelelsen bragte konduktør Chr. Petersen (Chr. Vejre) ind på den tanke, at man kunne bygge et hjælpefond eller, som det dengang benævntes, tuberkulosefond op af midler, tilvejebragt ved en frivillig indsamling blandt medlemmerne hver tantièmeudbetalingsdag. Han udformede et forslag, efter hvilket indsamlingen skulle foregå ved salg af trykte mærker til 1 à 2 kr. pr. stk.

Forslaget blev straks taget op og praktiseret, og ved den 1. ind-

samling på tantiemedagen den 1. september 1905 indbragte det lille hjælpefondsmærke det dengang ikke uanselige beløb af 7.531 kr., hvoraf ca. 2.000 kr. stammede fra salg til embedsmænd og andre, der havde ønsket at støtte sagen.

Det nedsatte udvalg foreslog på kongressen 1906 at oprette en hjælpefond af de midler, der indkom ved tantiemeudbetalingerne evt. suppleret af et mindre tilskud af medlemskontingentet. Ialt indkom der til hjælpefonden ved disse indsamlinger et samlet beløb på ca. 30.000 kr.

Da tantiemen ophørte med loven af 1908, bortfaldt denne form for pengetilgang til fonden, men den var nu blevet en fast institution indenfor forbundet og så populær, at dens fortsatte eksistens måtte sikres. Det skete gennem et i lovene fastsat bidrag af medlemskontingentet. Hjælpefonden har i de snart 44 år, den har virket, udbetalt et beløb på 650.000 kr. i understøttelse til trængende sygdomsramte medlemmer og deres efterladte.

Selve hjælpefondsmærkets historie blev kun kort. Mærket er nu stærkt efterstræbt af samlere, og det hænder ikke sjældent, at der kommer henvendelser til forbundet fra snart sagt alle jordens egne om at skaffe eksemplarer. Desværre gik den lille samling, der var i forbundets besiddelse, tabt ved branden, der fulgte på Shellhusets bombning i marts 1945.

DE NYE FORHANDLINGSREGLERS FØRSTE STORE PRØVE

Forberedelser til lønningslovrevision.

Efter omtalen af dette lille interne organisationsanliggende vender vi tilbage til forbundets arbejdsvilkår under de forbedrede forhandlingsregler. I sig selv var disse forhandlingsregler ikke noget tryllemiddel, som kunne åbne dørene og opfylde ønskerne, så snart de blev præsenteret.

De var et arbejdsredskab, hvis værdi i høj grad beroede på, om det var en svag og nølende eller en kraftig og øvet hånd, der brugte det, og endnu var den knap 10-årige organisation trods ret gode vækstår langt fra stærk nok til at føre værktøjet med den sikkerhed, som var nødvendig.

Svagheden viste sig ved forhandlingen om lønforbedringen til

gruppe B i 1910. Som omtalt var de fordele, der var opnået for denne store gruppe af medlemmer efter vedtagelsen af lønningsloven af 1908, langt fra tilfredsstillende, og organisationen måtte hurtigt tage arbejdet op for en revision. Denne lønbevægelse stod på indtil 1912, og til trods for, at kravet var solidt underbygget med saglige argumenter og klare tal, blev resultatet kun, at der blev bevilget et beløb på 170.000 kr. til fordeling indenfor gruppen — en meget beskednen forhøjelse. Året efter — i 1913 — havde de radikale på ny dannet regering med Hassing Jørgensen som trafikminister, og det lykkedes at få endnu et beløb på 84.600 kr.

Medens gruppe B's lønaktion havde fundet sled, havde pristigningerne lidt efter lidt boret sig dybt ind i de lønforbedringer, loven af 1908 havde fastsat, og på kongressen i Nyborg 1913 opfordredes hovedbestyrelsen til at søge forberedelserne til en lønningsrevision så meget fremmet, at forslagene kunne være samarbejdet i centralorganisationen og bekendtgjort for forbundets afdelinger inden kongressen 1914.

Den 9. februar 1914 havde forbundets lønningsudvalg endt sit arbejde. Det behandledes i hovedbestyrelsen og afdelingerne og forelagdes kongressen, der afholdtes i Viborg.

DET FJERDE FORMANDSSKIFTE

Midt under lønningsarbejdet, den 1. januar 1914, skiftede forbundet forretningsfører, idet J. Christophersen blev udnævnt til togfører og forflyttet til Esbjerg. Hans funktioner overtoges af viceforretningsfører Charles Petersen.

Ved J. Christophersens udnævnelse til togfører mistede det aktive organisationsarbejde en sympatisk og dygtig medarbejder.

Jens Christophersen var i hele sin færd så beskednen og fordringsløs, at det er noget af et under, at han overhovedet kom frem i første plan. Opdagelsen skyldes heller ikke ham selv, men en kammerat i togtjenesten, daværende konduktør Jens Prip.

Jens Prip havde opdaget, at der var rige evner hos den beskedne kollega, og han syntes, det var synd, om de ikke blev taget i kammeratskabets tjeneste. På Prips varme anbefaling valgtes Christophersen til redaktør af Jernbane-Tidende efter H. P. Han-

sen — en stilling, han egnede sig fortrinligt til, men denne del af Christophersens virksomhed skal omtales under det særlige afsnit for fagbladet.

I 1910, da Chr. Nielsen afgik som forretningsfører, havde J. Christophersen i nogle år været udenfor forbundsledelsen — han fratrådte Jernbane-Tidendes redaktion på det samme taktiske spørgsmål, som medførte forretningsførerskiftet i 1906.

Men nu havde organisationen igen brug for ham, og til trods for at han — som det udprægede hjemmemenneske han altid var — befandt sig bedst ved at dele sin tid mellem tjenesten og familielivet, gav han efter for kaldelsen og indvilgede i at overtage forretningsførerposten i de par år, der var tilbage, før han kunne vente forfremmelse til togfører.

Forbundet skylder ham tak, fordi han stillede sig til dets disposition i en vanskelig periode. I de 3 år, han var leder af forbundets arbejde, kom dette ind i en rolig udvikling, og han kunne med sindsro overlade videreførelsen til sin viceforretningsfører, Charles Petersen.

Som taler var Jens Christophersen vel nærmest middelmådig. Han havde den fejl, som man ofte finder hos gode skribenter, at han var meget nøjeregnende med, hvorledes sætningerne blev formet, således at tilhørerne fik indtryk af en vis famlen og usikkerhed — hvilket var absolut forkert, thi få satte sig bedre ind i sit stof end han.

Også efter at Christophersen havde bosat sig i Esbjerg, fulgte han arbejdet i sit gamle forbund med stor interesse, og endnu en gang havde kammeraterne brug for hans solide pen. Det var, da



J. V. Jensen.

festskriftet ved forbundets 25 års jubilæum skulle udarbejdes, hvor han indvilgede i at overtage hvervet som jubilæumsbogens hovedredaktør.

Det blev hans sidste større arbejde for organisationen. Han udnævntes ved 25 års jubilæet til æresmedlem. Jens Christophersen døde i besættelsesårene — den 25. januar 1943. Hans navn vil blive bevaret med taknemmelighed i Dansk Jernbane Forbund.

Den første periode af Charles Petersens forretningsførertid havde forbundet daværende togbetjent J. V. Jensen som viceforretningsfører. J. V. Jensen havde haft sæde i hovedbestyrelsen siden 1910. Han var en rolig og vel afbalanceret mand, som på et vanskeligt tidspunkt lod sig overtale til at gå ind i ledelsen. Oprindeligt gjorde han tjeneste i Korsør, hvor han var et af socialdemokratiets første byrådsmedlemmer. Han nød i sjælden grad kammeraternes tillid og var både før og efter sin hovedbestyrelsesvirksomhed en af forbundets og socialdemokratiets solide støtter. Han udtrådte af ledelsen i 1915 ved sin udnævnelse til togfører. I 1924 udnævntes han til æresmedlem af Dansk Jernbane Forbund — en hædersbevisning, hans gode trofaste arbejde i høj grad begrundede.

KRIGENS UDBRUD I AUGUST 1914 STANDSER ARBEJDET PÅ EN REVISION AF LØNNINGSLOVEN

De af forbundets lønningsudvalg udarbejdede lønningsforslag blev godkendt af kongressen i Viborg, og nu stod der kun tilbage at søge samarbejde med de øvrige organisationer for at prøve muligheden af en samlet henvendelse til regeringen.

Inden disse fællesdrøftelser var tilendebragt, indtrådte den første store katastrofe i vor tids historie, verdenskrigen 1914—1918.

Alle indså nu, at den planlagte lønningsrevision ikke kunne forløbe så planmæssigt, som organisationerne havde regnet med; man måtte foreløbig vente og se tiden an. Kun for banepersonalet lykkedes det efter et stærkt pres på trafikminister Hassing Jørgensen at gennemføre et tillæg på 20 øre til daglønnen med virkning fra april 1915.



UNDER DEN FØRSTE VERDENSKRIG

Lønaktionernes kæde 1914—1918.

Den tid, der nu oprandt, var i økonomisk henseende uden al tvivl den sværeste, danske tjenestemænd har været ude for. Priserne steg til over skyhøjde, og det private erhvervs folk tjente penge som græs. Lønningsloven havde ingen automatisk regulator — en sådan blev først etableret ved loven af 1919, og tjenestemændenes realløn sank fra måned til måned. Dertil kom, at tjenestemændenes og ikke mindst jernbanemændenes arbejdskraft blev udnyttet indtil misbrug. Der eksisterede ingen tjenestetids- og fridagsregler, så der var fri bane for enhver, der ville gøre sig bemærket ved at presse den mest mulige arbejdsydelse af personalet.

Under disse omstændigheder ville en fortsat resignation være uforsvarlig overfor organisationernes medlemmer. Det besluttedes derfor at rejse krav om et midlertidigt dyrtidstillæg. En deputation fra de to centralorganisationer med Charles Petersen som ordfører henvendte sig til statsminister Zahle i begyndelsen af februar 1915. Deputationen erfarede under samtalen, at regeringen nærede den største frygt for landets økonomi — trods de tilstedeværende indtjeningsmuligheder, og den mente ikke, at befolkningen ville godkende, at tjenestemændene ikke også skulle

bære deres del af krigslidens byrder. Der lå langt større ironi i dette ræsonnement, end nogen dengang anede.

Under drøftelserne fremsattes tanken om at yde et vederlag for den megen ekstratjeneste, der blev pålagt tjenestemændene (overtidsbetaling kendte man jo ikke til), og denne tanke havde i højere grad statsministerens sympati.

Organisationerne indstillede sig derfor på denne bølgelængde og fremsendte den 25. februar 1915 forslag om ydelse af en generel godtgørelse for overarbejde og den forcerede tjeneste.

Da det kom til stykket, slog regeringen sig alligevel i løjret, og det hele, der kom ud af sagen, var en højst usikker veksling på fremtiden. Ministeriet ville nu, meddeltes det, lade undersøge, i hvilket omfang der blev fordret overarbejde, og af hvilke grupper af tjenestemænd, for ved udløbet af den ekstraordinære periode (dvs. krigsperioden) at stille forslag om et vederlag for overarbejde, særlig for de lavt lønnede.

Efter at hovedbestyrelsen havde afholdt møde med afdelingsformændene, besluttede den, uanset regeringens stilling til sagen, at rejse krav om et dyrtidstillæg. Gennem centralorganisation I (funktionærklasserne) fremsattes et sådant nærmere formuleret krav den 10. juni 1915.

Det viste sig nu, at regeringen igen havde ændret sindelag. Nu vilde statsministeren være villig til allerede under rigsdagens sommersamling at forelægge lovforslag til dyrtidsforanstaltninger. I slutningen af juli 1915 fandt der forhandlinger sted, hvor man dog ikke helt nåede til overensstemmelse. Den 3. august forelagdes forslaget i rigsdagen. Det gik ud på en samlet udbetaling på 75 kr. for gifte og 50 kr. for ugifte samt 25 kr. for hvert barn. Det var første gang, forslag om graduering mellem gifte og ugifte og om børnetillæg viste sig i dansk lønningslovgivning. Lovforslaget fik ingen let gang gennem rigsdagen, og da loven var gennemført, var den på ikke få punkter ringere end ved forelæggelsen. Forklaringen herpå og i det hele taget ansvaret for, at den radikale regering i alt for lang tid under krigsperioden tilmålte tjenestemændene alt for utilstrækkelige tillæg, lå nu ikke alene hos den. De politiske magtforhold var jo meget usikre. Det radikale parti dannede sammen med det langt større socialdemo-

krati lige netop et flertal i folketinget. Men i landstinget dominerede venstre og højre endnu, og venstres indstilling til lønforbedringer var faktisk bestemt af, hvad agrarfløjen mente. Denne fløjs indstilling til lønspørgsmålet havde aldrig været velvillig og var det heller ikke nu, til trods for at bønderne tog masser af penge hjem på landbrugseksporten. De konservative havde en gruppe, som gerne ville hjælpe tjenestemændene, men den blev ligeledes holdt i ave af partiets landborepræsentanter og kunne intet gøre. Regeringen var i sit lovgivningsarbejde således i stærk grad afhængig af de 2 oppositionspartier. Hertil kom, at den også selv havde agrarindflydelse indenfor murene, og at den i stor udstrækning skulle hente styrke gennem sin landbopolitik.



Charles Petersen.

Socialdemokratiet forsøgte flere gange ved kraftig påvirkning at stramme regeringen op, men fik hver gang den besked, at hvis partiet var misfornøjet med dens politik, kunne den gå. Konsekvenserne heraf turde socialdemokratiet ikke tage, da afløseren sandsynligvis ville blive en venstregering, hvorfor det måtte resignere, så meget mere som ordningen af landets forfatningsmæssige forhold, grundlovssagen, stod på programmet og helst skulle løses under så stærk en indflydelse fra socialdemokratiets side som mulig.

Tjenestemændenes faglige organisationsarbejde havde under disse forhold vanskelige vilkår. Det kunne dog mindst nytte at tabe modet, og det gjorde organisationerne heller ikke. Allerede den 15. oktober 1915 — kun et par måneder efter, at den sidste lov om dyrtidsforanstaltninger var gennemført, vedtog forbundets

hovedbestyrelse at stille krav om et midlertidigt løntillæg. Tjenestemændene ønskede ikke at leve videre på understøttelser med fattighjælps præg — det var en rimelig løn for arbejdet, de krævede, intet andet.

På et af de to centralorganisationer afholdt fællesmøde vedtoges det at fremsætte krav om et midlertidigt ensartet løntillæg på 20 kr mdl. med tilbagevirkning fra 1. august 1914.

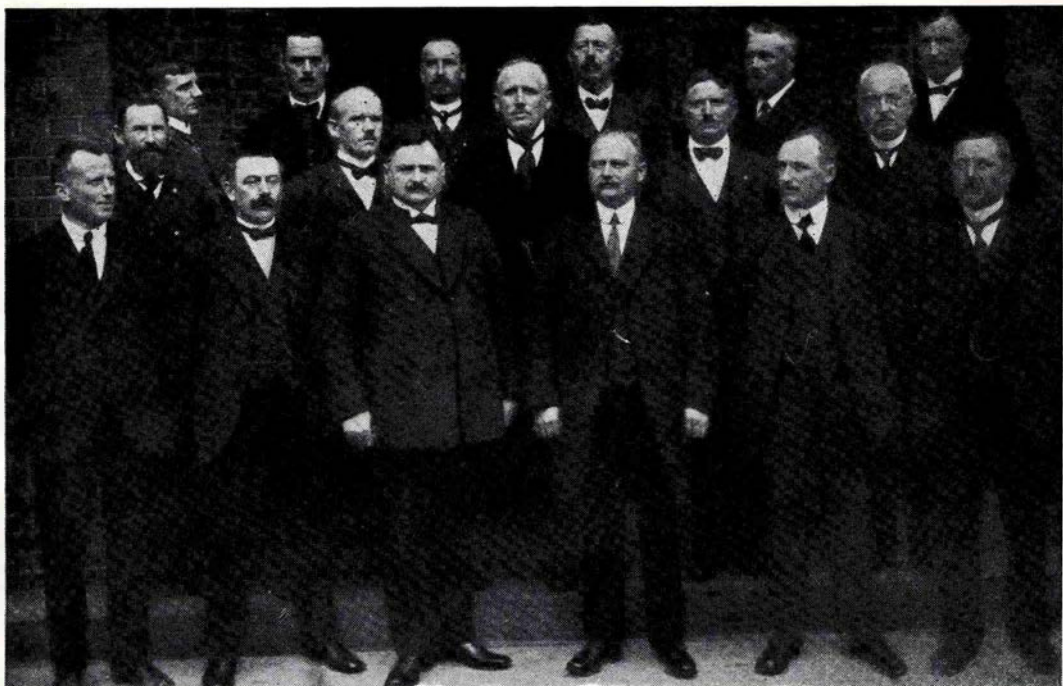
For at understrege kravets alvor, foranstaltedes i januar og februar 1916 en række tjenestemandsmøder rundt om i landet. Disse møder fik en mægtig tilslutning og vakte stor opmærksomhed i offentligheden.

Så kom regeringens svar på kravet i form af et forslag om et dyrtidstillæg på 180 kr. for gifte og 90 kr. for ugifte indtil en løngrænse af 3.000 kr. og gældende for finansåret 1916—1917.

Organisationerne gik skarpt imod forslaget, der efter en „velvillig“ 1. behandling kom i udvalg. Til held for forslaget videre skæbne blev en socialdemokrat, Laust Rasmussen, Fredericia, den senere forsvarsminister, formand for udvalget. Finansministeren, Edv. Brandes, erklærede senere, at det var det dyreste rigsdagsudvalg, han havde oplevet — hver gang han gav møde, kostede det nye store summer. Forslaget, der blev gennemført den 14. april 1916, var undergået betydelige ændringer, hvoraf den væsentligste var, at loven fik tilbagevirkende kraft fra 1. august 1915. Den gjaldt foreløbig året ud til 31. december 1916.

Imidlertid gik der ikke ret mange måneder, før det viste sig nødvendigt at rejse forøgede lønkrav for det følgende år. Prisstigningerne var så pågående, at de ikke nøjedes med at følge lønforhøjelserne i hælene, de var faktisk foran hele tiden og trådte dem nærmest over tærne.

Dansk Jernbane Forbund stillede sine repræsentanter i centralorganisationen frit med hensyn til, hvilke krav der skulle stilles for året 1917. Centralorganisationen nedsatte et udvalg, der efter foretagne udregninger kom til det resultat, at dyrtidstillægget for det kommende år til alle lønninger måtte udgøre 480 kr., hvis der skulle skaffes en nogenlunde rimelig dækning. Herom blev så de to centralorganisationer enige, og de første dage i september 1916 afgik skrivelse derom til regeringen.



Hovedbestyrelsen 1917.

Øverste række fra venstre: Portør O. Andersen, København, matros C. W. F. Poulsen, Korsør, depotarbejder Chr. Frederiksen, Vemb, depotarbejder C. Voigt, Nyborg; baneformand C. Th. Christensen, Esbjerg, depotarbejder C. J. Christiansen, København. — Middelste række fra venstre: Portør C. Jensen, Viborg, skibsfyrbøder H. Johansen, Strib, togbetjent Jens Rodevang, København, (viceforretningsfører), banearbejder C. F. L. Nissen, Ålborg, togbetjent A. P. Petersen, Struer. — Nederste række fra venstre: Togbetjent Chr. Vejre, København, (sekretær og redaktør), togbetjent M. Kristensen, Randers, portør Charles Petersen, København, (forretningsfører), portør N. P. Christensen, Odense, matros R. Kantsø, Masnedsund, (hovedkasserer), banearbejder N. C. Madsen, København.

Denne var meget længe om at overveje sagen, og først den 17. november 1916 kom den til forhandling. Finansminister Edv. Brandes tilbød at yde 400 kr. til gifte og 200 kr til ugifte for året 1917. Efter forhandlinger frem og tilbage gik ministeren ind på at forhøje tillægget for de ugifte med 50 kr. samt at yde et supplementstillæg på 45 kr. for året 1916. Endvidere blev der givet løfte om også at yde et supplementstillæg for 1917, såfremt prisstigningerne fortsatte.

Disse forhandlinger betegnede for så vidt en milepæl på forhandlingsrettens vej, idet de for første gang sluttede med en overenskomst.

Denne viste sin betydning derved, at forsløget hurtigt gik gen-

nem rigsdagen, uden at der foretoges ændringer. Loven blev stadfæstet først i december 1916.

Herefter indtrådte der en lille pause mellem løbene, men kun på ca. ½ år, al den stund priserne gik videre på deres himmelflugt.

Da centralorganisationerne ved midsommertid mindede regeringen om supplementstillægget for året, blev der svaret, at forudsætningen måtte være, at det bevilgede ordinære tillæg for 1917, som faldt kvartalsvis, først måtte være udbetalt. Organisationerne gav ikke op, men forsøgte nu at få det tillæg, som forfaldt den 1. oktober 1917, stillet til rådighed den 1. august. Heller ikke dette kunne regeringen gå ind på. Efter afslaget antog situationen en ret spændende karakter. Dansk Jernbane Forbunds medlemsblad Jernbane-Tidende, som ubestridt var blevet tjenestemandspresens førende organ og under hele krigsperioden havde understøttet organisationernes arbejde med en række glimrende artikler, der havde vundet anerkendelse i alle tjenestemandskredse, trak i sit nr. for 1. september 1917 situationen stærkt op og dokumenterede, hvor slet tjenestemændene var behandlet.

På grundlag af materiale fra statens statistiske departement kunne det påvises, at krigsdyrtiden hidtil havde forringet hver lønnings købekraft med gennemsnitlig 2.858 kr., hvoraf der gennem dyrtidstillæg kun var godtgjort 775 kr. eller ca. en fjerdedel.

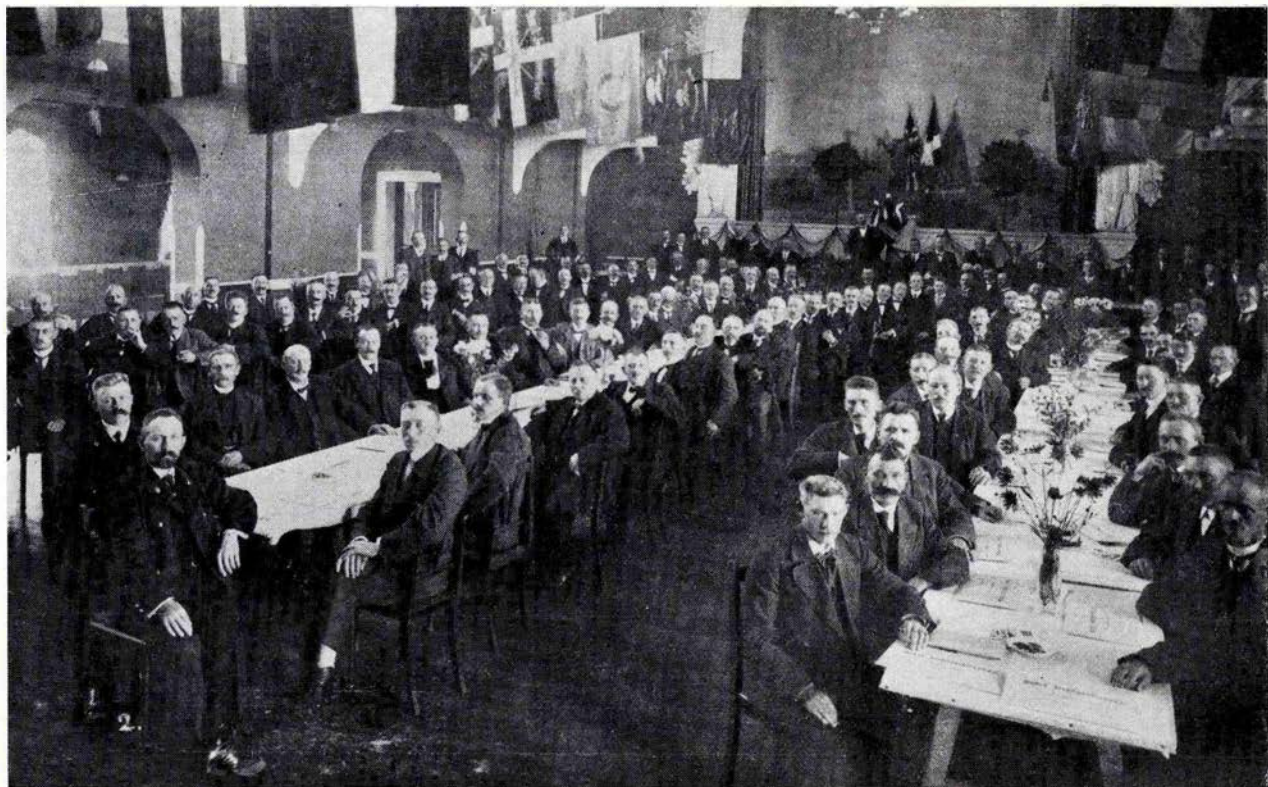
* * *

TALMODIGHEDEN BRISTER

Pladsopsigelsesaktionen i 1917.

Således lå situationen, da forbundet holdt sin ordinære kongres i Århus i efteråret 1917. Kongressen var udskudt 3 måneder på grund af de svigtende kultilførsler med deraf følgende indskrænkning i trafikken, som den totale u-bådskrig medførte.

Hovedbestyrelsen mødte på kongressen vel forberedt på, at der ville blive krævet iværksat de mest yderliggående forholdsregler. Stemningen viste snart, at ledelsen havde vurderet situationen rig-



Kongressen i Århus, der vedtog at anbefale medlemmerne at opsigse pladserne.

ligt — et forslag om en samlet pladsopsigelse blev vedtaget enstemmigt med 112 stemmer.

Fra selve kongressen udsendtes straks efter vedtagelsen en opsigelsesformular til hvert enkelt medlem.

De udfyldte formularer skulle indsendes til hovedbestyrelsen og bero der, indtil den fandt tidspunktet inde til at fremsende den samlede opsigelse. Indsendelserne skulle desuden ske så hurtigt, at hovedbestyrelsen kunne være i stand til at videresende dem til generaldirektoratet inden 1. oktober 1917.

Ved stemmeoptællingen viste det sig, at der var indgået 7.368 opsigelser, dvs. fra godt 95 pct. af samtlige medlemmer, 99 medlemmer havde stemt nej til at indsende opsigelse, og 231 havde helt undladt at indsende materialet. Dette resultat var et talende vidnesbyrd om, at tålmodighedens grænse nu var nået.

..... den September 1917.

Til Dansk Jernbaneforbund.

Nej-Stemmeseddel.

Underskrevne, der har gjort mig bekendt med Kongresbeslutningen af 14. September 1917, erklærer herved, at jeg til Trods for de af Kongressen for en samlet Pladsopsigelse anførte Grunde ikke vil stemme for en Pladsopsigelse, og derfor ikke ønsker at deponere min Opsigelse i Hovedbestyrelsen, selv om det ikke ad andre Veje vil blive muligt for Organisationen at forbedre min Stilling i økonomisk Henseende.

Navn

Stilling

Tj.-Nr.

Station

NB. Medlemmer, der ikke vil deponere sin Pladsopsigelse hos Hovedbestyrelsen, maa straks i vedlagte Konvolut indsende nærværende Blanket i underskrevet Stand.

overenskomst om tillægget for 1918 på 600 og 400 kr., dog at begrænsningen ikke blev 40, men 50 pct., samt at supplementstillægget for 1917 blev forhøjet til 120 og 70 kr.

Flere af de organisationer, med hvilke forbundet samarbejdede gennem centralorganisationen, forberedte på samme måde en lønaktion.

På denne baggrund fandt forhandlingerne med regeringen sted den 25. og 26. september 1917. Det tilbud, den mødte med, lød på, at der for 1918 skulle ydes et dyrtidstillæg på 600 kr. og 400 kr. for henholdsvis gifte og ugifte, dog ikke over 40 pct. af lønnen. Desuden ville der for 1917 blive bevilget et supplementstillæg på henholdsvis 100 kr. og 60 kr.

Forhandlingerne blev afbrudt, men fortsattes den 3. oktober, hvor der blev sluttet

Til samtlige Medlemmer af Dansk Jernbaneforbund!

Vor Organisations højeste Myndighed, Kongressen, der i disse Dage afholder sine Møder i Aarhus, betragter det nu som absolut givet at Regeringen kun i uvæsentlig Grad vil være at formaa til at imødekomme Kravet om et rimeligt Supplement til indeværende Aars Dyrtidstillæg, samt om et for Aaret 1918 passende Tillæg, jfr. Centralorganisationens Andragende af 1. September d. A.

Vor nuværende økonomiske Stilling, som ikke nævneværdig forbedres ved de Foranstaltninger, Regeringen kan ventes at ville tilbyde, er ikke længere holdbar. Medlemmerne, hvis Utilfredshed i de senere Aar har givet sig stærkere og stærkere Udtryk, maa nu efter Kongressens Opfattelse have Lejlighed til at tage Afregelsen i egen Haand, og bestemme, om den nuværende Depression skal vedvare, og om den uretfærdige Tilsidesættelse, Statens Tjenestemænd har været Genstand for gennem hele Krigsperioden, skal fortsættes, eller endogsaa førges, hvilket vil ske, hvis de Dyrtidstillæg, Regeringen sidst har foreslaaet, ikke forbedres væsentligt.

Kongressen har vedtaget at give Medlemmerne Adgang til ved Afstemning om en samlet Pladsopsigelse med lovmæssig Varsel af 3 Maaneder at lægge hele den Vægt i vort berettigede Krav om en rimelig Erstatning for de stedsfundne Lønforringelser, som Organisationens ansvarlige Ledelse efter moden Overvejelse har anset for fornødent.

Ethvert Medlem maa være fuldt indforstaaet med, at det ikke ad de af Tjenestemændenes Organisationer hidtil benyttede Veje vil være muligt at opnaa nævneværdige Forbedringer i Regeringens Forlag. Skal saadanne opnaas, hvilket efter Kongressens Opfattelse og det Kendskab den har til Medlemmernes fortvivlede økonomiske Stilling, er en tvingende Nødvendighed, maa Danmarks Jernbanemænd træde ind paa den Vej, som har ført andre Arbejdere — og sidst vore norske Kammerater — frem mod social Retfærdighed og menneskeværdige Livsvilkaar.

Med nærværende Cirkulære følger en trykt Opsigelsesblanket, som ethvert Medlem, der tiltræder den af Kongressen udtrykte Opfattelse, vil have at underskrive og indlægge i den dertil bestemte med Forbundets Adresse forsynede Konvolut, som tilklæbes og gennem Postvæsenet indsendes til Hovedbestyrelsen senest den 20. September.

Endvidere medfølger en Blanket til Brug for de Medlemmer, der ikke ønsker at bringe den af Kongressen foreslaaede Fremgangsmaade i Anvendelse, og ikke ønsker at underskrive Opsigelsesblanketten. Nej-Stemmeblanketten skal i saa Fald indlægges i Konvolutten underskrevet, og den indsendes paa samme Maade og indenfor samme Tidsfrist som gælder for Opsigelsesblanketten.

.....denSeptember 1917.

I Henhold til § 9 i Lov Nr. 133 af 10. Maj 1915 opsiges herved min Stilling i Statsbanernes Tjeneste til Fratrædelse med Udgangen af December Maaned 1917, forsaavidt der ikke inden dette Tidspunkt vedrørende mine Lønningsforhold maatte være opnaaet en Ordning, som min Organisation — Dansk Jernbaneforbund — har godkendt.

Dansk Jernbaneforbunds Hovedbestyrelse er bemyndiget til paa mine Vegne at slutte Overenskomst med Staten angaaende Betingelserne for min eventuelle Forbliven i Statsbanernes Tjeneste, samt til at tilbagekalde nærværende Opsigelse.

Navn
(med Forbogsnavn)

Stilling og Tj.-Nr.

Station

NB. Nærværende Opsigelse indsendes omgaaende i underskrevet Stand — ikke direkte til Statsbanerne — men til Dansk Jernbaneforbund, der foranlediger, at Opsigelsen, naar Forbundet skønner det nødvendigt, gives til den paagældende Statsbanemyndighed.

Vi gengiver her i faksimile den skrivelse, som sammen med opsigelsesformularen og nej-stemmesedlerne efter kongressen blev tilstillet hvert enkelt medlem.

Også dette overenskomstforslag gik uændret gennem rigsdagen. Det forelagdes i folketinget en time efter, at forhandlingerne var tilendebragt. En enlig højremand fra provisorietiden, hr. Jul. Wulff, beklagede, at rigsdagen var sat ud af spillet.

Den 21. juli 1917 havde regeringen iøvrigt nedsat en lønningskommission, i hvilken repræsentanter for organisationerne havde fået sæde; nærmere herom i et følgende afsnit.



Forretningsudvalget optæller stemmer efter urafstemningen om pladsopsigelsen i 1917. — Fra venstre: Jens Rodevang, Chr. Vejre, R. Kantsø, C. J. Christiansen, N. Chr. Madsen, Charles Petersen og Oluf Andersen.

DET FAGLIGE VÅBEN SKÆRPES

Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund.

I sommeren 1918 skete der en ny skelsættende begivenhed i forbundets historie. Indmeldelsen i De samvirkende Fagforbund fandt sted. Nødvendigheden af en fastere konsolidering af forbun-

dets hele stilling havde længe været klart for dets ledende mænd. Der kunne være tale om enten at opsamle en tilstrækkelig stor kapital som underbygning eller at styrke fundamentet ved at tegne en gensidig forsikring. Den første vej ville blive forholdsvis langsommelig, og den sidste, en indmeldelse i De samvirkende Fagforbund, var tidligere blevet afvist af kongressen. Det blev nu alligevel denne vej, man valgte at prøve igen. Sagen blev i stilhed forberedt ved drøftelser mellem 3 mænd: Charles Petersen, den daværende viceforretningsfører, Jens Rodevang (senere togfører i Randers) og redaktøren af Jernbane-Tidende, Chr. Vejre. Efter at sagen var behandlet i hovedbestyrelsen, blev der planlagt en række møder rundt om i landet, hvor forslaget skulle drøftes med medlemmerne, ligesom Jernbane-Tidende i de følgende måneder fik tildelt den opgave at bringe oplysninger om De samvirkende Fagforbund og særlig tage livet af den opfattelse, som hidtil havde været ret udbredt blandt medlemmerne, at jernbaneforbundet kun kunne blive „malkeko“ for de private arbejderes organisationer, samt en anden meget anvendt påstand, at De samvirkende Fagforbund kunne tvinge jernbaneforbundet ud i en faglig konflikt (sympatistrejke) mod dets vilje.

Ledelsen var naturligvis klar over, at det ville være et prestige-tab for forbundet, om et forslag om indmeldelse også denne gang blev forkastet. Derfor måtte alle kræfter sættes ind til sagens belysning og gennemførelse.

Forslaget forelagdes for 1918's kongres, som for sit vedkommende gav sin tilslutning men vedtog at lade sagen endelig afgøre ved en urafstemning blandt medlemmerne. Et forslag om, at indmeldelse kun kunne vedtages med kvalificeret majoritet — $\frac{2}{3}$ af stemmerne — blev forkastet, ligesom tanken om at søge optagelse som halvt betalende — i lighed med enkelte andre organisationer — blev afvist.

Ved urafstemningen blev der afgivet 5446 ja-stemmer for indmeldelsesforslaget, imod 1989 nej. Det var et udmærket resultat, som vakte megen opmærksomhed i offentligheden — ikke mindst i den borgerlige presse, der havde advaret stærkt imod indmeldel-

sen og bebudet stor udvandring af medlemmer, hvis den blev gennemført. Den blev gennemført, og der skete intet frafald af den grund. Forbundet havde styrket sin stilling indadtil og befæstet sin anseelse udadtil.

FORTSAT KAPLØB MELLEM PRISER OG LØN

Da varepriserne gennem det første halvår 1918 stadig havde været stærkt stigende, således at det for året fastsatte dyrtidstillæg ikke var i stand til at følge med, besluttede centralorganisationen at rejse nye lønkrav. Den 18. juli 1918 fremsendtes andragende, og allerede den 30. juli kom det til forhandling med regeringen. I løbet af 3 møder sluttedes en overenskomst, hvorefter alle lønninger forhøjedes med 25 pct. fra 1. april 1918. Endvidere skulle der ydes et supplerende tillæg til det allerede bevilgede på 150 kr. for gifte og 100 kr. for ugifte på de lavere lønninger og 120 kr. henholdsvis 80 kr. på de højere lønninger. Samtidig fastsattes dyrtidstillægget for 1919 til samme størrelse som det for 1918 inklusive supplementstillægget. Dyrtidstillæggene skulle denne gang ydes uden procentbegrænsning.

Lovforslag indeholdende disse overenskomstsbestemmelser gennemførtes i rigsdagen uden ændringer. Da gennemførelsen af denne lovs 25 pct.'s forhøjelse også omfattede bane- og signal-tjenesten samt depotafdelingens personale, mente generaldirektoratet, at et krav fra forbundets side om særlig lønforhøjelse for dette personale kunne bortfalde. Det kunne forbundet ikke indvilge i, da det var formålet at bringe gruppe B's lønninger op i plan med det øvrige personales. Forhandlingerne med generaldirektoratet fandt sted i januar 1914, og resultatet blev, at udligningen gennemførtes. Det viste sig at være en rigtig politik, thi nu var den værste hindring for at få gruppe B ind på lønningsloven ved den forestående revision fjernet.

Hermed var krigstidens hektiske arbejde på at holde statens tjenestemænd nogenlunde skadesløse for prisstigningernes hærgen i det store og hele tilendebragt. Taget for hele perioden var resultatet langt fra godt. Ganske vist var den seneste tids forhøj-

elser relativt tilfredsstillende, men den skade, der var sket ved de borgerlige partiers modvillige stilling overfor organisationernes krav i de første krigsår, var de alligevel for små til at ophæve, og tjenestemandstanden gik fattig og gældbunden ud af krigs- og efterkrigsperioden 1914—1919.

Vi skal supplere dette afsnit med at nævne, at statsbanernes tjenestemænd, som under hele krigsperioden havde været ualmindelig stærkt udnyttet og pålagt megen ekstratjeneste på grund af trafikens voldsomme stigning, intet som helst vederlag havde fået for disse ydelser.

I 1916 rejste de 3 jernbaneorganisationer: Jernbaneforeningen, lokomotivmandsforeningen og forbundet krav om udbetaling af et samlet vederlag. Efter en række forhandlinger gik regeringen ind på for de to første krigsår at bevilge 300.000 kr. årlig til 7.440 jernbanemænd, fordelt i 7 hovedgrupper efter graden af ekstraarbejde.

I 1917 blev der foretaget store trafikindskrænkninger på grund af kulmangel, hvorved forudsætningen for en fortsat bevilling bortfaldt. Ligeledes lykkedes det i perioden organisationerne at gennemføre forhøjelser af dag- og timepenge, kørepenge, natpenge m. v., forbedringer, som naturligvis hjalp noget, men som alligevel hurtigt forsvandt som dråber på dyrtidens hede stegepande.

EN BEGIVENHEDSRIG, MEN UROLIG EFTERKRIGSTID

De første tjenestetidsregler.

Fra forbundets dannelse og indtil 1909 var arbejdet så stærkt koncentreret om lønspørgsmål og forhandlingsret, at der ikke var levnet tid til at beskæftige sig med et så vigtigt anliggende som ordnede tjenestetids- og fritidsbestemmelser. Det første formulerede forslag vedrørende tjenestetiden vedtoges på kongressen i København 1909. Det indeholdt forslag om tjenestetidsnormer fra 8 timer og opefter, alt efter tjenestens art og beskaffenhed, samt forslag om et ugentligt fridøgn.

Det belejlige tidspunkt for forslagens videreførelse indtraf dog først 3 år senere, i efteråret 1912, da det blev forbundet bekendt,

at der var nedsat en administrationskommission med den opgave at udarbejde fællesregler for de fire etater. Man hørte imidlertid aldrig mere fra kommissionen, og det forlød, at den havde opgivet ævret, da arbejdsforholdene i etaterne var for uensartede.

Trafikken under verdenskrigen gjorde spørgsmålet brændende, særlig i jernbaneetaten, hvor personalet måtte arbejde op til 15—20 timer i døgnet.

Den, der skriver disse linier, erindrer en konference med daværende trafikdirektør Helper om den lange tjeneste, der praktisk taget ubegrænset kunne pålægges personalet. „Grænsen for tjenestetiden sætter manden selv“, sagde Helper, „den ligger ganske simpelt der, hvor han selv mener, at han er træt og ikke kan forsvare at fortsætte uden passende hvil.“

Rådet var vistnok velment, men det var jo ikke til at praktisere — i hvert faldt ikke uden en vis risiko for den enkelte.

Imidlertid tog Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg sagen op, og den 20. december 1915 fremsendte det en anmodning om forhandling på grundlag af et krav, det havde udarbejdet, om en maksimaltjenestetid med betaling for overskridelser. Ministeriet svarede med afslag. Forbundets kongres 1916 besluttede imidlertid, at sagen påny skulle rejses. Man valgte denne gang en anden form og anmodede om, at der måtte blive nedsat en kommission til undersøgelse af de opstillede krav, hvis berettigelse ministeriet iøvrigt ikke havde gjort forsøg på at bestride.

Omsider gik regeringen med til kommissionens nedsættelse. Dens formand blev en af administrationens bedste og mest forstående højere embedsmænd, regnskabsdirektør Ulrik Andersen. Forbundets repræsentanter i kommissionen blev Jens Rodevang, O. Andersen og C. F. W. Poulsen.

Betænkningen forelå den 25. januar 1918. Den var enstemmig og godtgjorde tilfulde de fremsatte krav berettigelse. Der foresloges: 1) Mindst 52 fridage pr. år. 2) Faste former for tjenestetiden efter art og beskaffenhed på 8, 9, 10, 11, 12 timer i gennemsnit pr. døgn. 3) Betaling for tjeneste udover de fastsatte normer.

Gennemførelsen af forslagene ville efter kommissionens beregning koste 1.989.000 kr.

Men eet er et kommissionsforslag — noget andet dets gennem-

førelse, og hermed var det så som så, for generaldirektøren lagde ganske roligt forslaget ned i sin skrivebordsskuffe.

Så kom efteråret 1918 med begivenheder på den store verdensscene, som satte stærke spor i folkenes liv og sendte sine dønninger ud over landene. De tyske hære brød sammen, verdenskrigen var endt, og snart ringede revolutionens stormklokker over verden. Kravet om 8-timersdagens gennemførelse rejstes med kraft overalt, og magthaverne skyndte sig at afgive løfter for at berolige masserne.

Generaldirektoratet for DSB havde omsider også bemærket tidevandsbølgen. Det meddeltes nu, at man var sindet at gennemføre det ugentlige fridøgn — efterhånden, som det var muligt. Men nu var delvise indrømmelser ikke længere nok — og selv en gennemførelse af kommissionsforslaget var utilstrækkeligt. Tiden var løbet både fra forslaget og jernbaneadministrationen.



Jens Rodevang.

Den 3. december 1918 krævede hovedbestyrelsen i en skrivelse til ministeriet 8-timersdagen gennemført ved DSB uden aftrapning.

En måned efter, den 4. januar 1919, forelå ministeriets svar. Regeringen ville søge hjemmel til gradvis gennemførelse af 8-timersdagen og betaling for det overtidsarbejde, det ville være nødvendigt at få udført, indtil fornødent nyt personale var uddannet.

Generaldirektoratet blev nu tvunget frem til forhandlingsbordet. Den ugentlige fridag gennemførtes. 11- og 12-timersnormerne, som kommissionen havde foreslået, blev strøget. Overtids-

betalingen blev sat væsentlig højere end i kommissionsforslaget, og desuden gennemførtes andre betragtelige forbedringer.

Herefter skulle reglerne føres ud i livet — de var af let forståelige grunde ikke særlig populære i administrationen, og alligevel blev de fortolket med en liberalitet, som ikke uden grund vakte ledende organisationsmænds mistanke. Der er jo flere måder at kvæle en sag på, og nu var det åbenbart hensigten, at denne skulle aflives under omfavnelse.

Af nærliggende grunde måtte organisationen holde gode miner til slet spil; men det gik, som vi havde tænkt os — omkostningerne ved reformen voksede til endda meget store summer, og snart lød kritikken i den borgerlige presse og i rigsdagens venstre- og højrekredse. Det var meningsløst, hævdede man, at gennemføre 8-timersdagen så doktrinært i statsvirksomheder, hvor arbejdet langt fra hele tiden kunne være effektivt. Følgerne udeblev ikke; efter venstres regeringsovertagelse i 1920 nedsatte trafikminister Slebsager en sparekommission, og den stak nedskæringskniven dybt ind i tjenestetidsreglerne; men herom i et senere afsnit.

En af de mænd, der af vort forbund var stærkest benyttet i forarbejderne til tjenestetidsreglerne, var nu pens. logfører Jens Rodevang. Han kom første gang ind i hovedbestyrelsen i perioden 1905—1908, indvalgte igen i 1910 og var viceforretningsfører fra 1915 til 1919.

Han var således i ledelsens allerførste linie gennem de bevægede og arbejdsfyldte år under den første verdenskrig. Men Rodevang sparede sig ikke. Til trods for at han, som iøvrigt alle tillidsmænd med undtagelse af forretningsføreren, måtte gøre fuld tjeneste, deltog han ikke alene i de mange møder og konferencer men også i arbejdet på kontoret. Men under alle forhold, i arbejdet som i fritiden, var Jens Rodevang den gode kammerat i dette krævende ords bedste betydning, og forbundet skylder ham stor anerkendelse og tak for hans uegennyttige indsats. Han udnævntes til æresmedlem i 1924.

* * *

LØNNINGSKOMMISSIONEN AF 1917

Vi vender igen tilbage til lønningsarbejdet, som vi forlod med omtalen af lønningsaktionen i 1918, der endte med en midlertidig forhøjelse af lønningerne på 25 pct. samt et dyrtidstillæg.

Vi må igen gå lidt tilbage i tiden, nemlig til 29. januar 1915, da repræsentanter for de 2 centralorganisationer første gang førte forhandlinger med statsminister Zahle om nedsættelse af en lønningskommission. Regeringen var under de usikre forhold betænkelig ved at imødekomme ønsket, men næsten hver gang, der gik en skrivelse fra organisationerne til finansministeriet, sluttede den med den tilføjelse: „— — Forøvrigt burde der nedsættes en lønningskommission.“ Det var historien om Karthagos ødelæggelse på en anden måde. Ønsket blev virkelig også gentaget så til, at det måtte imødekommes. Ved en særlig lov, vedtaget af rigsdagen den 21. juli 1917, nedsattes kommissionen med et af regeringens medlemmer, trafikminister Hassing Jørgensen, som formand.

Iøvrigt kom den til at bestå af 21 medlemmer, repræsenterende rigsdagens partier, administrationen og organisationerne. Forbundets repræsentant blev forretningsfører Ch. Petersen, der under arbejdets forløb udfoldede så megen forhandlingsdygtighed og initiativ, at han ikke alene skaffede tjenestemændene betydelige fordele, men vakte respekt i alle kredse. To mænd prægede mere end andre dette kommissionsarbejde, nemlig nuværende departementschef K. H. Kofoed og Charles Petersen.

Den 30. juni 1919 forelå betænkningen til „Lov om Statens Tje-



Trafikminister Hassing Jørgensen.

nestemænd.“ Samtidig foreslog kommissionen, at der indtil lovens ikrafttræden blev ydet tjenestemændene et overordentligt løntillæg på 540 kr. for de 3 første kvartaler af 1919. Forslaget afveg på væsentlige punkter fra tidligere lønningslove, først og fremmest ved den automatiske lønreguleringsbestemmelse, der senere gennem årene i princippet har bestået. Forslaget led imidlertid af en fejl, som kommissionen ikke kunne have ansvaret for, nemlig at lønsatserne, der var bygget på prisstatistikken pr. februar 1919, allerede var forældede.

Den 22. juli 1919 forelagdes forslaget i folketinget, hvor det straks gik i udvalg. Den 30. juli afholdt Dansk Jernbane Forbund ekstraordinær kongres i København. Den udtalte sin anerkendelse af forslagets principper, som i hovedtrækkene var i overensstemmelse med det af forbundet udarbejdede og til kommissionen indsendte forslag, men forlangte samtidig, at de foreslåede lønnings-satser skulle forhøjes med 600 kr.

Efter at centralorganisationerne havde forhandlet med folketingets lønningsudvalg, gik regeringen med til at forhøje konjunkturtillægget med 150 kr. for de lavere lønninger samt at forhøje stedtillæggets 3 satser med henholdsvis 180, 120 og 90 kr. Dyrtidstillægget for gifte forhøjedes fra 540 til 702 kr. årligt. På dette grundlag sluttedes overenskomsten mellem regeringen og organisationerne. Overenskomstforslaget blev sendt til urafstemning blandt forbundets medlemmer. Det godkendtes med 6338 stemmer, medens 1373 stemte nej.

Loven, der trådte i kraft den 12. september 1919, vil blive nærmere omtalt i det særlige afsnit om lønningslove. Ved loven oprettedes desuden den for tjenestemændene meget betydningsfulde institution: Statens Lønningsråd.

PASKEKUPPET 1920 OG GENERALSTREJKEN

Umiddelbart efter våbenstilstanden i 1918 fulgte en kort periode, hvor arbejderklassen havde gode kort på hånden, som rigtigt udnyttet kunne have hjembragt forbedringer af blivende værd. Men kapitalismen gav kun nødtvungent slip på sin magtstilling, og reaktionen ventede bare på blottelser fra arbejderside for at slå ned.

Og blottelserne kom. Det viste sig som så ofte før i historien: Arbejderklassen kan bedre marchere i trit under modvind, end når der er medbør. De yderliggående elementer indenfor fagforeningerne, de kommunistisk eller syndikalistisk prægede kredse, ville løfte mere, end kræfterne svarede til — derved tabtes mange points, og gode chancer for holdbare fremskridt gik til spilde. Men som det gik hos os, gik det i de allerfleste lande, hvilket dog er en trøst — selv om den er ringe.

I slutningen af marts 1920 udviklede den faglige og politiske situation herhjemme sig på en for arbejderklassen uheldsvanger måde.

Arbejdsgiverforeningen havde som svar på et lønkrav fra De samvirkende Fagforbund varslet lockout overfor ca. 200.000 organiserede arbejdere.

Omtrent samtidig blev ministeriet Zahle afskediget på det sydslesvigske spørgsmål, og kongen overdrog højesteretssagfører Liebe at danne en regering. Denne var ganske uden rod i det parlamentariske liv, folkestyret var i fare, og det trak op til en alvorlig forfatningskamp.

Det var utvivlsomt de reaktionære kræfter, der havde øvet deres spil. Målet var at sætte en forsvarlig bom for arbejderklassens landvindinger, der var dem en skarp torn i øjet, og samtidig hemme det demokrati, som truede med gennemførelse af en række sociale foranstaltninger til begrænsning af overklassens økonomiske udplyndring.

Under indtrykket af den ved regeringsskiftet opståede alvorlige situation var hovedbestyrelsen indkaldt til møde i København den 31. marts 1920. Samme dag afholdt De samvirkende Fagforbund generalforsamling på Enghavevej forsamlingsbygning, hvor samtlige vore hovedbestyrelsesmedlemmer deltog. Generalforsamlingen vedtog følgende resolution:

„Idet generalforsamlingen med harme har modtaget efterretningen om det af kongen forøvede statskup og bifalder de modforanstaltninger, som er iværksat af socialdemokratiet, beslutter mødet:

At opfordre fagorganisationerne til iværksættelse af almindelig strejke med det formål at fremtvinge rigsdagens indkaldelse, tilvejebringelse af en ny valglov og derefter valg på ærligt grundlag.

Samtidig må imidlertid den faglige konfliktsituation løses. Lockoutvarslerne

må annulleres og De samvirkende Fagforbunds gentagne gange fremsatte krav må gennemføres — derunder iværksættelse af forhandling mellem organisationerne, sikring af dyrtidstillægget i august og optagelse af forhandlinger om arbejdernes deltagelse i bedriftsledelsen.

Til fremme af disse formål opfordres organisationerne til straks at skride til iværksættelse af de fornødne forberedelser, således at strejken kan være effektiv i fuld udstrækning senest fra tirsdag morgen den 6. april.

Fra den almindelige strejke gøres kun følgende undtagelser:

- 1) tjeneste ved hospitaler, alderdomshjem, børnehjem og andre stiftelser, hvor syge, invalider, vanføre o.l. har ophold,
- 2) vand- og gasforsyninger,
- 3) borgernes sikkerhedstjeneste samt
- 4) alle virksomheder, der ejes af arbejderorganisationer, samt de demokratiske blade, der bekæmper statskuppets regering.

Organisationerne må ufortøvet skride til iværksættelse af de for denne beslutning fornødne skridt. Overalt må der opfordres til ubetinget opretholdelse af ro og orden. Ingen rolighedsforstyrrelse må tåles, og arbejderorganisationerne fralægger sig ethvert ansvar for handlinger, der bryder denne regel.“

Endvidere vedtoges det at kræve almindelig amnesti.

Samme dags eftermiddag holdt Dansk Jernbane Forbunds hovedbestyrelse møde på kontoret og vedtog enstemmigt at give De samvirkende Fagforbunds opfordring sin tilslutning.

Følgende strejkeproklamation udsendtes til medlemmerne:

„I henhold til den af De samvirkende Fagforbunds generalforsamling truffne beslutning af 31. ds. om iværksættelse af generalstrejke tirsdag den 6. april dette år samt til hovedbestyrelsens enstemmigt truffne beslutning af dags dato vil samtlige medlemmer af Dansk Jernbane Forbund have at indstille arbejdet fra og med natten mellem den 5. og 6. april Kl. 12.

Fra dette tidspunkt må intet tog og ingen færge afsendes med vore medlemmers medvirken, og kun de tog, der befinder sig på linien, må betjenes til deres bestemmelsesstation. Herfra undtages ambulance- og hjælpetog, der om fornødent må afsendes indtil tirsdag middag Kl. 12.

Så længe tog i henhold til foranstående befinder sig på linien, fortsættes tjenesten af det ved banens eftersyn og signal- og sporskiftebetjeningen nødvendige personale.

Intet tog- eller skibspersonale må betjene tog eller færger, der afgår fra personalets hjemstedsstation senere end mandag den 5. april, medmindre det kan påregnes at være tilbage på hjemstedsstationen inden driftens effektive standsnings.

Det påhviler de respektive afdelinger og gruppeformændene at påse, at disse bestemmelser på det allernøjeste overholdes.

Arbejdsstandsningsen vedvarer, indtil meddelelse om dens ophør foreligger fra den af hovedbestyrelsen nedsatte strejkekomité.“

Hovedbestyrelsens proklamation i denne sikkert alvorligste situation i forbundets 50-årige historie var underskrevet af Charles Petersen og kontraseret af Chr. Vejre. For første gang i Danmark havde stats tjenestemændenes største organisation erklæret statsmagten krig. Ikke for at få gennemført et lønkrav eller en anden ønskelig forbedring for medlemmerne, men fordi den anså det for sin pligt overfor det danske folkestyre og den arbejderklasse, den følte sig så stærkt knyttet til. Og medlemmerne, som ikke var spurgt, fordi der simpelthen ikke var tid til at spørge, hvorledes reagerede de? Jo, også de forstod, hvad der nu var deres pligt. Over hele landet lød det fra mand til mand: Vi er parat! Kun fra et enkelt sted kom der en foruroligende meddelelse — det var fra Munkebjergby på den nu forlængst nedlagte Sorø—Veddebane, hvor hele personalet (2 mand) telegraferede til generaldirektoratet, at de ville forblive på deres poster og bestride trafikken på normal vis. Om dette tilsagn virkede beroligende på regeringen vides ikke.

Imidlertid traf Dansk Lokomotivmands Forening foranstaltninger til at følge forbundets eksempel, og Jernbaneforeningen pålagde sine medlemmer at holde sig borte fra tjenester, som normalt blev udført af forbundets folk. Også postforbundet indkaldte til kompetente møder for at træffe vigtige beslutninger.

Det af statskuppet udklækkede ministerium Liebe følte efterhånden, at dets liv hang i en tynd tråd og traf i sin forvirring bl. a. foranstaltninger til at trække militær til København. Forsøget blev dog opgivet, bl. a. fordi forbundet meddelte generaldirektoratet, at intet tog med militær under våben ville blive gennemført.

Påskemorgen den 5. april indså majestæten, at han var blevet ledet ind på et blindt spor. Han opfordrede kupministeriet til at trække sig tilbage og udnævnte et forretningsministerium under departementschef Friis med den begrænsede opgave at gennemføre valgloven og udskrive valg til folketinget. Samtidig trak arbejdsgiverforeningen sin lockouttrusel tilbage, således at generalstrejken kunne afblæses.

Om årsagen til, at den spændte situation så pludselig ændredes,

er der fremsat adskillige formodninger, men ingen, der havde indsigt i forholdene, var i tvivl om, at vort forbund ved sin hurtige beslutning om at deltage i generalstrejken — en beslutning, der for de nye magthavere indeholdt de alvorligste perspektiver — lagde et tungtvejende lod i vægtskålen på et for dansk folkestyre skæbnesvangert tidspunkt.

Folkelingsvalget i foråret 1920 ændrede partisillingen i folketinget, hvor socialdemokratiet og det radikale parti hidtil havde haft et flertal på et par stemmer, til et lille flertal for venstre og de konservative.

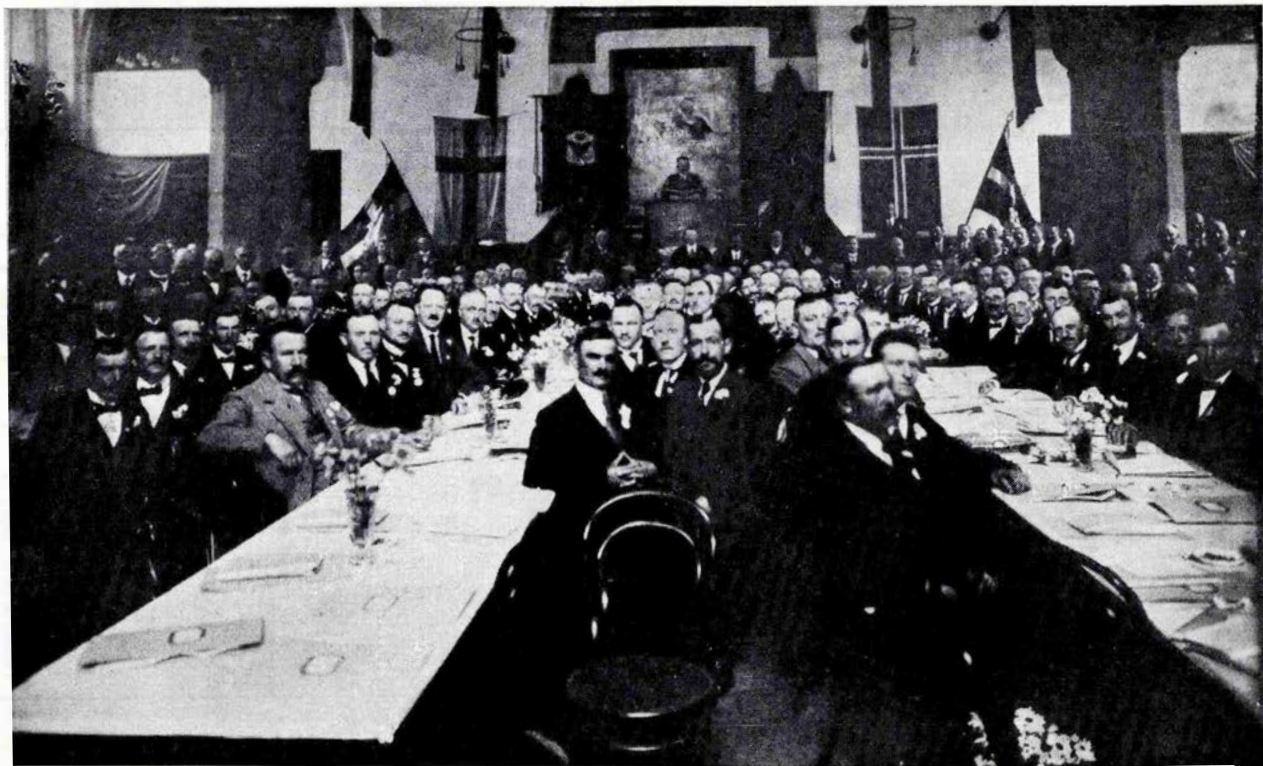
Venstremanden Neergaard dannede den ny regering med sig selv som stats- og finansminister og folketingsmand Slebsager på trafikministerposten.

Den af valget skabte forskydning skyldtes udelukkende det radikale partis mandattab, som socialdemokratiets relativ gode fremgang ikke kunne opveje. Mange radikale vælgere — landmænd og næringsdrivende — havde fået et anfald af den i borgerlige kredse udbredte socialistforskrækkelse, og venstre og de konservative havde under valgkampagnen malet Fanden på væggen under flittig anvendelse af gloserne: „Generalstrejke og fagforeningstyranni.“

STATSBANERNES ORGANISATIONSFORM — GENERALDIREKTØRSKIFTE

Nu gik der fire lange år under venstres styre, men før vi beskæftiger os med dem, skal vi omtale forholdet mellem administrationen og organisationen, således som det havde udviklet sig under krigen og den nærmeste efterkrigstid.

Som det fremgår af foregående afsnit, eksisterede der mellem generaldirektør Ambt og forbundet halv krigstilstand i årene fra 1906 til 1910. Efter Christophersens overtagelse af formandsposten indtraf der vel en lille bedring, som holdt sig så nogenlunde også efter, at Charles Petersen var trådt til i 1914, men helt godt blev forholdet ikke. Generaldirektør Ambt havde svært ved at gøre



Kongressen i København 1920, der enstemmigt godkendte hovedbestyrelsens strejkeproklamation i påskeugen.

sig fortrolig med den tanke, at organisationen skulle have virkelig medindflydelse.

Den 1. oktober 1915 fratrådte Amt sit embede. Han var utilfreds med den måde, på hvilken trafikminister Hassing Jørgensen ønskede at lede statsbanernes udvikling. Der var allerede i 1911 af venstres trafikminister Thomas Larsen nedsat et statsbaneudvalg til nærmere undersøgelse af banernes forhold og organisationsform. I udvalget var der selvfølgelig ingen personalerepræsentanter, men ejendommeligt nok heller ingen fra administrationen. Udvalget blev ledet af direktøren for de sydfynske baner, hr. Kier, og bestod iøvrigt af rigsdagsmænd og folk fra det private erhvervsliv.

Udvalgets betænkning blev afgivet, efter at Hassing Jørgensen var tiltrådt som minister, og han fandt den ikke egnet til videre fremme, forinden den var undergået en mere sagkyndig bearbejdning. Han overlod denne revision af forslaget såvel til generaldirektoratet som til et af jernbaneorganisationerne nedsat 6-mandsudvalg, der hver for sig kom med deres indstillinger. Medens generaldirektøren og organisationerne var helt enige om at anse sammensætningen af det Thomas Larsenske statsbaneudvalg som en fornærmelse mod etaten og dets produkt som et jævnt dårligt stykke amatørarbejde, var der naturligvis vidt forskellige opfattelser af, hvorledes det skulle omarbejdes.

Imidlertid lykkedes det Hassing Jørgensen at samarbejde generaldirektoratets og organisationernes forslag til et hele, og resultatet blev den organisationsform for statsbanerne, der med enkelte mindre ændringer er gældende idag.

Til Amtets afløser udnævnte Hassing Jørgensen ret overraskende for alle den af offentligheden ganske ukendte århusianske sagfører og bankdirektør, Th. Andersen Alstrup. Den ny generaldirektør kendte ved sin tiltrædelse af embedet ikke mere til jernbanedrift end en ledvogter til sagførervirksomhed. Hans kvalifikation var, sagde ministeren, at han var en elskværdig og forhandlingsdygtig mand, som ville kunne tilvejebringe et godt forhold til personalet. Tiden viste, at denne betragtning ikke var helt forkert. Til nærmeste medhjælper for den ny generaldirektør udnævnte ministeren kontorchef i ministeriet for offentlige arbejder Fr. V. Peter-

sen, der havde været sekretær i statsbaneudvalget og således havde forudsætninger for at føre den ny ordning ud i livet.

Andersen Alstrup var generaldirektør for statsbanerne indtil 1931. Han opfyldte vel ikke helt de forventninger, der fra starten blev stillet til ham som et stort personales øverste chef. Hans væsen var venligt og elskværdigt — lidt fornemt tilbageholdende måske. Hans ledelse af forhandlingerne var formel og dæmpet, han brugte aldrig selv stærke udtryk, og når han mødte dem fra den anden side af bordet, voldte det ham tilsyneladende næsten fysisk smerte. Men hans milde sind og medfødte elskværdighed var samtidig hans svaghed. I krigsårene var han ikke den myndige chef, der overfor offentligheden og en karrig rigsdag kunne gå ind for personalet med hele sin person og sætte sin indflydelse ind for at hidføre forbedringer i dets vilkår, også de økonomiske; men svagest viste generaldirektør Andersen Alstrup sig under de to nedskæringministerier, Neergaards fra 1920 til 1924 og det endnu skrappe Madsen-Mygdalske fra 1926 til 1929. Han gennemførte de beordrede nedskæringsforanstaltninger med en korporals lydighed omend med sorg i sind, hvilket ingenlunde var tilfældet hos flere af hans juridiske medhjælpere, der udspekulerede de mest hårtrukne fortolkninger af lønnings- og tjenestetidsbestemmelserne for at tækkes de politiske magthavere. I disse år herskede der ingenlunde det bedste forhold mellem generaldirektoratet og forbundet — selv om den „diplomatiske forbindelse“ holdtes vedlige, og forhandlingsreglerne fuldt ud blev anvendt. Perioden under Staunings regering 1924 til 1926 og senere fra 1929 bragte dog naturligvis bedring i forholdet. Friis Skotte foretog efter at have overtaget trafikministerposten forskellige omplace-ringer i generaldirektoratet, og samarbejdet bedredes betydeligt.

I 1931, da Friis Skotte for at kunne gennemføre den forrentningspolitik, han nu engang havde forset sig på, lidt brat afskedigede Andersen Alstrup og udnævnte den daværende kontorchef i postgeneraldirektoratet — P. Knutzen — til hans efterfølger, følte organisationerne det ikke som noget egentlig tab. Vort forbund havde efterhånden vokset sig så stærkt, at det godt kunne tåle faste og kraftige standpunkter på den anden side af for-handlingsbordet. En velvillig minister behøvede ikke længere at

lade personlige elskværdige egenskaber alene være hovedkvalifikationen hos et generaldirektøremne.

Med P. Knutzens tiltrædelse og indledningen af forrentningspolitikken gik vi ind i et nyt tidsafsnit og til nye opgaver for organisationen, men det er igen en anden historie, som vi senere vender tilbage til.

VENSTRE TAGER NEDSKÆRINGSKNIVEN FREM — MEN ORGANISATIONEN HAR FAET INDFLYDELSE OG MILDNER DENS VIRKNINGER

Efter ministeriel Neergaards overlægelse af regeringen i 1920 måtte organisationerne sætte sig i forsvarsberedskab. Fremstødenes tid var foreløbig ovre — nu gjaldt det om at værne om de gennem årene vundne positioner.

Regeringens program var at gennemføre en sparepolitik, og at den i første række gik ud på at slå ned på de små i samfundet, behøvede man ikke at være i tvivl om. Der var allerede både under og efter valgkampen gjort et forarbejde ved at lægge såvel 8-timersdagen som de såkaldte „høje arbejds lønninger“ for had.

Allerede i sommeren 1920 nedsatte Slebsager en postsparekommission, og umiddelbart efter kom en lignende kommission for statsbanerne til verden.

Det varede imidlertid ikke ret længe, før man kom til klarhed over, at sagen måtte tages op på et samlet grundlag, og de to kommissioner suppleredes den 21. februar 1921 med en oversparekommission, bestående af repræsentanter for rigsdagen, administrationen og organisationerne. Så vidt var dog altså også venstre nået nu, at man indså nødvendigheden af, at organisationerne kom med i arbejdet.

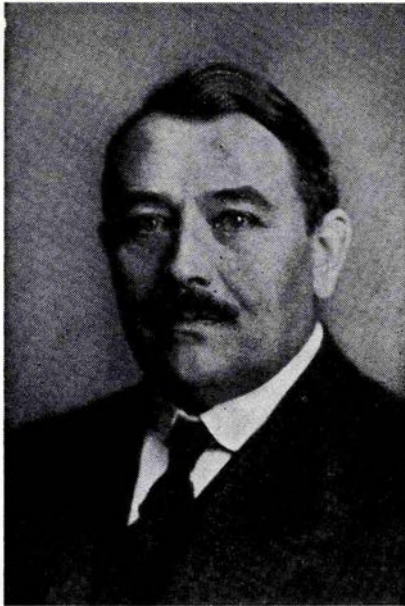
Til formand for kommissionen udnævntes den fra det store lønningslovsarbejde fra 1917 til 1919 anerkendte rådsformand K. H. Kofoed, og som repræsentant for vor centralorganisation indvalgte Charles Petersen.

Venstres presse spillede en kraftig ouverture, inden den forventede store nedskæringsforestilling begyndte. Utrolige historier om ødselhed indenfor statsbaneadministrationen bragtes til forsv.

Særlig måtte „den alt for large fortolkning af tjenestetidsreglerne“ med 8-timersdag over næsten hele linien og „eventyrlige overtidsbetalinger“ holde for. I mange tilfælde var det gennemskueligt, at regeringspressen var informeret fra de samme administrationskredse, der for mindre end et år tilbage havde vist en så bemærkelsesværdig interesse for at få gjort arbejdstidsreglernes gennemførelse så kostbar som muligt. Den altfor store administrative velvilje omkring 1919—20, som vi allerede dengang frygtede men af gode grunde ikke kunne forhindre, gav nu bagslag.

Heldigvis var fremstillingerne i venstrepressen i de allerfleste tilfælde så overdrevne, at såvel de socialdemokratiske folketingsmænd som vore egne repræsentanter, socialdemokratiets dagblade og Jernbane-Tidende, kunne tage dem ved vingebenet og påvise usand-

færdighederne. — Men sparekommissionen var nu en gang nedsat, og resultater skulle opnås. Nedskæringsmændene fik her en kærkommen hjælp af den almindelige økonomiske nedgang, som var begyndt, efter at prisstigningen og højkonjunktoren havde nået sit klimaks i 1920. Arbejderpartiets og organisationens repræsentanter blev herved stillet overfor en ingenlunde let opgave. De kunne naturligvis være sluppet nemt fra opgaven ved simpelthen at sige nej til ethvert nedskæringsforslag, der blev stillet, men herved ville de også have givet afkald på al indflydelse. De gik derfor, som dansk arbejderbevægelse altid har haft for skik, positivt ind i arbejdet og nåede derved at afbøde de stærkeste angreb på lønnings- og arbejdstidsbestemmelserne. Til gengæld måtte de naturligvis tage et medansvar.



Trafikminister Slebsager.

I begyndelsen af september 1921 forelå første del af sparebetænkningen. Den tog sigte på at modificere arbejdstidsregler og emolumenter. De væsentligste bestemmelser i forslaget var for det første, at 8-timersnormen nu skulle gøres betinget af, at der var arbejde og agtpågivenhed „i langt den overvejende del af tjenestetiden“. De tjenester, som ikke opfyldte denne betingelse, skulle henføres til 9- eller 10-timersnormen, alt efter som der krævedes arbejde og agtpågivenhed den længste del af tjenestetiden eller i mindre dele af den. Overarbejde skulle i stedet for at vederlægges med betaling godtgøres med anden fritid, såfremt denne kunne ydes inden udløbet af 2 måneder.

Emolumenter skulle falde eller stige efter udgiftstallet.

Der skulle indføres sygefradrag, tagende sigte særlig på de mange kortvarige sygdomme.

Det vil ses, at flere af disse bestemmelser har haft en forbausende livskraft.

Den egentlige fridag, som man — hvor utroligt det nu lyder — også havde været ude for at begrænse, blev dog ikke berørt af nedskæringen.

Et halvt år senere, den 31. januar 1922, kom anden del af betænkningen. Den omhandlede advancementsforholdene, ferieordningen, uniformsleveringen samt tjenesteboligers vedligeholdelse og benyttelse.

Angående advancementsforholdene udtalte kommissionen sig for, at dygtige mænd af underklasserne skulle have adgang til at avancere op i embedsklasserne. Sparekommissionen udtalte under dette afsnit endvidere sin betænkelighed ved at lade advancement være i så høj grad afhængig af anciennitet, som praksis udviste.

Alt i alt fandt sparekommissionen ferieordningen tilfredsstillende, og efter de forhandlinger, som senere fandt sted mellem statsbanernes generaldirektorat og personalets organisationer vedrørende denne ordning, skete der heller ikke væsentlige ændringer.

Værre gik det med uniformsleveringen. Her foreslog sparekommissionen leveringsterminerne forlænget betydeligt. Under de se-

nerede forhandlinger herom mildnedes kommissionens ret nærgående forslag dog noget.

Om tjenesteboligernes vedligeholdelse og benyttelse udtalte kommissionen sig for, at brugerne burde betale en del af vedligeholdelsesudgifterne, imod at boligafgiften nedsattes noget.

Efter den ildesindede agitation, som i årene 1920—21 rettedes mod tjenestemændene, kunne man have haft grund til at frygte, at der ville blive rettet langt alvorligere attentater mod deres tjenstlige vilkår. Når det desuagtet ikke skete, skyldtes det sikkert den indflydelse, organisationen efterhånden havde vundet — først indflydelse gennem repræsentation i kommissionerne, dernæst indflydelse gennem forhandlinger med administrationen.

OVERTALLIGT PERSONALE

I fortsættelse af sparekommissionens forslag om indførelse af tjenestetidsnormer efter tjenesternes art og beskaffenhed nedsatte trafikminister Slesbager et tjenestetidsudvalg, bestående af embedsmænd, som fik pålæg om at berejse landet og undersøge tjenesteturene for at barbære 8-timersnormen mest muligt. Udvalget gjorde sit arbejde så nidkært, at det kunne meddele ministeren, at der herefter ville blive et betydeligt overtal af togbetjente, portører, kontorister m. fl. Ministeren reagerede straks ved at afskedige et antal kontorister, og det vilde være gået de såkaldte overtallige togbetjente og portører på samme måde, hvis ikke organisationen havde grebet ind og fået en ordning, hvorved de pågældende kunne forblive i stillingerne imod midlertidigt at overgå til andet arbejde under stationstjenesten henholdsvis banevedligeholdelsestjenesten.

Hele denne udvikling viste, at talen om sikkerheden ved den faste stilling, som man altid yndede at bruge til forsvar for de små lønninger, var et postulat.

OGSÅ LØNNINGERNE UNDER NEDSKÆRINGSKNIVEN

Sparekommissionen havde ikke, som det fremgår af det foranstående afsnit, beskæftiget sig med selve lønningerne, herunder de bevægelige tillæg, men ifølge loven skulle konjunkturtillægget

til revision den 1. januar 1921. Da priserne efter lønningslovens vedtagelse i sommeren 1919 endnu havde gjort nogle spring i vejret, som det automatisk virkende dyrtidstillæg ikke havde kunnet følge, fandt centralorganisationen, at der for at tilvejebringe den fornødne kompensation ville være grund til at søge konjunkturtillægget forhøjet, og krav derom blev fremsat overfor regeringen.

Under forhandlingerne erklærede finansminister Neergaard imidlertid, at man aldeles ikke kunne imødekomme kravet. Verdensmarkedets en gros priser havde — sagde han — tendens til fald, som efter regeringens mening ville medføre mindre fortjeneste til de næringsdrivende, mindre profit for kapitalen og større arbejdsløshed. Den eneste trøst, regeringen kunne give tjenestemændene, var, at man længst muligt ville holde lønningerne på det nuværende niveau, da man erkendte, at de havde været bagud under hele opgangsperioden.

Viljen til at opretholde lønningerne slog ikke til ret længe. Allerede i slutningen af januar 1922 blev tjenestemændene stillet overfor et forslag om at reducere konjunkturtillægget med en trediedel. Tjenestemændenes organisationer protesterede kraftigt, men regeringen holdt på sit og forelagde sit forslag i rigsdagen, hvor det gennemførtes med venstres og højres stemmer.

Det var den første, men ingenlunde den eneste eller største egentlige lønnedskæring i venstres første regeringsperiode efter verdenskrigen. I efteråret 1922 var der fremkommet et deficit på statsregnskabet på 30 mill. kr. Det havde ligget nær at lade de mange krigsmillionærer inddække dette beløb, men en sådan finanspolitik lå uden for venstregeringens tankeverden; det var meget nemmere at lade statens tjenestemænd, der heller ikke havde været for godt vant under krigen, slæbe af med puklen, og det foreslog man at gøre uden så meget som at blinke.

Organisationernes repræsentanter måtte naturligvis afvise dette ubluflærdige forslag, men erklærede sig dog villige til at gå ind i realitetsforhandlinger. Disse forhandlinger førte ikke til noget resultat — væsentligt fordi embedsklasserne havde en blåøjet tilid til nogle løfter om energisk assistance fra konservativ side, når forslaget kom til behandling i rigsdagen.

Regeringen fremsatte så sit eget forslag. Det skar en ny stor

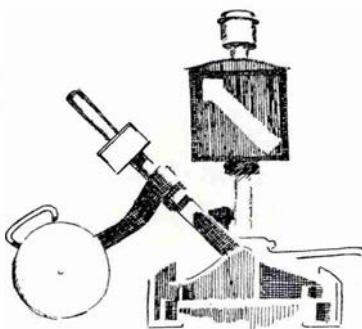
skive af reguleringstillægget, som venstres presse af politiske grunde nu benævnte „velstandstillægget“. Tillægget blev efter forslaget forsynet med 3 satser for henholdsvis gifte, ugifte over 35 år og ugifte under denne levealder.

Forslaget gik i udvalg, og her ydede de konservative tjenestemændene „hjælpen“, som embedsklasserne havde stolet så trygt på, ved at slutte forlig med regeringen om et forslag, der på væsentlige punkter var ringere end regeringens. Konjunkturtillæggets afhængighed af pristallet, som tjenestemændene imødekomende havde stillet forslag om, blev erstattet med en ret stærk gradvis nedskæring over 2 år.

Et forslag, som socialdemokratiets rigsdagsgruppe og det radikale venstre stillede, bygget på tjenestemandsoorganisationernes tilbud stemtes ned med de konservatives hjælp.

Embedsklasserne, der havde stolet så trygt på konservativ støtte, kunne med god grund bede Vorherre bevare sig for vennerne.

Senere forsøg fra vor side på at få den urimelige gradvise nedskæring af konjunkturtillægget standset blev næsten omgående mødt med afslag. Det var venstre-regeringens og dens støttepartis foreløbigt sidste hilsen til os, inden valget i 1924 satte punktum for deres reaktionære og arbejderfjendske styre.





Herlak følger opmærksomt Kongressens og bringer hjem til Rathborg Theserne



Formanden for Odense F. slog sig rigtig løs da han havde fået hele Kongressen til Søs.



N.F. Nielsen har længe strændet "over Danvegt forbold, sindslan" Sundet.



Naar Jens Friidens Slægt med Jødes med rækker Paulsen Rønde.



Dette Billede ligner Ineserne. Bfm. Petersen fra Hedehusene.



S.M. Petersen er altid paa Tærene ved Lillebelt. Klærer han alle Skørene.



Jacobsen takker saavel paa egne som paa D.S.F. Vegne



Bladets Format vil Vejre Bevare det er han setop ved at forklare.



Det er dejligt at høre naar Knud docere Theorier fra Moskva



Om N.P. Jacobsens skal det nok passe at han forstaar at holde paa en Kasse



H.P. Hansen stolt og stolt føler varm og ryster koldt



Ogsaa udenfor Fyn er N.C. Christensen kendt, som en særdeles ektverdig og god Dirigent.



Fra Hjørring Amt til Sjællandskøien, er O. Andersen kommen godt ind Tæt.



Naar Møllers rumstører med Tol snurrer det rundt i en smidelig Skæl.



Kantsø vil naa en moden Aider noget forinden. Rudis vedly faldet.

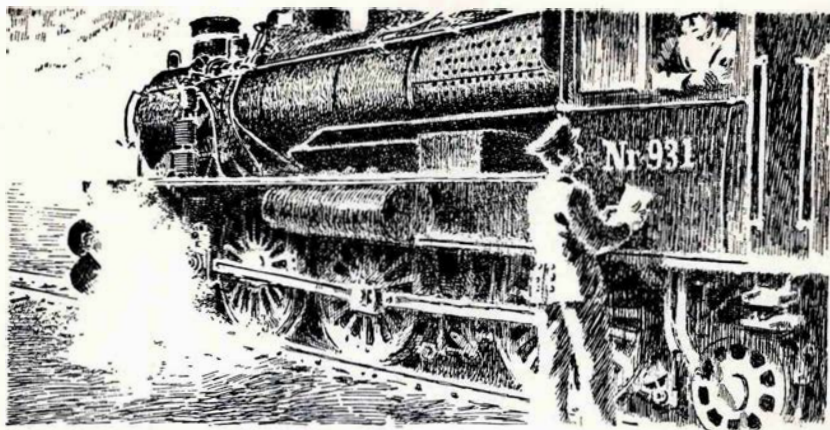


Kolding har en udmærket Knud til at ordne en Protokol.



Et veltalende Billede af "Ostias" kan hverken betegnes eller males.

Profiler fra jubilæumskongressen 1924.



FØRSTE SOCIALDEMOKRATISKE REGERING BOM FOR NEDSKÆRINGSPOLITIKEN

Den 11. april 1924 fældede vælgerne dom over venstregeringens politik. Folketingsvalget gav socialdemokratiet en række nye mandater, og Stauning dannede sin første regering med C. V. Bramsnæs som finansminister og Friis Skotte på trafikministerposten. Hermed var der i hvert fald foreløbig sat bom for venstres nedskæringspolitik.

Allerede i løbet af sommeren begyndte organisationerne arbejdet på at få den Neergaardske lønnedskæring ophævet, hvilket slet ikke var nogen let sag, thi venstre og de konservative sad stadig med et flertal i landstinget og kunne lægge deres klamme hånd på ethvert forslag, der tilsigtede ændringer i den gældende lovgivning.

Men den socialdemokratiske regering var indforstået med, at forsøget skulle gøres, og det blev gjort.

Ved forhandling med finansminister Bramsnæs opnåedes enighed om et forslag, der gav tjenestemændene en lønforbedring på tilsammen ca. 10 millioner kroner. Det blev ikke alene gennemført i folketinget men også i landstinget ved taktisk klogskab fra finansministerens side, som benyttede sig af den ikke allfor ud-

prægede enighed mellem de tidligere så nært forbundne partier — venstre og konservative.

Ved den af Bramsnæs gennemførte lov opnåedes den ordning, som organisationerne lagde megen vægt på, at konjunkturtillægget ligesom dyrtidstillægget blev forankret ved det til enhver tid gældende pristal — hvilket skulle beskytte det mod sådanne attentater, som blev forøvet under Neergaard, og endvidere løsrive det fra prædiketet velstandstillæg, som venstre stadig ønskede at behæfte det med som påskud for nedskæringen.

Men det var ikke alene på det lønningsmæssige område, ministeriet Stauning lagde plaster på nedskæringstidens sår. Regeringsskiftet viste hurtigt sine følger på de mere administrative områder: Lønningsbestemmelsernes snævre fortolkning blev taget op til revision, arbejdstidsreglernes ligeledes, og der tilvejebragtes bl. a. en ordning således, at tjenestemænd, ansatte efter 1912, der ingen ret havde til familiefripen, igen fik dette gode, imod at de før 1912 ansatte afgav enkelte af deres.

Det første socialdemokratiske ministerium havde som allerede nævnt ret ugunstige politiske vilkår at arbejde under. Ikke alene var det afhængigt af det radikale parti, hvis støtte var nødvendig til gennemførelse af forslagene i folketinget, men i landstinget sad et flertal af venstre og konservative som nidkære vogtere af storbøndernes og andre besiddende klassers interesser.

Kronefaldet i 1920—24 fremkaldte kravet om en „ærlig krone“, og en af regeringens første opgaver var at løse valutakrisen. Til dette formål foreslog den oprettelse af et kontrolorgan overfor importen samt udskrivning af en ekstraordinær formueskat på ca. 450 mill. kr. til nedbringelse af den udenlandske gæld. Disse forslag lod sig imidlertid ikke gennemføre i landstinget, og man måtte nøjes med halve foranstaltninger.

I 1925 iværksatte arbejdsgiverne lockout. En af dennes følger var en begrænsning af råstofindkøbene i udlandet, og da tilmed en rekordhøst overflødiggjorde import af en stor del oversøiske foderstoffer, gik efterspørgselen efter udenlandsk valuta stærkt ned, medens dansk valuta samtidig blev meget efterspurgt på de fremmede børser. Resultatet af disse sammenvirkende faktorer var, at den danske kronekurs steg med rivende hast.



Jubileumskongressen i København 1924.

Følgen heraf var dog ingenlunde af det gode. Den høje danske valutakurs bevirkede nemlig, at udenlandske industrivarer kunne købes til meget billig pris herhjemme, og danske industriarbejdere blev arbejdsløse. Fra 1924 til 1925 steg arbejdsløsheden fra 10,7 pct. til 14,7 pct. og i 1926 var den endog 20,7 pct.

VALGET I 1926 GIVER ATTER VENSTRE OG KONSERVATIVE FLERTAL I FOLKETINGET

I oktober 1926 fremsatte den socialdemokratiske regering sin plan til krisens afhjælpning: Gældsmoratorium og billige lån til det kriseramte landbrug, igangsættelse af arbejde, bl. a. grundforbedringsarbejder og støtte til eksporten. Planen skulle i første række finansieres af de velstående i samfundet ved en kriseskat på de store formuer. De radikale nægtede imidlertid at medvirke ved gennemførelsen af denne plan. Regeringen måtte give op, og den udskrev valg i december 1926.

Ved dette valg fik socialdemokratiet, trods et par vanskelige regeringsår, en fremgang på 28.000 stemmer, men de radikale kunne ikke vinde med. „Lillebror“ skulle, som „Social-Demokraten“s unge højtbegavede redaktør, Marinus Kristensen, udtrykke det, „trave“, men „Lillebror“ havde altså ikke det fornødne skrav i bukserne, og konstellationen venstre-konservative fik påny flertal i folkettinget.

I 1926 SKIFTEDE FORBUNDET VICEFORRETNINGSFØRER, C. F. W. POULSEN VALGTES I STEDET FOR O. ANDERSEN, DER ØNSKEDE AT FRATRÆDE

O. Andersens navn blev allerede kort efter århundredskiftet landskendt efter et sammenstød, han havde med overassistenten på Frederiksberg station, hvor han gjorde tjeneste som portør og var gruppens tillidsmand. De to kunne ikke rigtig blive enige om tjenestens tilrettelægning. Overassistenten blev hidsig, og det gjorde O. Andersen også. De mente begge, at modparten „satte sig på den høje hest“, hvilket en foresat nok kunne, men en underordnet absolut ikke. Resultatet af det lille efter en nutids-

opfattelse så uskyldige ordskifte blev, at O. Andersen forflyttedes til Orehoved. Det varede et par år, før han igen kom til København, hvor han blev stationeret på Nørrebro. Samme år, som tvangsforflyttelsen fandt sted, indvalgte han i hovedbestyrelsen, i hvilken han med en kort afbrydelse havde sæde indtil 1926, da han under hensyn til kommunal virksomhed trak sig ud af fagforeningsarbejdet.

O. Andersen var en energisk repræsentant for stationspersonalet. Han betragtede sig først og fremmest som kategorirepræsentant, hvilket både styrkede hans position og gav hans medarbejderskab i hovedbestyrelsen lidt slagside. Efter sin fratræden udnævntes han til æresmedlem såvel af stationspersonalets afdeling, 1. distrikt, som af Dansk Jernbane Forbund.

C. F. W. Poulsen var viceforretningsfører til 1938, da han valgtes til sekretær i forbundet.

VENSTRE VENDER TILBAGE OG HVÆSSER NEDSKÆRINGSKNIVEN

Efter valget dannede venstre påny regering med en typisk repræsentant for storbønder og godsejere, hr. Madsen-Mygdal til Edelgave, som chef.

Han kendte kun een politik, den hed „tilpasning“, hvilket jo lød meget tamt; men den var tilberedt i skarp sovs, og dens hovedindhold var nedskæring af de sociale udgifter: Aldersrente, arbejdsløshedsunderstøttelse, tilskudene til syge- og invalideforsikringen m.m. Desuden indeholdt den angreb på arbejdernes lønninger, skattelettelser til formueejerne og endelig som kronen på værket: Tugthusloven, der var et storstilet angreb på fagforeningernes kollektive arbejdsoverenskomster. Naturligvis stod nedskæring af statens lønninger også på programmet.

Men et er jo et regeringsprogram — et andet dets gennemførelse, og her var udsigterne for Madsen-Mygdals politik ikke de allerbedste. Efter valget karakteriserede Jernbane-Tidende den ny regerings politiske muligheder således:

„Hr. Madsen-Mygdals hårde næve sidder på en slatten arm, hans regering er en mindretalsregering, der ikke kan løfte et

søm uden fremmed hjælp, og de nærmeste til at hjælpe, de konservative henholdsvis radikale støttepartier, er af let forståelige grunde ikke udelukkende opfyldt af tjenesteiver og kammeratskabsfølelse.

Vi siger derfor: Vi afventer giraffens ankomst — og derefter bestemmer vi i al sindighed, hvorledes den skal modtages.“

Imidlertid ventede Madsen-Mygdals regering ikke ret længe med sit nye forsøg på at tømme tjenestemændenes lommer, men forinden man skred til værket, fik de en nytårshilsen i form af ophævelse af den såkaldte tekniske forhandlingsret samt af voldgiftsretten, begge dele administrativt gennemført under Stau-nings regering.

To måneder efter valget forelå der forslag om meget betyde-lige lønnedskæringer til et samlet beløb af 28 mill. kr. årligt. Organisationerne hævdede, at de med den tidligere regering havde sluttet en overenskomst, som var lovfæstet af rigsdagen — og denne overenskomst måtte holde, indtil der blev enighed om en ny. Disse argumenter gjorde intet indtryk på nedskærings-regeringen, som fremsatte sine forslag i rigsdagen.

Her var stillingen imidlertid, som Jernbane-Tidende havde forudsagt, ikke særlig gunstig, idet en række konservative politi-kere nærede meget store betænkeligheder ved at slå følge med Madsen-Mygdal uden tjenestemandorganisationernes tilslutning.

Den taktiske stilling lå i virkeligheden særdeles godt, idet fryg-ten for påny at give nedskæringskniven den fornødne faldkraft bundede dybt i de konservatives rækker.

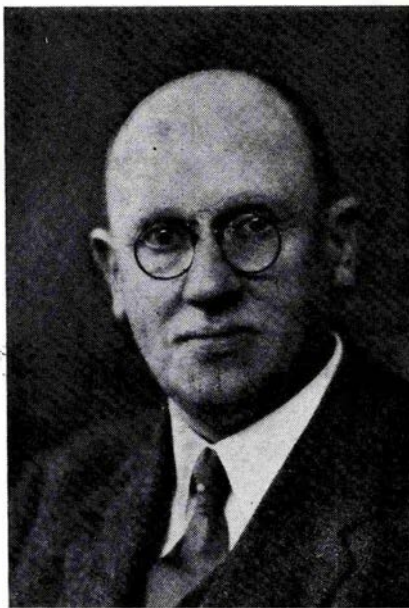
Så indtraf imidlertid en begivenhed, ingen fornuftige menne-sker kunne forudse. Embedsklassernes centralorganisation slut-tede — sikkert efter konservativ tilskyndelse — sit berygtede forlig med venstres nedskæringsministerium.

Ved dette forlig, som kom til verden så at sige i dølgsmål, blev de konservative politikeres samvittighed lettet for en tung byrde. Nu kunne de med sindsro slømme for nedskærings-forslaget, thi tjenestemændene, „embedsklasserne“, havde jo givet det sin velsignelse. Hvad gjorde det så, at alle de under-ordnede tjenestemænd protesterede — de var jo alligevel ikke konservative vælgere. Resultatet blev det nedslående, at Madsen-

Mygdal fik „fri bane“ til at plukke tjenestemændene for ca. 20 mill. kr.

Dette kapitel er det mørkeste i de danske tjenestemandso rganisationers historie, men det skal siges til embedsklassernes ros, at de hurtigst muligt sendte de repræsentanter, som var implicerede i affæren, ud i den ubemærkethed, hvor de hørte hjemme.

Det var naturligvis ikke alene på de direkte lønningsmæssige områder, at den Madsen-Mygdalske regering satte ind. Ingen vej, ad hvilken der rent administrativt var mulighed for at gennemføre indskrænkninger, forblev uprøvet, og trafikministeren, hr. Stensballe, havde i den henseende ikke helt få ivrige hjælpere blandt embedsmændene, såvel af højere som af lavere grader. Det gjaldt her som altid om at lade trykket gå nedefter.



Trafikminister Stensballe.

En række personalebesparelses-eksperimenter blev foretaget, og forflytninger og tjenesteændringer indenfor alle vore personalegrupper blev følgen.

Endvidere fulgte nye forringelser af tjenestetidsreglerne, hvor man endda gik så vidt, at lønningsrådet fandt anledning til at gøre opmærksom på, at der var noget, som hed generelle bestemmelser, man ikke uden videre kunne se bort fra.

Med forringelsen af tjenestetidsreglerne fulgte ligeledes afskedigelse af en mængde gamle veltjente ekstraarbejdere, som nu til tak for deres indsats i de strenge perioder under krig og efterkrigstid fik et spark ud i arbejdsløsheden.

Allerede sidst på året 1927 begyndte virkningerne af denne hasarderede personalepolitik at vise sig. Togenes og stationernes

normaliver var flere steder for utilstrækkelige til at sikre regelmæssig trafik, og en række alvorlige togforsinkelser opstod.

Administrationen og dens folk med minister og generaldirektør i spidsen havde ikke moralsk mod til at erkende, at forsinkelserne var en følge af personaleindskrænkningerne; de fandt det meget mere bekvemt at lægge skylden på det arbejdende personale. Kun eet regeringsorgan, „Roskilde Tidende“, havde mod til at sige sandheden. Dette blad skrev rent ud, at publikum ikke måtte gå ud fra at kunne blive så hurtigt ekspederet på DSB efter personalereduktionerne som før.

Naturligvis blev også risikoen for personalet stærkt forøget, og under denne situation skrev Jernbane-Tidende i sit nytårsnummer 1928: *„Vor stilling til de alt for vidt drevne personaleindskrænkninger er ligetil: Sikkerheden frem for alt! De reglementariske bestemmelser er det eneste støttepunkt for tjenestens udførelse, og jo vanskeligere vilkårene bliver, jo nøjere må disse bestemmelser iagttages“.*

Nedenstående lille digt, indsendt anonymt til Jernbane-Tidende og optrykt i bladet den 1. juni 1927, er et eksempel på, at venstre-regeringens og administrationens hæsblæsende jagt efter spareobjekter også kom ud for angreb fra det danske lunes våbenarsenaler.

SPAR! *Frit efter norsk.*

Spar knægt og spar dame
spar alt, hvad du kan,
spar frokost og middag
og sæbe og vand.
Og hvis du bli'r sulten
og ta'r en tablet,
så sparer du bonden
for svineopdræt.

Og hvis du blev hjemme
og ingensteds drog,
så spared du fodtøj
og sporvogn og tog.
Og klærne, du slider,
dem spared du på,
når stille i sengen
du stadigvæk lå.

Spar æg og spar honning,
vis økonomi,
så sparer man biavl
med samt hønseri.
Spar mælk og spar fløde,
spar ost og spar smør,
så spar' Madsen-Mygdal
de skattefri køer.

Og når du har sparet,
til banken bli'r fed,
så spar du blot banken
for renterne med.
Hvis tilmed du spared
aviser og sligt,
— så havde jeg spart dig
for dette mit digt.

EN LETFÆRDIG TRAFIKPOLITIK

Indskrænkningspolitikken ved statsbanerne fik tilsyneladende en forretningsmæssig begrundelse i den hårde konkurrence, som i disse år satte ind fra motorkøretøjernes side. Madsen-Mygdals kendte motto: „Spænd livremmen ind“ blev ingenlunde konsekvent gennemført. Regeringen tillod en rundelig luksusimport; således importeredes biler af alle mulige mærker og størrelser. En stor del af dette bilmateriel blev sat ind i den offentlige trafik — ikke således, at det på en fornuftig måde supplerede de alt eksisterende offentlige trafikmidler, tværtimod, det blev uden hensyn til en fornuftig nationaløkonomi sat ind i konkurrence mod disse. Privatkapitalen, der med regeringens velsigelse tog det nye trafikmiddel i anvendelse, havde naturligvis kun eet ledemotiv, at tjene så mange penge som muligt på kortest mulig tid. I stedet for supplementstrafikken, som ville have virket hensigtsmæssigt, fik vi dumping- og parallelkørselen, der slog det økonomiske grundlag bort under banerne, som spunsen bliver slået af en tønne, og medførte et spild af trafik- og arbejdsmidler, der kom til at koste samfundet uhyre summer.

Vi kommer på en anden plads i dette skrift til at beskæftige os nærmere med det trafikproblem, som blev en logisk følge af denne udvikling. Her skal konkurrencen mellem biler og baner blot noteres, fordi man under Madsen-Mygdals regeringsperiode med flid anvendte bilernes stærke indtrængen på banernes område som bevis for „det private initiativs livskraft“ i modsætning til de offentligt drevne baners „mangel på bevægelighed og tilpasningsevne“.

Desværre var påstanden om manglende bevægelighed ikke aldeles blottet for sandhed, thi havde statsbanernes daværende ledelse med minister Stensballe og generaldirektør Andersen Alstrup i spidsen haft virkeligt fremsyn og initiativ, så havde man allerede den gang etableret faste jernbane-bilruter, godsudkørsel m. v., hvad man først kom ind på en halv snes år senere, men da var det lovligt sent til at standse miseren.

Nu kan man jo nok sige, at det er nemmere at være bagklog end forklog; men Dansk Jernbane Forbund har moralsk ret til at

kritisere den daværende ledelse, al den stund vi i Jernbane-Tidende allerede i tyverne gang på gang råbte „vagt i gevær“ og hævdede, at jernbanerne for deres eksistens skyld måtte tage kampen op — ikke på jernbaneskinneerne alene, men ude på landevejen.

EN GOLD TID

Resten af den Madsen-Mygdalske regeringsperiode gled nu hen som en lang trist gråvejrsdag, om hvilken der ikke er videre at berette. Dog, et par forhold fra denne periode skal endnu nævnes.

For det første at prisniveauet stadig viste sig uvilligt til at gå nedad på trods af regeringens nationaløkonomer, der havde påstået, at det ville være helt utænkeligt, at priserne ikke skulle følge lønningernes faldende kurve. Man havde helt glemt at regne med andre faktorer i prisdannelsen end venstres nedskæringskniv.

Det eneste mærkbare resultat af venstres indgreb i verdensøkonomien var, at de danske tjenestemænds realløn gik væsentligt ned. Jo, på et punkt gennemførte regeringen dog en reel prisnedsættelse, nemlig på visse takster, som udelukkende kom landbruget og de større forsendere til gode. Denne nedsættelse androg i penge ca. 11 mill. kr., som repræsenterede disse trængende befolkningskredses anpart i de 20 mill., Madsen-Mygdal havde lettet tjenestemændene for.

STAUNING IGEN. — LØNNINGSKOMMISSIONEN AF 1929

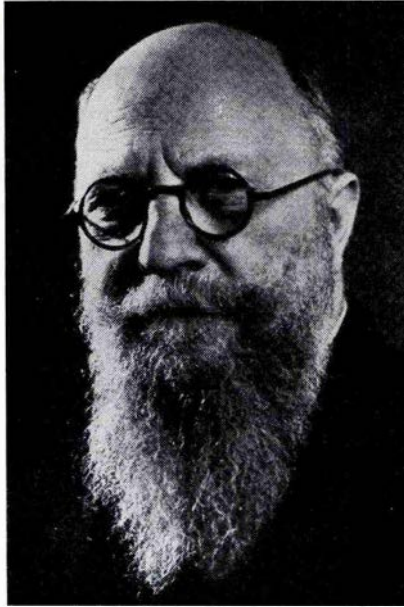
Endelig en tidlig forårsdag, nærmere betegnet den 21. marts 1929, faldt den Madsen-Mygdalske regering ved en afstemning i folketinget, hvor finanslovsforslaget blev forkastet. Det var det konservative støtteparti, der svigtede venstre. Christmas Møller „tabte terrinen“. Uoverensstemmelsen kom over en militærbevilling til giftgas.

Ved folketingsvalget den 24. april 1929 mistede de samarbejdende partier, venstre og konservative, igen deres flertal, og en uge senere dannede Stauning sit 2. ministerium. Der var heller ikke denne gang tilvejebragt et rent socialdemokratisk flertal i

folketinget, men den reaktionære regering var dog styret, og med de radikale som støtteparti og deltagere i regeringsdannelsen var der påny tilvejebragt betingelser, om ikke for en socialdemokratisk, så dog for en demokratisk lovgivning.

En af den socialdemokratiske finansministers første handlinger var nedsættelse af en lønningskommission. I den venstreregeringen så uventet faldt, havde den syslet med planer om et ministerielt embedsmandsudvalg til udarbejdelse af ændringer i loven af 1919, af hvilken adskillige bestemmelser altid havde været den en torn i øjet.

Nu fik vi i stedet en kommission, nedsat den 27. juni 1920, i hvilken også repræsentanter for organisationerne fik sæde. Også her blev vort forbund gennem centralorganisationen repræsenteret ved Charles Petersen.



Th. Stauning.

I kommissoriet hed det, at kommissionen også skulle gennemgå tjenestemandslovens almindelige bestemmelser, herunder særlig overvejselen af under hvilken form, der kunne indføres en voldgiftsret i tjenestemandsspørgsmål, og i hvilket omfang tekniske spørgsmål burde inddrages under forhandlingsreglerne.

Det var disse to reformer, den første socialdemokratiske regering havde gennemført administrativt, og som Madsen-Mygdals ministerium uden videre havde annulleret. Nu mente regeringen ganske naturligt, at de burde indføres i selve loven.

Arbejdstidsreglerne blev igen tilbageført til deres overenskomstmæssige skikkelse. Det kostede ca. 1 mill. kr. årligt, hvilket viste, at venstreregeringen også på dette område havde skåret dybt. Et udvalg bestående af embedsmænd, som den afgående

regering havde nedsat for at opnå besparelser på uniforms-konloen, blev der ingen brug for. I det hele taget ændredes ad-ministrationens indstilling, der nogle gange havde skiftet ham, igen ganske mærkbart. Madsen-Mygdals og Stensballes nidkære hjælpere under nedskæringen trak sig atter ind i deres huler.

LØNNINGSKOMMISSIONENS BETÆNKNING

Det var regeringens hensigt, at lønningskommissionen af 1929 skulle kunne tilendebringe sit arbejde i løbet af mindre end et års tid, men kommissionens leder, den fra lønningskommissionen af 1919 erfarne departementschef K. H. Kofoed, indså snart, at arbejdet var så omfattende, at denne termin ikke kunne overholdes; men overskridelsen blev dog ikke særlig stor, og i december 1930 var arbejdet færdigt.

Betænkningen indeholdt flere bemærkelsesværdige ændringsforslag til lovens almindelige afsnit. Således indførtes bestemmelsen om, at ansøgere til ledige stillinger vil kunne blive gjort bekendt med navnene på medansøgere. Endvidere bestemtes det, at en tjenestemand ikke fremtidig kan afskediges uden pension, blot med betegnelsen „uegnet“, men at der må gives ham en skriftlig tilkendegivelse af grunden til afskedigelsen. Ligeledes blev funktionsparagraffen forbedret således, at funktionsgodtgørelse ydes efter 4 ugers i stedet for 6 ugers funktion.

I de disciplinære relsregler gennemførtes et par væsentlige forbedringer. Ved en ændret affattelse af paragraffen bestemtes det, at en anklaget tjenestemand ikke som hidtil skal skrive „læst og vedgæet“ på den første tjenslige rapport, hvorved han jo faktisk tilstår den evt. forseelse, men blot tilkendegive, at han er gjort bekendt med anklagens indhold. Endelig blev der givet bisidderen større beføjelse end hidtil, således at han har ret til at overvære vidneafhøringen i sagen — en meget væsentlig forbedring.

Forhandlingsreglerne blev ligeledes udbygget, bl. a. derved, at spørgsmål af teknisk art kan fremføres af organisationerne — med undtagelse af spørgsmål af specifik ingeniørmæssig og lægevidenskabelig natur.

Venstres og de konservatives repræsentanter i kommissionen havde som betingelse for at give tjenestemandso rgansationer anerkendelse forlangt, at disse ikke måtte være tilsluttet organisationer af private arbejdere (De samvirkende Fagforbund) og ikke yde pengebidrag til „politisk propaganda“. Disse forbehold havde jo direkte adresse til Dansk Jernbane Forbund, der både var medlem af DsF, og på sine årlige kongresser bevilgede tilskud til socialdemokratiets valgfond.

Disse krav blev selvfølgelig pure tilbagevist af vore organisationsrepræsentanter og fik heller ikke flertal i kommissionen.

Der blev ligeledes foreslået nogle ændringer i lovens pensionsregler, som gav ældre tjenestemænd bedre betingelser, samt en forhøjelse af den højeste pensions sats med to tresindstyvendedele til toogfyrretresindstyvendedele. For disse fordele måtte vi dog betale, idet pensionsbidraget forhøjedes fra 3 til 5 pct.

Kommissionsforslagets egentlige lønningsafsnit indeholdt adskilligt, som virkede mindre tiltalende for vore medlemmer.

En praktisk ordning blev dog foreslået, den gik ud på, at de to tillæg, dyrtids- og konjunkturtillægget, blev slået sammen til et tillæg — reguleringstillægget, og sat på automat. Som en betingelse for at give tilslutning hertil krævede venstres repræsentanter imidlertid, at automaten skulle sættes ud af kraft mellem udgiftstallene 2427 og 2842. Det blev til det berygtede „hul“.

Stedtillægget blev ikke ændret i princippet, men satserne blev uden rimelig begrundelse reguleret nedefter med beløb fra 12 til 18 kr. årligt.

På de egentlige lønninger med alderstillæg skete den ændring, at 15. og 16. lønningsklasse, der hidtil havde fået sidste alderstillæg efter 9 års tjeneste, yderligere fik et alderstillæg efter 12 år, men denne forbedring fik jo kun øjeblikkelig virkning for den ældste del af personalet og tilfredsstillede ikke de yngre årgange. Heller ikke visse forbedringer for advancementsstillingerne kom de yngre til gode.

Forslaget blev derfor modtaget med stærkt blandede følelser, og den omstændighed, at der for statens højeste embedsmænd kunne påvises lønforbedringer på 1.000 à 1.500 kr. årlig, skulle ikke gøre stemningen blidere.

Imidlertid havde centralorganisationens repræsentanter i kommissionen tilrådt kommissionsforslaget ud fra realpolitiske synspunkter. Forbundets hovedbestyrelse havde til den ekstrakongres, som var indkaldt i København den 12. og 13. december 1931, indstillet, at der ikke ved de forhandlinger, der skulle føres med regeringen, blev fremsat så vidtrækkende ændringsforslag, at det opnåede forlig blev sprængt, og tilrådet, at kongressens stilling til forslaget blev forelagt medlemmerne.

Hovedbestyrelsen ville herved sikre sig, at der ikke blev truffet forhastede vedtagelser, som medlemmerne senere kom til at fortryde. Thi trods de foran nævnte mangler indeholdt forslaget taget som helhed alligevel så mange forbedringer, at det ville være højst betænkeligt at afvise det, ikke mindst i betragtning af, at priserne befandt sig på retræte.

De to politiske faktorer, venstre og de konservative, havde i hvert fald en levende forståelse af lovforslagets fordele for personalet, og det var en kendt sag, at særlig venstre kun yderst modvilligt havde ladet sig slæbe med til forliget i lønningskommissionen og hellere end gerne ville springe fra, hvis bare en dør åbnedes lidt på klem. De konservative havde ganske vist en noget større interesse i forslagens gennemførelse formedelst forbedringerne for de højere embedsmænd; men nu var den „gode vilje“ jo demonstreret, så også fra den side ville man sikkert uden hjertesorg lade forslaget falde, navnlig hvis skylden kunne lægges over på organisationerne.

Stadig i betragtning af, at venstre og konservative havde flertallet i landstinget, vil det forstås, at det var skøre ting, vi havde mellem hænderne, og at der skulle handles med ro og kølig omtanke.

EKSTRAKONGRESSEN I 1931 OG URAFSTEMNINGEN OM LØNNINGSFORSLAGET

Forud for ekstrakongressen var afholdt en del medlemsmøder, hvor det specielt i København gik livligt til. Hovedbestyrelsen — og særlig Charles Petersen, som med sin underskrift var gået ind

for forslaget — var ude i høj sø. Men han og ledelsen havde taget deres standpunkt, og sjældent er vel Ch. Petersens karakteregenskaber trådt stærkere frem end her, hvor stemningen på kongressen fra første begyndelse var så udpræget imod det indgåede forlig.

Efter en lang og til tider hidsig debat vedtog kongressen med 105 stemmer mod 20 et forslag, gående ud på at give hovedbestyrelsen frit mandat til at træde i forhandling med regeringen og forelægge denne forslag til forbedringer af de foreslåede lønninger i 14. til 18. lønningsklasse. De forbedringer, kongressen ønskede, gik kortelig ud på at lægge lønforhøjelsen på grundlønningen i stedet for som af kommissionen foreslået i et 4. alderstillæg.

Et forslag om, at forretningsfører, sekretær og hovedbestyrelse skulle stille deres mandater til rådighed opnåede kun 4 stemmer.

Kongressen fulgte hovedbestyrelsens henstilling om, at medlemmerne ved en urafstemning skulle have lejlighed til at tage stilling til spørgsmålet, og den havde således fulgt hovedbestyrelsens råd om ikke at smække alle døre i for lovens gennemførelse, selv i den forelagte skikkelse. Men selvfølgelig måtte der gøres endnu et kraftigt forsøg på at gennemføre ændringer.

Kongressens forslag gik umiddelbart til urafstemning. Denne var tilendebragt i løbet af en halv snes dage, og lillejuleaften var optællingen tilendebragt. 83 pct. af samtlige medlemmer havde stemt. Der var afgivet 3.541 stemmer for kongressens forslag om at overlade hovedbestyrelsen at føre forhandlingerne med frit mandat. 2.492 havde stemt for kun at tiltræde, når de af kongressen stillede ændringer gennemførtes, og 872 havde stemt rent nej til såvel kommissionsforslaget som til de af kongressen stillede ændringsforslag. Flertallet var således ikke særlig stort, men afgørelsen var truffet.

Dansk Postforbund afholdt ligeledes urafstemning og fik et noget større flertal for den frie forhandlings vej.

Den 9. og 10. januar 1931 fandt forhandlingerne med finansministeren sted. Vort forbund stillede ændringsforslag til lønsatserne i overensstemmelse med kongressens vedtagelse og foreslog desuden, at den hidtil gældende regel for opnåelse af pen-

sionsret fra det 30. leveår blev opretholdt (i kommissionsforslaget var grænsen sat til 35 år) og stillede visse andre ændringer til pensionsskalaen.

Fremdeles foresloges, at det af venstre i kommissionen gennemtrufede interval i reguleringstillæggets skala skulle udfyldes, og ubeskårne satser i stedtillægget bibeholdes.

Finansminister Bramsnæs gav udtryk for sin venlige indstilling til de fleste af organisationernes forslag, men gjorde opmærksom på vanskelighederne ved at få dem igennem, særlig i landstinget.

Lovforslagets videre gang gennem rigsdagen viste med megen tydelighed, at venstre og de konservative ikke var villige til at gå et eneste skridt videre end kommissionsforslaget. Særlig venstre udtrykte gang på gang den opfattelse, at forslaget for deres skyld godt kunne strande, da de faldende konjunkturer ikke indbød til nogen som helst forøgelse af lønningsudgifterne.

Loven blev derfor, trods mange energiske bestræbelser for at få den forbedret, endelig vedtaget i kommissionsbetænkningens skikkelse, uden væsentlige ændringer.

FORSØG PÅ SPLITTELSE I ORGANISATIONERNE

De ikke ubetydelige meningsforskelle, der var iblandt medlemmerne vedrørende lønningskommissionens betænkning, gav de destruktive elementer, som altid findes indenfor større sammenlutninger, en kærkommen anledning til at søge Dansk Jernbane Forbund splittet. Der blev afholdt forskellige „store møder“ i København og andre steder i landet under mottoet „Ud af Dansk Jernbane Forbund og bort fra De samvirkende Fagforbund.“

Der blev også stillet bestemt krav om, at Ch. Petersen, Chr. Vejre, R. Kantsø og C. F. W. Poulsen skulle fjernes fra ledelsen.

Imidlertid havde splittelsesmændene gjort regning uden vært. De stødte på en væsentlig hindring, som de åbenbart ikke havde taget med i betragtning, nemlig medlemmernes sunde fornuft. Ganske vist fik de lokket et par hundrede — væsentligt yngre — medlemmer til at fremsende deres udmeldelse, men det var jo langt fra det store sus.

Under indtryk af, at 200 mand var lovlig lidt til starten af den store oppositionsbewægelse, der i løbet af kort tid skulle dreje tjenestemændenes fagforeningsarbejde ind på nye baner, præget af de to moderne „ismer“, nazisme og kommunisme, etableredes et samarbejde med tilsvarende mindretal fra andre etater, særlig postetaten.

Det så dog ud af lidt, og man fik også stabled en forening på benene med det fordringsfulde navn: „Statsfunktionærernes Forbund“. Med stor opmærksomhed hilstes denne nydannelse af venstres og den konservative presse — og ikke mindst af den kommunistiske. Begge disse hinanden så fjerntstående retningers tilfredshed var forståelig. Kommunisterne mente, at en splittelse i fagforeningerne ville give dem bedre vækstbetingelser, og de to borgerlige partier så i den ny bewægelse en mulighed for at skille tjenestemændene ud fra den så ildesete forbindelse med den øvrige arbejderbewægelse.

Kommunisterne forstod dog snart, hvilken fiasko splittelsesbewægelsen var, og deres varme interesse blev hurtigt afkølet. Statsfunktionærernes Forbund kom heller aldrig til at spille nogen rolle — dets medlemmer vendte lidt efter lidt tilbage til deres rigtige organisation, og de, der blev i splittelsesforeningen, kunne skrives med et 2-cifret tal. Når rammerne endnu nogle år kunne opretholdes, skyldtes, det udelukkende, at et blad, som foreningen udgav, fik en række godtroende forretningsfolk til at tegne annoncer, af hvis overskud skyggebewægelsen kunne finansieres.

FOR OG IMOD FORRETNINGSSYSTEMET

I april 1923 fremsatte den senere socialdemokratiske trafikminister Friis Skotte i folketinget nogle betragtninger om statsbanernes økonomi, som allerede dengang var uheldigt påvirket af bilkonkurrencen.

Friis Skottes konklusion var, at man burde tilsigte en mere forretningsmæssig og smidig drift af banerne. Der skulde gives banerne et udvidet selvstyre, også omfattende taksterne, idet rigsdagen kun skulle fastsætte forholdsvis høje maksimaltakster,

der gav et tilstrækkeligt spillerum for en forretningsmæssig takstpolitik. Herigennem ville man — efter Friis Skottes mening — have mulighed for at forhindre, at dogmet om at „statsdrift altid er dyr“ bredte sig videre i befolkningen.

Denne konklusion var ingenlunde urigtig, men Friis Skotte indskrænkede sig ikke hertil; han ønskede også at opnå, at den i statsbanerne bundne meget store anlægskapital, skulle forrentes — et mål, der efter al menneskelig beregning var uopnåeligt og heller ikke nødvendigt, at den stund alle de banelinier, der nu var blevet en økonomisk belastning for det samlede banenet, var anlagt som rene kulturbaner, hvis mål ikke netop var at betale sig, men først og fremmest at hjælpe de pågældende egne økonomisk og kulturelt til gavn for hele befolkningen.

Friis Skottes planer fik en gunstig modtagelse i alle partier samt i dagspressen. Jernbane-Tidende var vist helt alene om at udtrykke sin skepsis. Det var derfor så ligetil, at Stauning i 1924 overdrog ham posten som minister for offentlige arbejder.

Efter Friis Skottes tale var venstre-regeringen ikke sen til at nedsætte den af ham foreslåede administrationskommission til behandling af hele det omfattende spørgsmål. Denne kommission havde lige begyndt sit arbejde, da Friis Skotte selv blev minister og overtog dens ledelse med senere generaldirektør P. Knutzen som sekretær. Kommissionens arbejde omfattede samtlige trafiketater, jernbane- samt post- og telegrafvæsenet.

Da administrationskommissionens belænkning forelå, viste det sig imidlertid, at der ikke var meget andet tilbage af Friis Skottes oprindelige reformplaner, end at forrentningssystemet skulle indføres, således at statsbanerne af sin driftsindtægt skulle yde en „passende“ forrentning af de i banerne indestående anlægskapitaler, hvorfor et rimeligt driftoverskud skulle tilstræbes.

Næppe var forslaget gennemført i rigsdagen, før der i venstres og den konservative presse rejste sig kraftige røster for takstnedsættelser, og kravet herom kom til at spille en ret fremtrædende rolle under valgkampen i 1926. Det syntes således at gå, som vi allerede fra Dansk Jernbane Forbunds side havde forudset, at kravet om forrentning og overskud udelukkende blev vendt mod personalet og dets interesser.

Da venstre efter valget i 1926 igen fik den politiske magt, gennemførte dets regering — på trods af forrentningssystemet og de i forvejen betydelige underskud — som andet sted omtalt en takstnedsættelse på ialt ca. 11 mill. kr. Herved var grundlaget i virkeligheden suget bort under forrentningssystemet. Men overfor personalet blev det alligevel brugt til det yderste, idet venstre-regeringen i høj grad tog det i anvendelse ved den udpresning af personalet, både lønningsmæssigt og på anden måde, som vi tidligere har nævnt.

Da Staunings 2. regering blev dannet i 1929, fik Friis Skotte påny overdraget trafikministeriet. Det ville være uretfærdigt at benægte, at der med regeringsskiftet skete en kursændring, hvad personalepolitikken angik, men til trods for al velvilje fra regeringens side hang forrentningssystemet stadig

som et damoklessværd over etatens hoved. — Friis Skotte kunne på dette tidspunkt med fuld honnør have opgivet systemet, som rigsdagen i så høj grad havde undermineret, så meget mere som konkurrencen fra bilerne stadig forstærkedes, og underskudet på statsbanernes driftsbudget, hvor forrentning og afskrivning figurerede, steg til astronomiske tal. Men Friis Skotte, hvis begrundelse sikkert havde været de allerbedste, og hvis mange gode egenskaber vi iøvrigt kun har grund til at værdsætte, var på dette punkt stadig som en kamel — han ville gennemføre sit system trods alt.

Friis Skotte foretog nu et skridt, som vakte den største opmærksomhed, idet han afskedigede generaldirektør Andersen Alstrup inden normal skiftedag og udnævnte sin sekretær fra



Trafikminister Friis Skotte.

administrationskommissionen, kontorchef P. Knutzen til chef for statsbanerne. Det var i november 1931.

Vort forbund, der anede, hvad hensigten var med dette chef-skifte, hilste det ikke med begejstring — tværtimod.

Ved den nye generaldirektørs tiltræden påviste Jernbane-Tidende påny forrentnings- og afskrivningssystemets vrangsider.

Det kendte venstreblad „Sorø Amtstidende“ skrev i den anledning synlig fornærmet: „Endnu før den ny generaldirektør har fået udviklet sit program, har sølvsnorenes blad præsenteret ham deres. Det går også ud på en afskaffelse af underskuddet, men på den unægtelige nemmere måde, at man simpelthen slår en streg over det forrentnings- og afskrivningskrav, som trafikminister Friis Skotte gennemførte i sin første ministerperiode under det forpligtende navn „den ærlige regnskabsform“.

Det skal erkendes, at den opgave, Friis Skotte havde stillet den ny generaldirektør overfor, var uhyre vanskelig, særlig i en periode, der var præget af nedadgående konjunkturer og en yderst pågående bilkonkurrence. Han skulle under disse forhold sætte statsbanernes udgifter mest muligt ned samtidig med, at han naturligvis måtte tage hensyn til regeringens ønsker om ikke at træde personalets berettigede interesser for nær.

Det var, som gamle trafikdirektør Helper — efter at have taget sin afsked — en dag sagde til en tidligere kollega, som han mødte på gaden: „I skulle se at vinde i lotteriet — det er sgu den eneste måde, I kan få balance på.“

Imidlertid var der vistnok ingen, der ventede at få bedre balance ved indtægtsforøgelser, og med så megen større iver fæstnede man sig ved udgiftsbesparelser. Efter nogle måneders forløb blev ikke alene ekstraarbejderstyrken meget betydeligt reduceret, men generaldirektoratet meddelte, at der yderligere ville blive flere hundrede fast ansatte tjenestemænd overtallige. Ved de forhandlinger, der førtes med organisationerne, opnåedes enighed om at imødegå miseren ved at søge aldersgrænsen nedsat. Dette skete ud fra det synspunkt, at det ville være inhumant at afskedige de yngste ansatte, som ingen pension kunne opnå og havde ringe udsigt til under de herskende forhold at få andet

arbejde. Men desuden ville det også være af betydning for etaten, at bevare de yngste folk i stillingerne.

Den store afgang af ældre embedsmænd, som den nye aldersgrænse bevirkede, gav i forbindelse med Knutzens springavancementsprincipper alle „stræberne“ en stor chance, ånden fra Stensballes spareperiode fik sin renæssance ... En sparedjævel havde besat administrationen — det gjaldt om, hvem der kunne regne de bedste stykker ud, og tjenesten for det store personale blev presset til de yderste grænser.

Vi gav og med rette den fuldkomne misforståede forrentnings- og afskrivningspolitik hovedskylden for denne udvikling, og gennem Jernbane-Tidende fortsattes og forstærkedes angrebet på systemet. Også i den socialdemokratiske rigsdagsgruppe rejstes sagen på forbundets initiativ. Vi havde samlet vore argumenter i en pjece, som blev tilstillet samtlige gruppens medlemmer.

Forhandlingerne i rigsdagsgruppen resulterede i, at Friis Skotte blev klar over, at en grundig revision af forrentningssystemet var påkrævet. Ministeren nedsatte et revisionsudvalg, i hvilket bl. a. Charles Petersen fik sæde. Resultatet af udvalgets arbejde blev, at forrentningsbeløbet som statsbanerne skulle præstere, nedsattes med 10 mill. kr. og afskrivningsbeløbet med 5 mill. Statsbanernes budget blev herved lettet med ca. 15 mill. kr. årligt. Der indtrådte nu en væsentlig bedring i situationen — spareuhvret var alter manet i jorden.

For vor organisation og vort fagblad var revisionen af forrentningssystemet en sejr, som ikke alene var udtrykt i nedsættelsen af forrentningsbyrden, men i at hele systemet havde fået et grundskud.

Forrentningssystemets stranding svækkede også Friis Skottes stilling så stærkt, at han i november 1935 gik ud af regeringen og afløstes af folketingsmand N. Fisker. Friis Skottes politiske skæbne må beklages, han var som gammel organisationsmand os en god støtte på mange områder, og han gennemførte i sin ministertid adskilligt, som forbundet skylder ham tak for. Men han havde nu engang naglet sig fast ved den idé, at statsbanerne var at sammenligne med et privatkapitalistisk forretningsfore-

tagende, der ligesom et teglværk eller et stormagasin skulle kunne præstere et driftsoverskud foruden at yde afskrivning og forrentning af anlægskapitalen. Den idé blev hans politiske Waterloo.

Som ofte nævnt i det foregående afsnit blev banerne efter den første verdenskrigs afslutning udsat for en meget pågående konkurrence, særlig fra automobilernes side.

Hvor hurtigt landevejstrafikken udviklede sig, fremgår alene af følgende tal: I 1921 havde vi 22.000 indregistrerede biler her i landet, men 10 år senere, i 1931, ca. 6 gange så mange, nemlig 120.000. Heraf var ca. 34.000 lastbiler.

Årsagerne til motorkøretøjernes tilsyneladende så strålende succes var ikke alene, at bilerne kunne transportere personer og gods fra dør til dør, men nok så meget den omstændighed, at de kørte for takster, der lå langt under banernes. Det var de i stand til, fordi de ikke som banerne havde befordringspligt og derfor kunne afvise de fragter, der ikke betalte sig — altså de lavere tariferede forsendelser som halm, tom brugt emballage osv. Bilfolkene kunne med andre ord „skumme fløden“ på transportmarkedet og overlade den „tynde mælk og sure valle“ til banerne. Hertil kom den meget væsentlige omstændighed, at motortrafikken ikke som banerne havde et stort og kosteligt sikkerhedssystem at anlægge og holde i orden, ingen løntariffer at efterleve, og dertil en praktisk taget ubegrænset arbejdstid.

Såvel statsbane- som privatbanepersonalet så med den største bekymring på denne udvikling, der i så høj grad truede dets livsinteresser. I en række år måtte således personalet ved privatbanerne af deres lønninger bidrage til dækning af underskuddet. Allerede først i tyverne påviste vi i en række artikler i vort fagblad nødvendigheden af at stille de to trafikmidler, baner og biler, mere lige i konkurrencen. Vi foreslog således, at personer, der drev bilkørsel som erhverv, skulle være i besiddelse af en af det offentlige udstedt licens, således at man kunne være i stand til at regulere transportbilernes antal efter behovet, ligesom man i licensbetingelserne kunne fastsætte grænser for arbejdstidens længde og have indsigt med lønningerne til medhjælpspersona-

let. Endvidere opfordrede vi statsbanerne til selv at etablere trafik ad landevejen for derigennem at bidrage til at regulere forholdene.

Men venstre, som havde den politiske magt fra 1920 til 1924 og igen fra 1926 til 1929, var ikke interesseret i ordnede forhold på transportområdet. Regeringen og dens presse var tilhængere af læren om „de frie kræfters spil“ som det eneste saliggørende, og Staunings 2-årige regering fra 1924 til 1926 fik ikke tid nok og heller ikke politisk magt til at foretage principielle ændringer i systemet. Da den socialdemokratiske regering atter trådte til i 1929, var det trafikale kaos så fremskredent, at en administrativ omlægning ikke længere var tilstrækkelig. Der skulle lovgivningsforanstaltninger til, og disse vanskeliggjordes stadig ved, at venstre og de konservative, dvs. „de frie kræfter“s fortalere, sad med nøglerne til landstingel.

SIDEBANERNES ØKONOMI UNDERSØGES BANESLAGTNINGER OG DRIFTSINDSKRÆNKNINGER

I 1930 nedsatte trafikminister Friis Skotte et udvalg til undersøgelse af alle forhold vedrørende statsbanernes stykgodsbefordring. Udvalgets formand var nuværende distriktschef W. Herschend og dets sekretær nuværende generaldirektør E. Terkelsen. Forinden dette udvalg, i hvilket vort forbund havde to repræsentanter, nemlig folketingsmand, portør M. K. Sørensen, Vejen, og sekretær Chr. Vejre, havde afsluttet sit arbejde, fik det overdraget det endnu mere omfattende hverv at undersøge sidebanernes driftsvilkår og stille forslag om en efter forholdene afpasset drift. Efter en nøje undersøgelse kom udvalgets flertal til det resultat, at en indskrænkning og forenkling af en række sidebaners drift var nødvendig, hvis statsbanernes samlede underskud skulle nedbringes. Det drejede sig om Himmerlandsbanerne, Djurslandsbanerne, Skjern—Videbæk, Sallingbanen, Assensbanen, Slagelse—Vårslev og Dalmose—Skelskør. Andre baner som Frederikssund—Hvalsø—Ringsted, Sorø—Vedde, Bredebro—Røddekro og Tønder—Højer foresloges helt nedlagt.

Det hjalp kun lidt, at mindretallet, forbundets repræsentanter

i udvalgte, påpegede, at nedlæggelse af sidebaner ville få en højst ugunstig virkning på det øvrige jernbanenets driftsvilkår og indebære spiren til nye driftsindskrænkninger og banenedlæggelser. Banerne havde nu engang fået strid blæst imod sig, og såvel minister som administration var grebet af destruktionspsykosen.

Gennem medlemsbladet fortsatte vort forbund imidlertid sin argumentation mod driftsindskræknings- og banenedlæggelsespolitikken, og hos den socialdemokratiske presse søgte vi videre udbredelse af vore synspunkter.

Også statsradiofonien tog vi i anvendelse, idet Chr. Vejre den 1. maj 1932 i et radioforedrag: „Tidens trafikproblemer“ påviste årsagerne til banernes økonomiske misere og den ukontrollerede bilkonkurrencens uheldige virkninger på en normal trafikudvikling. Indlægget vakte megen opmærksomhed i offentligheden og fik tilslutning fra mange sider, men naturligvis blev det også mødt med modsigelse fra de kredse, som var økonomisk interesseret i den private rute- og lastbiltrafiks fortsatte udvikling.

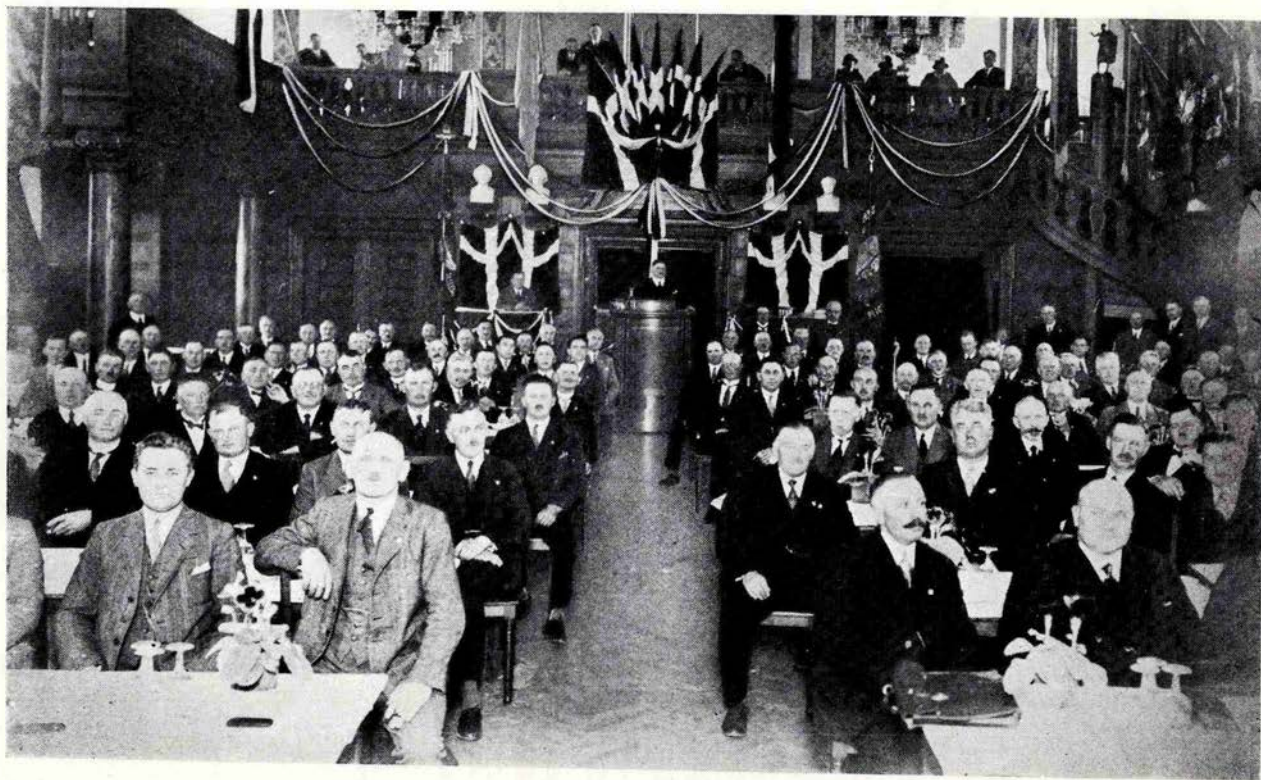
Forbundets kongres 1932 behandlede også dette for personalet så højaktuelle spørgsmål og vedtog enstemmigt en sålydende udtalelse:

„Den private rutebiltrafik med dens mange langs banerne etablerede konkurrencelinier har efterhånden fremkaldt en for landets samlede trafikforhold højst uheldig udvikling, hvis fortsættelse rummer fare for væsentlige indskrænkninger af jernbanedriften og endogså fuldstændig nedlæggelse af adskillige banestrækninger.

Dette private indgreb i den offentlige trafik kan under de hidtil herskende for banerne meget ufordelagtige konkurrencevilkår, om det får lov at fortsætte, i løbet af få år ganske ødelægge banernes økonomi og borttage grundlaget for deres fortsatte drift uden dog at være i stand til at overtage de trafikopgaver, banerne efterlader.

For at undgå de meget alvorlige ulemper, der ville blive en følge af denne udvikling — ulemper, som ikke alene vil føles af banernes store personale, men efterhånden vil ramme hele den trafiksøgende befolkning og berøre samfundet som helhed — anser kongressen det for en bydende nødvendighed, at offentlig biltransport af personer og gods i videst mulig omfang kombineres med driften af banerne.

Kongressen hilser derfor med stor tilfredshed det initiativ, generaldirektoratet for statsbanerne omsider har taget ved at søge koncessioner til stats-



Kongressen 1932.

rutebildrift, hvorved der kan skabes betingelser for, at de 2 befordringsmidler, baner og biler, kan komme til at supplere hinanden til fremme for en økonomisk og hensigtsmæssig udvikling af landets offentlige trafikberedskab“.

Imidlertid var trafikproblemet gået i hårdknude. Kostbar tid var spildt, og indflydelsesrige kredse med mægtige kapitalinteresser var sat i bevægelse. Fanden havde blandet kortene, og de fleste af vore sidebaner var i farezonen. Forslaget om de første større banelæggelser omfattende Rødekro—Bredebro og den midtsjællandske bane (Ringsted—Frederikssund—Hillerød) forelagdes i folketinget den 7. februar 1932 og gennemførtes uden større ændringer. Mange politikere, navnlig socialdemokratiske, nærede ganske vist store betænkeligheder, men den uhemmede bilkonkurrencens virkninger og forretningssystemets konsekvenser var uafvendelige.

På eet punkt havde administrationen som nævnt i kongressens udtalelser truffet dispositioner til imødegåelse af automobilkonkurrencen, som var i overensstemmelse med forbundets ønsker. Generaldirektør Knutzen erhvervede, dog ikke uden megen sur modstand, en del vigtige rutebillinier; men den uheldige udvikling havde efterhånden taget en sådan fart, at det ikke var tilstrækkeligt at skifte et enkelt spor — samtlige sporskifter måtte nu stilles om, hvis store samfundsværdier ikke skulle ødelægges.

DEN STORE TRAFIKKOMMISSION

Et sådant forsøg på omstilling blev også gjort i december 1936, da trafikminister N. Fisker, Friis Skottes afløser, nedsatte en trafikkommission. Den blev meget alsidigt sammensat med repræsentanter fra rigsdagen, administrationen, amtsrådene, købstads- og sognerådsforeningerne, privatbanerne, automobilsammenslutningerne, luftfarten og personalets organisationer. De sidstnævnte blev repræsenteret ved formanden for Chaufførernes Forbund, Julius Nielsen, formanden for Privatbanefunktionærernes Forbund, J. M. Herlak og sekretær i Dansk Jernbane Forbund, Chr. Vejre. Sidstnævnte repræsenterede statsbanernes fire personaleorganisationer. Statsbanernes repræsentanter i kommissionen

var generaldirektør P. Knutzen og trafikchef E. Terkelsen. Til formand udpegede ministeren folketingsmand N. P. Nielsen, Kastrup.

Kommissionens opgave var „at udarbejde en samlet trafikplan for hele landet, således at de enkelte egnenes trafikbehov fuldt ud kunne dækkes“. Videre hed det i kommissoriet, at „der bør søges tilrettelagt en fordeling af transportmulighederne mellem de forskellige transportmidler, således at der under hensyntagen til befolkningens interesse i, at der åbnes adgang til at få det til enhver tid værende trafikbehov tilfredsstillet, samtidig tages sigte på at opnå den for samfundet i sin helhed mest økonomiske udnyttelse af transportmidlerne“. Endvidere skulle kommissionen undersøge de enkelte trafikarters forhold, derunder hvilke transportmidler „der bør nedlægges“.



Trafikminister N. Fisker.

Det er ikke for meget sagt, at kommissionens nedsættelse med den opgave at koordinere vore trafikmidler i ikke ringe grad var forårsaget af vort forbunds gennem årene stadig fremholdte krav om tilvejebringelse af plan og orden på trafikmarkedet, og vi kunne derfor hilse kommissionens nedsættelse med tilfredshed.

Efter et langvarigt og meget omfattende arbejde afgav kommissionen sin betænkning den 18. august 1939, knap 14 dage før nazisterne spillede op til det sidste store verdensopgør.

Det vil føre for vidt her at komme nærmere ind på betænkningens indhold. Dog skal vi nævne, at kommissionen enstemmigt indstillede, at erhvervsmæssig bilkørsel skulle være betinget af en af myndighederne udstedt licens, samt at chaufførerne skulle have overenskomstmæssig løn og arbejdstid. Dette var krav, vi stadig

havde fremsat, og det kunne derfor kun tilfredsstille os, at de nu havde vundet tilslutning i denne store og repræsentative kommission.

Et andet af hovedspørgsmålene, som kommissionen tog stilling til, men desværre i negativ retning, var samarbejdet mellem statsbaner og privatbaner. Organisationernes repræsentanter stillede her forslag om, at de privatbanelinier, som skulle bevares, overtoges af statsbanerne (en række privatbaner blev foreslået nedlagt). Både privatbanernes administrations repræsentanter og statsbanernes gik imod dette forslag; dog blev det opretholdt som mindretalsforslag af de 3 organisationsrepræsentanter med delvis tilslutning fra socialdemokratisk side.

På et andet vigtigt punkt afveg organisationernes repræsentanters standpunkt fra kommissionsflertallets. Det gjaldt spørgsmålet om banenedlæggelser. Kommissionens flertal foreslog fuldstændig nedlæggelse af Himmerlandsbanerne, nedlæggelse af persontrafikken, men opretholdelse af en nødtørftig godstrafik på Skernvdebækbanen, Assensbanen og Skelskørbanen.

Sallingbanen, Viborg—Herning og Langå—Silkeborg—Bramminge foresloges stillet under observation. Spørgsmålet om nedlæggelse af den midtsjællandske bane, Sorø—Veddebanen, Bredebro—Røddekro og Tønder—Højjer var det unødvendigt for kommissionen at tage stilling til; de var nemlig allerede slagtede.

Dertil foreslog kommissionen at fraråde al videre statsstøtte til ikke mindre end 19 privatbaner, hvilket var enslydende med deres nedlæggelse.

Organisationernes repræsentanter, Herlak, Jul. Nielsen og Chr. Vejre fremsatte i deres mindretalsindstilling en del principielle betragtninger, som det vil være af en vis historisk betydning at kende. Vi skal derfor citere de vigtigste af dem her. Vedrørende forholdet mellem stats- og privatbaner udtalte dette mindretal bl. a.:

„Det forekommer derfor mindretallet, at trafikkommissionen, som har fået den opgave at udarbejde en for landets forhold hensigtsmæssig trafikplan, ikke kan se bort fra de foran nævnte og andre ved en stærkt decentraliseret jernbanedrift forbundne ulemper. En decentralisering er for privatbanernes vedkommende endda videreført så konsekvent, at privatbanenettet udgør ca. 50 forskellige af hinanden adskilte administrationsenheder.

Mindretallet er af den bestemte opfattelse, at det mangelfulde samarbejde mellem privatbanerne indbyrdes og mellem disse og statsbanerne svækker samtlige baners betydning som trafikfaktor, idet en effektiv udnyttelse af deres samlede beredskab og trafikmuligheder vanskeliggøres. Motorkøretøjerne får derved uberettigede konkurrencemæssige fordele, og offentligheden bringes et forkert indtryk af de forskellige trafikmidlers fortrin og mangler.

En fortsættelse af denne decentralisation af banedriften vil derfor være vel egnet til at forstærke den tilstedeværende tilbøjelighed til at likvidere jernbanernes sidelinier — en udvikling, der også vil svække de øvrige linier, for hvilke sidelinierne er føderuter — og være uheldig såvel af samfundsøkonomiske som af transportmæssige grunde.

Samfundsøkonomisk set vil en banenedlæggelse af blot nogenlunde stort omfang ikke være tilrådelig, da følgen deraf umiddelbart vil blive en stærk forøgelse af bilmateriellet — hvis topbelastningerne skal kunne afvikles som hidtil — og desuden vil en kostbar forstærkning og udvidelse af vejnettet blive nødvendig. Der er iøvrigt ikke ført bevis for, at bilerne vil være i stand til at overtage banernes transport af store væremængder, f. eks. hurtig bortkørsel og fordeling af grovgods, som afskibes i vore havne. En hurtig afvikling af denne transport, som er af megen betydning for erhvervslivet, er kun mulig ved, at banerne til enhver tid kan stille det fornødne antal vogne til rådighed. Dette forhold blev iøvrigt påvist af den jydsk handelsstands repræsentant, konsul Abel, ved trafikkommissionens møde i Ålborg.

På dette og andre betydende områder vil banerne — og navnlig et samlet og velorganiseret jernbaneberedskab — endnu i lang tid være motortrafikken ad landevejene overlegent, og det er mindretallets opfattelse, at også disse grunde taler for, at man på det nuværende erfaringsgrundlag bør gå meget forsigtigt til værks med hensyn til at erstatte baner med biler.

Set fra et samfundsmæssigt synspunkt vil en sådan udvikling, der fører den offentlige trafik bort fra de trafikmidler, som ejes og drives af samfundet, over til privatkapitalistiske driftsformer, betyde et socialt og kulturelt tilbageskridt, og den er afgjort stridende mod de retningslinier, som i de sidste 50 år har været fulgt ved anlæg og drift af mere almen transportvirksomhed her i landet.

En samfundsmæssig set gavnlig trafikudvikling vil efter mindretallets opfattelse bedst fremmes ved at samle det relativt lille danske jernbaneanet i et organisk hele. Man vil derved tilvejebringe sikkerhed for, at en eventuel fremtidig banesanerung ikke kommer til at foregå i hurtigere tempo end almene hensyn gør det ønskeligt, og derhos kunne opnå at yde befolkningen bedre og mere ensartede trafikvilkår samt stille alle landets egne mest mulig på lige fod i trafikmæssig henseende. Med henvisning til disse begrundelser skal mindretallet indstille, at der søges fornøden hjemmel til at tilvejebringe en sammenslutning af landets stats- og privatbaner."

Til flertallets forslag om Himmerlandsbanernes nedlæggelse udtalte organisationernes repræsentanter, at det samlede resultat for statsbanerne ved Himmerlandsbanernes nedlæggelse efter mindretallets opfattelse ingenlunde vil betyde nogen forbedring af statsbanernes økonomi, idet tabet af de indtægter, disse baner tilfører det øvrige statsbanenet, vil opveje eller måske endda overstige det driftsunderskud, flertallet mener at måtte regne med ved banernes fortsatte drift. Mindretallet fremførte videre:

„De ulemper, banenedlæggelsen vil få for den egn, banen har betjent, og for samfundsøkonomien i almindelighed vil efter mindretallets opfattelse være så alvorlige, at banenedlæggelsen så vidt muligt bør undgås.

Der er til banerne knyttet så mange og betydelige økonomiske interesser, at indstilling af driften vil medføre forskydninger i ejendommenes værdi samt ændringer i industrielle og andre virksomheders dispositioner, som i høj grad vil virke uheldigt på købstæders og stationsbyers udvikling. At fremkalde en sådan situation for en betydelig landsdel må være en højst betænkelig sag, og foranstaltningen kan ikke retfærdiggøres alene med henvisning til, at statsbanerne sparer nogle få hundrede tusinde kroner om året på sit driftsbudget, hvilket som foran anført endda i høj grad er tvivlsomt.

For samfundsøkonomien iøvrigt vil det formentlig, forinden stilling til banernes nedlæggelse definitivt tages, være nødvendigt at undersøge, hvad nedlæggelse af dette relativt udstrakte banenet vil kræve i henseende til forøget bilmateriel, når oplandets transportbehov — også hvad spidsbelastninger angår — skal dækkes, og hvad dispositionen således kan antages at ville medføre af forøget forbrug af fremmed valuta.

Der er som en væsentlig grund for Himmerlandsbanernes nedlæggelse anført af flertallet, at der i den nærmeste fremtid, såfremt banernes drift skal fortsættes, må anvendes en ekstraordinær anlægsudgift til sporforstærkning på over 2 mill. kr.

Det er utvivlsomt rigtigt, men mindretallet kan ikke se nogen særlig fordel ved at undgå denne anlægsudgift, hvis det offentlige i stedet for skal anvende tilsvarende eller måske endog større beløb på andre ellers ikke nødvendige udbygninger af trafikveje i landsdelen. I øvrigt er der allerede foretaget skinnefornyelser på ca. 24 km af strækningen. Erhvervelsen af strækningen Viborg—Ålestrup (der ejes af et privat selskab) vil derhos kræve anvendelse af en kapital på ca. ½ mill. kr., medens der til gengæld spares en forpagtningsafgift på ca. 20.000 kr.

Endvidere skal bemærkes, at der for tiden betales ca. 400.000 kr. i arbejdsløn til de ved banerne direkte beskæftigede personer — et antal på ca. 100, hvoraf de allerfleste er familieforsørgere.

I en tid, hvor der hersker så stor arbejdsløshed, forekommer det mindretallet urimeligt at indskrænke beskæftigelsesmulighederne, hvilket jo vil blive

følgen af banernes nedlæggelse, thi selv om de fast ansatte tjenestemænd vil blive forflyttet til andre strækninger, vil foranstaltningen medføre, at hjælpearbejdere må afskediges.

Af de her anførte grunde må mindretallet tage afstand fra flertallets forslag om Himmerlandsbanernes nedlæggelse og skal derhos tilføje at disse baners nuværende driftmæssige stilling bør ses under samme synsvinkel som de øvrige baners, nemlig den, at fragttindtægten for tiden er trykket af et takstniveau, som ligger betydeligt under hele det eksisterende prisniveau, samt at der hersker konkurrencemæssige forhold, som i høj grad er i banernes disfavør — et forhold, som denne kommission netop har fået som opgave at bringe en mere rimelig balance i.“

Hele kommissionsarbejdets forløb viste med stor tydelighed, at der var sat ind på et allfor sent tidspunkt. Meget store økonomiske og personlige interesser var igennem de forløbne år blevet knyttet til den skete trafikudvikling, således at det var overordentligt svært at få en fornuftig regulering gennemført. Trods god vilje fra mange sider var det ikke muligt at få flertal for en til bunds gående reorganisation.

Imidlertid gik kommissionens betænkning på godt og ondt med dens iøvrigt meget righoldige oplysende materiale, væsentligt tilvejebragt af kontorchef Stjernqvist, der var en af kommissionens sekretærer, nu til trafikministeriet, men næppe var den nået indenfor dets dør, før verdenskrigen kom og standsede sagens videre behandling.

Den udvikling, som nu fulgte, dokumenterede i hvert fald klart, at det var et stort held, at vi ikke var nået længere frem i den planlagte banenedlæggelsespolitik.

Vort forbunds videre arbejde i det store og for personalets interesser vigtige trafikkoordineringsspørgsmål skal vi senere omtale.

REVISION AF TJENESTETIDSREGLERNE

UDVALGET AF 2. JUNI 1934

På foranledning af Dansk Jernbane Forbund tog CO I i 1932 tjenestetidsreglerne op til behandling. I store træk arbejdede vi efter reglerne fra 1918, som var blevet reguleret pø om pø, snart lidt til den ene side snart lidt til den anden; nu var de efter vor opfattelse i den forfatning, at de trængte til et mere indgående eftersyn.

Det forslag, centralorganisationen fremsendte, gik simpelthen ud på at få månedsnormerne b og c, 234 og 260 timer, strøget, således at der kun blev en månedsnorm på højst 208 timer for alle tjenestemænd.

Ved forhandlingen enedes man om at nedsætte et ministerielt udvalg til at arbejde med sagen. Udvalget, der nedsattes 2. juni 1934, fik departementschef K. H. Kofoed til formand, sekretærer blev kontorchef L. Larsen, statsbanerne, og sekretær i finansministeriet E. M. Dige (den nuværende departementschef).

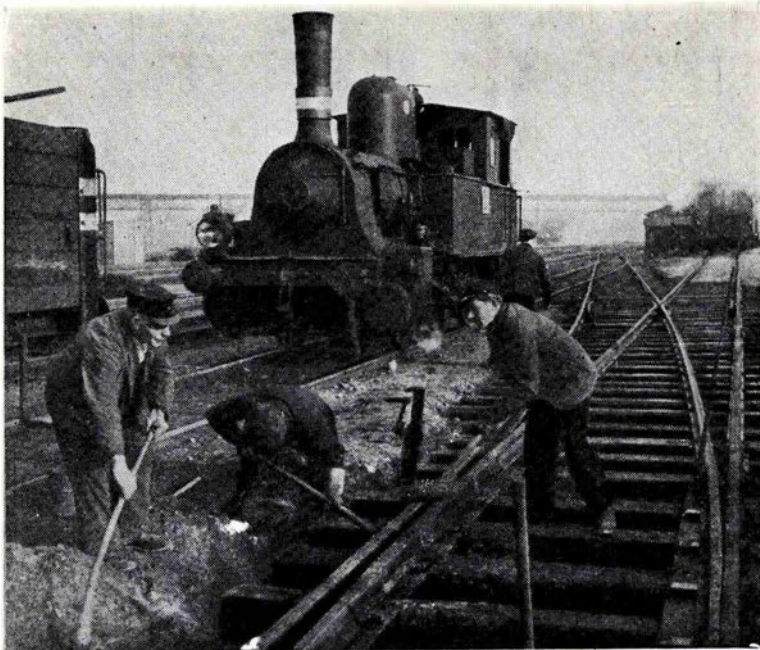
Afdelingschef E. Terkelsen indtrådte i udvalget som statsbanernes repræsentant. Desuden var der repræsentanter fra de øvrige styrelsesgrene samt fra personalets organisationer. Centralorganisation I havde 6 mand i udvalget, deriblandt Sophus Jensen, Dansk Lokomotivmands Forening og Chr. Vejre, Dansk Jernbane Forbund.

Den lange tid, der gik, fra kravet blev rejst i efteråret 1932 til kommissionens nedsættelse i juni 1934, skyldtes for en del, at spørgsmålet blev udsendt til erklæring i de forskellige styrelsesgrene, som foretog en række undersøgelser og omkostningsberegninger, hvilket tog meget lang tid.

Men også arbejdet i selve udvalget gik til en begyndelse langsomt. Fra sommeren 1934 til hen på vinteren 1935 lå det nærmest stille, og organisationerne måtte i lag med daværende finansminister H. P. Hansen for at få bevægelse over fellet. H. P. Hansen, som var os en god mand i denne sag som i adskillige andre, havde nu også sine betænkeligheder, da beregningerne havde vist, at gennemførelsen af den rene 8-timersnorm ville koste 3 mill. kr. årligt, hvilket beløb han ikke kunne få rigsdagen med til. Det radikale parti var under hensyn til stemningen i landbokredse i forvejen uvilligt stemt overfor flere bevillinger til tjenestemændene.

Under konferencen med H. P. Hansen gav han imidlertid tilsagn om at søge gennemført en noget mindre bevilling, og på det grundlag tog udvalget påny fat.

Den 8. oktober 1935 forelå betænkningen. De snævre rammer, udvalget havde fået spændt om sit arbejde, gjorde den rene 208-timersnorm uigennemførlig, men vi nåede dog et par skridt frem



Et af de livsfarlige arbejdsområder.

i den rigtige retning. Udvalget gik enstemmigt ind for, at c-normens 260 timer blev afskaffet og gennemførte samtidig en del andre forbedringer.

Af sådanne væsentlige ændringer i de for statsbanerne hidtil gældende bestemmelser skal vi nævne følgende:

For henførelse fra b- til a-normen var hidtil fulgt den regel, at tjenesten skulle være effektiv i mindst 7 timer. Udvalget foreslog dette kriterium ændret til 6½ time og udtalte, at der ivotrigt skulle anlægges en individuel bedømmelse af tjenestens effektivitet, herunder dens udstrækning i natlimerne. Dette var en let bøjning overfor vor organisations gamle krav om, at natljeneste burde måles med en kortere alen end tjeneste om dagen. Disse ændringer betød mere, end det så ud til på papiret, idet ca. 800 tjenestefolk under stationstjenesten kunne henføres fra b- til a-normen.

Banehåndværkere og signaltjenestens folk havde hidtil i vid

udstrækning været henført til b-normen; de blev nu alle henført til a-normen.

Ved banevedligeholdelsestjenesten havde arbejdstiden lige siden venstregeringens spareperiode været forskudt, således at der blev arbejdet 9 timer pr. dag i tiden 15. marts til 15. maj mod kun 7 timer i december og januar. Denne ordning havde aldrig været populær blandt personalet, og det var forbundets ønske, at den skulle ophæves. Det skete nu, dog ikke i selve udvalget, hvor sagen blev rejst, men ved en påfølgende forhandling med generaldirektoratet, hvortil udvalget havde henvist den. Her enedes man om, at den til 7 timer daglig nedsatte arbejdstid skulle opretholdes i december og januar. Resten af året skulle arbejdstiden være 8 timer, imod at personalet i årets løb skulle kunne pålægges indtil 50 timers ordinært forekommende overarbejde uden overtidsgodtgørelse.

Fra togpersonalet var der fremsat ønske om ændring i beregningen af det tjenestefrie ophold udenfor tjenestestedet, (det var den gang 1 time for togpersonalet og 1½ time for lokomotivpersonalet). Udvalget gik med til at forlænge tiden til 2 timer for såvel tog- som lokomotivpersonalet.

Endvidere foreslog udvalget den regel indført, at der ikke for det kørende personale kan beordres rådighedstjeneste efter 8 timers fraværelse fra hjemstedsstationen, samt at fraværelse og rådighedstjeneste højst må udgøre 10 timer tilsammen, og der blev sat et maksimum på 12 timer for rådighedstjeneste i hjemmet.

Bestemmelsen om maksimums-togtjenesten på den enkelte dag havde vi også ønsket ændret, men det blev for dyrt. Udvalget udtalte dog som en art indrømmelse, at den gældende maksimumstjeneste, 10 timer, ved tjenestens tilrettelægning bør behandles med varsomhed og fornøden hensyntagen til tjenestens beskaffenhed, den forudgående hvilelid m. v.

Togtjenestereglen om, at det tjenestefri ophold på hjemstedsstationen mellem 2 døgn's hovedarbejder mindst skal være 9 timer, var af organisationerne ønsket forlænget til 12 timer. Denne ændring blev opgjort til en merudgift på 450.000 kr. årligt og måtte af økonomiske grunde opgives. Men udvalget markerede sin gode vilje ved at skrive i betænkningen, at det bør tilstræbes, at et så

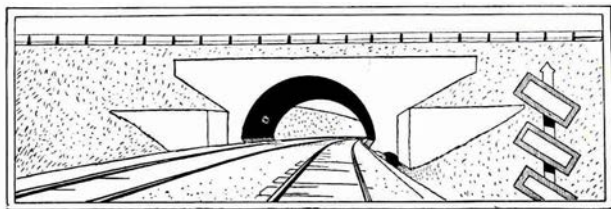
kort ophold som 9 timer kun undtagelsesvis bør finde sted mellem 2 døgn's hovedarbejder, ligesom der bør tages hensyn til begge de tilgrænsende tjenesters beskaffenhed.

Den samlede merudgift ved disse forslags gennemførelse var for statsbanerne opgjort til ca. 600.000 kr., hvoraf ca. 550.000 gik med til ophævelse af c-normen samt til oprykning af tjenester fra b- til a-normen ifølge det ændrede kriterium.

Under arbejdet i statsbanernes særlige udvalg rejste forbundets repræsentant spørgsmålet om oprettelse af et tjenestetidsnævn. Forslaget, der straks blev noget køligt modtaget, henvises efter en del drøftelser til forhandling mellem organisationerne og administrationen. Denne fandt sted umiddelbart efter, og tjenestetidsnævnet for statsbanerne blev oprettet. Administrationens oprindelige frygt for, at et sådant nævn ville komme til at drukne i sager, har i tidens løb vist sig ganske ubegrundet. Nævnet har i de år, der siden er forløbet, kun få gange været i funktion, det virker som betjenten på gadehjørnet alene ved sin tilstedeværelse.

De ændrede tjenestetidsregler trådte i kraft 1. april 1936, og man regnede med, at de for alle styrelsesgrene ville koste staten ca. 1 $\frac{3}{4}$ mill. kr.

Ved den forhandling i generaldirektoratet, hvor der blev truffet aftale om tjenestetidsnævnets oprettelse og ændring i banetjenestens forskudte arbejdstid, blev der tillige truffet overenskomst om at tilsikre tjenestemændene mindst 22 ordinære fridage på søn- og helligdage eller i mangel deraf en halv feriedag for hver mistet frihelligdag indtil 8 ekstra feriedage og derefter en feriedag for hver mistet frihelligdag. De her nævnte forbedringer af tjenestetids- og fridagsbestemmelser førte os ikke helt frem, men de var ikke helt små skridt i den rigtige retning.



KONSOLIDERING AF STATSTJENESTEMÆNDENES CENTRALORGANISATION I

På kongressen i Århus 1936 behandlede forbundets forhold til andre organisationer — også til de i statsljesneslemændenes centralorganisation stående ljesnesmandssammenslutninger.

Vedrørende det sidste forhold udtalte kongressen følgende:

„Det samarbejde, der hidtil har været etableret mellem Dansk Jernbane Forbund og andre ljesnesmands- og arbejderorganisationer i ind- og udland bør fortsættes.

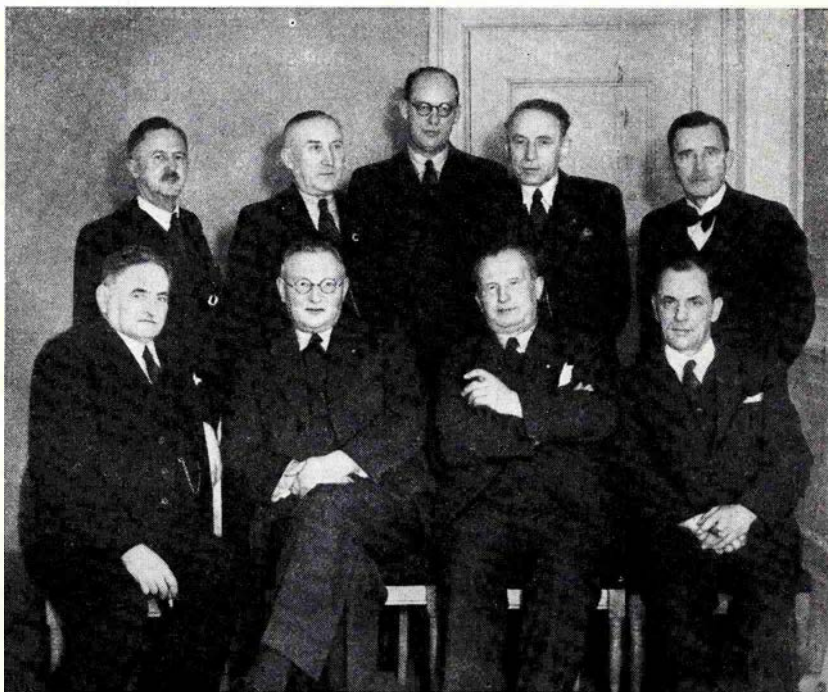
I betragtning af hele den politiske og økonomiske situations seneste udvikling vil det yderligere være ønskeligt, at ljesnesmandsorganisationerne i langt større udstrækning end hidtil tilslutter sig den øvrige arbejderbevægelse, og kongressen pålægger hovedbestyrelsen at have sin opmærksomhed henvendt herpå, og hvor lejlighed gives, yde sin medvirken til, at en sådan bevægelse fremmes“.

Den 26. november samme år blev der på centralorganisationens repræsentantskabsmøde efter forslag af vort forbunds repræsentanter vedtaget en udtalelse, i hvilken det pålagdes styrelsen at undersøge muligheden for en stærkere økonomisk konsolidering af de enkelte organisationer samt muligheden for at omdanne centralorganisationen til et mere effektivt organ for statens ljesnesmænd.

Styrelsen tog straks opgaven op og nedsatte et tremandsudvalg, bestående af daværende kriminalassistent — nuværende kriminalkommissær — Jessen Jensen, plejerassistent Johs. Hansen og sekretær Chr. Vejre. Udvalget — med sidstnævnte som formand — afgav efter kort tids forløb en enstemmig betænkning, gående ud på at foretage en omfattende reorganisation af centralorganisationen. Der foresloges oprettelse af et sekretariat, som navnlig skulle bistå de mindre foreninger i varetagelse af deres organisationsmæssige opgaver. Et af de vigtigste og mest principielle punkter, som udvalget foreslog indføjet i de ny vedtægter, var imidlertid den såkaldte konsolideringsbestemmelse, efter hvilken samtlige organisationer af deres kontingent forpligtedes til at henlægge et beløb, svarende til mindst 50 øre pr. medlem pr. md. (for så vidt de ikke allerede henlagde tilsvarende eller større beløb), indtil fonden nåede en størrelse, svarende til 30 kr. pr. medlem.

Vedrørende anvendelsen af de således henlagte midler foreslog udvalget, at beløbene til enhver tid skulle kunne rekvireres af styrelsen til understøttelse under faglige konflikter, såvel indenfor centralorganisationens eget område som indenfor de af De samvirkende Fagforbund i Danmark omfattede organisationer. De tjenestemandorganisationer, der allerede var medlemmer af De samvirkende Fagforbund, kom selvfølgelig ikke ind under denne bestemmelse. Hensigten med forslaget var at give det faktiske interese-fællesskab mellem tjenestemændene og landets øvrige organiserede arbejdere et reelt grundlag at hvile på. Iøvrigt tilsigtede forslaget at konsolidere tjenestemandorganisationerne indadtil økonomisk og moralsk.

Udvalgets forslag blev enstemmigt tiltrådt af centralorganisationens styrelse. Det udsendtes derefter til behandling i samtlige medlemsorganisationer, hvor det alle steder fik en forstående



CO's forretningsudvalg efter reorganisationen.

modtagelse. Det vedtoges endeligt så godt som enstemmigt på repræsentantskabsmødet i København den 17. oktober 1936.

Herméd trådte Statstjenestemændenes Centralorganisation I ind i et nyt afsnit, vel rustet til fremtidens arbejde. Den var med sine nye vedtægter blevet mere arbejdsdygtig. Båndene mellem de enkelte etatsorganisationer blev fastere knyttet, og den var indgået som et betydningsfuldt led i den danske arbejderbevægelses stærke kæde. De, der havde spået, at en så radikal kursændring ville medføre splittelse såvel indenfor centralorganisationen som i de enkelte organisationer, fik ikke ret. Reorganisationen foregik uden vaklen af nogen art, hvilket tjener de danske statstjenestemænd til ære — deres centralorganisation tæller nu ca. 35.000 medlemmer og er en af landets betydeligste centrale sammenlutninger.

GENNEM DE ØKONOMISKE KRISER I TREDIVERNE

I 1930 og de nærmeste år efter var der som tidligere berørt en hård økonomisk verdenskrise, hvis dønninger mærkedes stærkt i vort land.

Af hensyn til sin egen anstrengte økonomi måtte Danmarks største aftager af landbrugsprodukter, England, iværksætte nogle for vore afsætningsmuligheder hemmende kontingenteringsbestemmelser.

På det tidspunkt var det overproduktion af varer, som bragte det økonomiske liv ud af balance, hvilket i vore dage kan lyde som en dårlig vittighed. Det er galt, når der produceres for få varer, hvad vi har bitre erfaringer for efter sidste verdenskrig, men det er også galt, når der frembringes for mange, det fører bl. a. til arbejdsløshed — en af det kapitalistiske samfunds værste og mest karakteristiske svøber. Vort land led stærkt under arbejdsløsheden i nogle år i trediverne, og samtidig satte landbrugskrisen ind som følge af de dårlige afsætningsforhold.

Fra arbejdsgiverside krævedes betydelige lønreduktioner — ønskedrømmene gik så langt som til hele 20 pct. — og arbejdsgiverforeningen satte lockout-truslen på sin dagsorden for at gennemtvinge kravet.

Partiet venstre benyttede naturligvis lejligheden til at kræve tjenestemændenes lønninger væsentligt nedbragt. Landet skulle jo hjælpes ud af dets nød, og efter gammel sæd og skik skulle arbejdere og tjenestemænd gå i spidsen for hjælpekolonnen. Situationen var både vanskelig og alvorlig, men heldigvis havde vi et politisk styre, der var på højde med den og forstod at samle kræfterne til et gavnligt samarbejde i stedet for at splitte dem i ørkesløs strid.

Staunings regering sluttede i februar 1933 en overenskomst (Kanslergade-forliget) med venstre, hvorefter kronekursen blev sænket, hvilket imødekom landbruget og gav det flere kroner for sterling. Visse skatteforøgelse blev gennemført til støtte for sociale foranstaltninger, og samtidig blev lockouten forhindret, og venstres plan om dyb nedskæring af tjenestemandslønningerne henlagt.

Naturligvis måtte tjenestemændene tage deres part af byrderne, men de blev i hvert fald fri for den særbeskatning, som venstre og de konservative så brutalt pålagde dem i 1927, og som man tydeligt havde vist sindelag til at gentage.

Efter denne politiske overenskomst fik de indenlandske forbrugere pålagt en afgift på smør, flæsk, margarine og kød, af hvilken provenuet gik til landbrugsproducenterne til afbalancering af de lave eksportpriser.

En følge heraf var en stigning i detailpriserne således, at udgiftstallet pr. februar 1934 gik op med 147 kr. Efter regulerings-tillæggets bestemmelser skulle dette tillæg dermed forøges med 2 portioner fra 1. april 1934. Imidlertid hidrørte de 70 kr. af udgiftstallets stigning ifølge Det statistiske Departements udregninger direkte fra de ovenfor nævnte indlandsafgifter, og finansministeren henstillede til tjenestemandsgeselskaberne, at de frivilligt gav afkald på erstatning for denne del af stigningen. Denne henstilling vedtog geselskaberne enstemmigt at følge ud fra det synspunkt, at tjenestemændene intet moralsk krav havde på særskilt at få dækket de fællesydelse, der var pålagt hele befolkningen. Vort principielle standpunkt havde jo alle dage været at kræve tjenestemændene behandlet på lige linie med an-

dre borgere — eller udtrykt med vort eget motto: „Vi må gøre vor pligt for at kunne kræve vor ret“.

Loven herom, dvs. reguleringstillæggets midlertidige løsrivelse fra pristallet, blev derefter vedtaget i rigsdagen, og under behandlingen lød fra alle sider anerkendende ord om tjenestemændenes samfundssind. Loven blev ikke fornyet, da den udløb året efter, idet den særlige smør- og margarineafgift var bortfaldet.

ARBEJDSGIVERNE IVÆRKSÆTTER LOCKOUT

I 1936 oplevede Danmark et uroligt forår. Trods de stigende priser på livsfornødenheder var arbejdsgiverne frimodige nok til at kræve reallønnen reduceret, og denne gang gjorde de alvor af truslen og foranstaltede en storlockout, som omfattede ca. 150.000 arbejdere. Efter nogle ugers forløb stillede forligsinstitutionen et mæglingforslag, som godkendtes af arbejderne. Arbejdsgiverne var imidlertid mere krigslystne. De mente at have gode kort på hånden og ville bruge dem til at tvinge arbejderne bort fra de forholdsvis gode positioner, der gennem årene var vundet. Der var sikkert også politiske interesser med i spillet. Socialdemokratiets voksende indflydelse var en torn i øjet på højfinansens og en heldig gennemført lockout ville ikke være nogen ringe hemsko på dets vej. Arbejdsgiverne forkastede derfor forligsforslaget — den for landets interesser så ødelæggende arbejdsstrid skulle fortsættes.

Men så greb Staunings regering påny kraftigt ind i begivenhederne og løste med et dristigt snit den hårde knude. Regeringen forelagde simpelthen et lovforslag, hvorefter forligsmandsforslaget ophøjedes til lov.

Forslaget vakte nogen bevægelse også i arbejderkredse, hvis principielle uvilje mod tvungen voldgift var gammel og indgroet, men man erkendte foranstaltningens nødvendighed. Loven gennemførtes, idet hverken venstre eller konservative turde modsætte sig den, og lockouten afsluttedes.

OMKRING REGULERINGSTILLÆGGETS STILLE ZONE

Fra 1934 fortsatte priserne deres vandring opefter; pr. februar 1935 var udgiftstallet 2572, og året efter var det 2657. Vi var nu

inde i det gølge interval på reguleringsstillæggets skala, hvor 3 portioner blev læmnet mellem udgiftstallene 2421 og 2842. Det var det offer, som i 1931 måtte bringes til de strenge venstre-guder for at få lønningsloven helskindet gennem landstinget.

I 1936, da udgiftstallet uden udsigt til kursændring trængte mere og mere ind i „zonen“, fremsatte forbundets hovedbestyrelse overfor centralorganisation I forslag om at få urimeligheden ophævet eller i hvert fald formindsket. Forhandlingerne med finansminister H. P. Hansen fandt sted den 20. februar og fortsattes og afsluttedes den 16. marts 1937.

Der opnåedes enighed om, at reguleringsstillægget midlertidigt skulle forhøjes med et beløb, der svarede til 1 portion, som dog mindst skulle udgøre 96 kr.

Ordringen var på det tidspunkt udtryk for det politisk gennemførlige, og H. P. Hansen viste megen imødekommenhed, og overfor nogen venstresurhed argumenterede han ikke uden virkning med den imødekommenhed, tjenestemændene hidtil havde vist ved at give afkald på portioner, de lovmæssigt tilkom.

I efteråret 1937 fremsattes påny krav om, at reguleringsstillægget blev à jourført. Vilh. Buhl, som havde afløst H. P. Hansen som finansminister, var indforstået med, at forhandlinger blev optaget, men af praktiske grunde ønskede regeringen at afvente udgiftstallet pr. februar 1938. Da det kom, viste det en yderligere stigning på 143 kr.

Nu var vi nået helt om på den anden side af „hullet“ og havde fra 1. april 1938 lovmæssigt krav på 1 portion reguleringsstillæg. Forhandlingerne ville således komme til at dreje sig om erstat-



Finansminister H. P. Hansen.

ning for de 3 portioner, der var indefrosset, og hvoraf vi under forhandlingerne med H. P. Hansen midlertidigt havde fået den ene udløst. Resultatet blev, at den H. P. Hansenske erstatningsportion blev afløst af et midlertidigt tillæg på 168 kr., ensartet for alle lønningsklasser, hvilket var relativt tilfredsstillende også i betragtning af, at en ordinær portion ligeledes forfaldt til udbetaling.

Embedsklasserne var ikke særlig glade for det ensartede tillæg som erstatning for de betydelig højere reguleringstillægsportioner, de mente at kunne tilkomme i henhold til reguleringstillæggets satser, men de tiltrådte overenskomsten i erkendelse af, at det var de små lønninger, prisstigningerne berørte mest føleligt.

I det hele taget var samarbejdet med embedsklassernes centralorganisation og samrådet (embedsmændene i centraladministrationen), under ledelse af henholdsvis stationsforstander Høgsgaard og rektor Henrik Bang, det allerbedste igennem disse år, hvilket naturligvis i høj grad bidrog til forhandlingernes relativt gode forløb. Hertil kom, at socialdemokratiet og de radikale, som fra 1929 havde flertallet i folketinget, fra september 1936 også fik flertal i landstinget. Det betød dog ingenlunde, at socialdemokratiets og vore lønpolitiske synspunkter kunne trænge igennem, thi selv om det radikale partis indstilling ikke kunne kaldes uvilligt, så havde den dog en vis slagside, en „kant“ der, hvor partiets landbrugspolitiske interesser begyndte.

Udgiftstallet pr. februar 1939 viste for første gang i mange år en nedadgående tendens. Tilbagegangen var ikke stor — kun 22 kr. — idet tallet dalede fra 2853 til 2831. Nedgangen medførte imidlertid, at reguleringstillægget ifølge loven skulle gå ned med 1 portion. Under forhandlingerne med Buhl lykkedes det imidlertid at bibeholde denne portion, hvilket praktisk betød, at „hullet“ nu var udlignet for tjenestemændene i de lavere lønningsklasser.

I løbet af 1939 viste priserne igen en voldsom stigende tendens. Udgiftstallet røg pr. februar 1940 helt op til 3181. Stigningen var sikkert i høj grad påvirket af den stedse mere truende verdenssituation, der gjorde folk nervøse og forøgede vareefterspørgselen — hamstringen tog fat. Reguleringstillægget forøge-

des fra april 1940 automatisk med 4 portioner, og det lykkedes ved forhandlingerne med regeringen trods stærk uvilje og modstand fra venstre og det lille bondeparti at bevare de midlertidige tillæg, som dækkede det tomme interval. Det var den sidste fase i reguleringsstillæggets bevægede historie, før verdenskrigen nåede ind over vore grænser og bragte forholdene helt ud af normalt leje.

CH. PETERSEN FRATRÆDER SOM FORRETNINGSFØRER FOR DJF

Kapitlet om vort lønningsmæssige arbejde i perioden op under de katastrofale verdensbegivenheder skal vi afslutte med nogle ord om den mand, der i 25 år stod i spidsen for vort forbund.

Den 1. januar 1939 fratrådte Charles Petersen sin stilling i DJF. Han fortsatte dog endnu nogle år, til 1942, som formand for CO I, og var i denne egenskab med til at forberede de første krigsårs lønningsarbejde og lønningskommissionens nedsættelse.

Ved sin afgang fra forbundet fik han megen anerkendelse, og han fortjente det, thi hans indsats i vort organisationsarbejde har været overordentlig betydningsfuld. Da Charles Petersen i 1914 afløste J. Christophersen, var han endnu en ung mand, ikke fyldt 36 år. Verdenskrigen 1914 til 1918, der udbrød få måneder efter hans valg, stillede organisationen overfor en række vigtige opgaver, først og fremmest den at beskytte medlemmerne mod den hastigt voksende dyrtid. Med beundringsværdig energi lög han dette arbejde op både indenfor vor egen organisation og senere i CO I, hvor han snart blev den ledende personlighed. Ved de meget hyppige forhandlinger, der under krigen førtes med den radikale regering, som i sin politik var stærkt afhængig af venstre og de konservative, stod han altid som hele tjenestemandstandens selvkrevne ordfører, der med myndighed og vægt talte dens sag. Han blev medlem af den store lønningskommission af 1917, hvor han øvede megen indflydelse og satte præg på det skelsættende arbejde, der førte til lønningsloven af 1919, hvis principper danner grundlaget for senere lønningslovgivning i Danmark.

Gennem de 2 nedskæringsperioder i tyverne under venstre-regeringerne var det Dansk Jernbane Forbund, som i første række tog kampen med magthaverne op, og som medlem af sparekommissionen var det Ch. Petersens fasthed og saglige indsigt i alle tjenestemandforhold, der gang efter gang satte nedskæringsmændene til vægs og begrænsede omfanget af deres virksomhed.

Ved lønningsloven af 1931, i hvis forberedelse gennem et kommissionsarbejde han også havde deltaget i allerførste række, kom han ud i hård modvind, da betydelige kredse af vore medlemmer nægtede at godtage forslaget i den forelagte skikkelse. Men Ch. Petersen hævdede kraftigt og vedholdende, at vi ikke turde risikere en forkastelse. Medlemmernes flertal fulgte ham også denne gang, om ikke med den sædvanlige enstemmighed. Men den følgende tid viste, at han havde set rigtigt.

Charles Petersen var sjælen i den stærke udvikling, vort forbund gennemgik under hans 25-årige forretningsførertid — det gælder ikke enkelte områder, men dem alle. Selvfølgelig fostrede han ikke selv alle planer til de foranstaltninger, der udbyggede og forstærkede grundlaget for organisationens virksomhed, men han havde den gode egenskab at kunne acceptere planer og arbejde for dem — også når de ikke var hans egne.

I 1931 blev Ch. Petersen medlem af landstinget, og efterhånden kom han til den opfattelse, at han havde fået så mange tillidshverv, at det var ønskeligt at påbegynde en afvikling. Denne afvikling fra den faglige del af arbejderbevægelsen begyndte med nedlæggelse af forretningsførerposten den 1. januar 1939 og sluttede med afgang fra centralorganisationens formandspost i 1942. Det vil føre for vidt her at nævne alle de områder indenfor vor organisation, etaten og den danske tjenestemandstand, hvor Charles Petersens initiativ har sat sine spor. Her skal blot nævnes så forskellige områder som sygekassen, forbundets lånefond, mindesmærkerne på Fredericia vold og de forbedrede enkepensioner. Der groede noget, hvor han havde sat ploven i jorden; men først og fremmest Dansk Jernbane Forbund skylder ham tak for hans store indsats i organisationsarbejdet.

Til Charles Petersens afløser valgte kongressen i Nørresundby formanden for stationspersonalets afdeling III, 2. distrikt, eks-

pedient Thorvald Petersen. Trekvart år senere udbrød verdenskrig nr. 2, og derefter fulgte den 9. april 1940 vort lands besættelse af en brutal krigsmagt, som stillede organisationen overfor nye krævende opgaver.

Chr. Petersen drøfter på den første kongres (1930) efter sin fratræden som forbundets forretningsfører problemerne med sin gamle ven og medarbejder Jens Rodevang.



DEN SIDSTE PERIODE FØR LANDETS BESÆTTELSE

Efter kongressen i 1938 lykkedes det at afslutte en for stationsljenesten betydningsfuld sag, nemlig oprykning til 14. lønningsklasse af overportør II stillinger med ljeneste i de større signalhuse og ved vigtigere rangerljeneste. På forbundets foranledning nedsattes i januar 1938 om denne sag et administrativt udvalg, i hvilket vi fik 3 repræsentanter: J. K. F. Jensen, Meldgaard Kristensen og Chr. Vejre.

Overportørudvalgets betænkning, som forelå 3. maj 1939, gik ud på, at der i løbet af 7 år med et forholdsmæssigt antal årligt blev foretaget ialt 215 oprykninger, heraf 108 ved rangerljenesten og 107 i signalhusene. Ordningen opfyldte et særdeles rimeligt krav, og resultatet blev modtaget med tilfredshed.

Et lignende udvalg blev den 8. september 1939 nedsat til undersøgelse af, hvorvidt stillingerne som overbaneformand, banefor-

mænd I og II og tilsvarende stillinger i signaltjenesten var placeret i overensstemmelse med deres ansvar og betydning. Forbundets repræsentanter i dette udvalg var Fr. Bøtchiær, Thorvald Pedersen og Chr. Vejre. Sagen kom dog lidt i klemme ved krigsudbrudet i efteråret 1939 og landets besættelse i foråret 1940, men det lykkedes efterhånden at få arbejdet i gang, og det afsluttedes den 1. december 1941 med en overenskomst, efter hvilken fremtidige oprykninger til disse stillinger i bane- og signaltjenesten sker på grundlag af beregnede arbejdsenheder indenfor det pågældende område (kolonne og telegrafformandsstrækning). Ordningen har siden virket tilfredsstillende.

En anden betydelig sag, der også førtes igennem i 1939, var en forbedret anciennitet for aspiranter, som havde haft en uforholdsmæssig lang ekstraarbejdstid på grund af standsningen i ansættelserne. Ordningen, som for forbundets vedkommende omfattede 96 medlemmer, gennemførtes med tilbagevirkende kraft fra 1. april 1938.

En sag, der forud for krigen — ja endda helt op til de sidste krigsår — gav forbundet en del arbejde, var de skærpede synsprøver (farveprøver). Det nye japanske farveprøvesystem skulle ifølge visse internationale aftaler også gennemføres herhjemme. En del jernbanemænd af alle grader, som var beskæftiget ved sikkerhedstjenesten, bestod ikke farveprøven og måtte af den grund overflyttes til andre tjenester. Forbundets opgave måtte naturligvis her indskrænke sig til at våge over, at ingen blev vraget uden gyldig grund, og at de af vore medlemmer, som måtte overgå til anden tjeneste, fik en rimelig og retfærdig behandling. Denne opgave blev løst, selv om det jo ikke kunne undgås, at enkelte af de farvesvage tjenestemænd havde fornemmelsen af, at de i fremtiden godt kunne have gjort fyldest i deres tidligere stillinger på det gamle synsprøvegrundlag.

Den 23. oktober 1939 var 40-årsdagen for Dansk Jernbane Forbunds stiftelse. Den stiftelsesfest, som var planlagt, blev efter hovedbestyrelsens bestemmelse afblæst i anledning af de alvorlige verdensbegivenheder, der var indtrådt med krigsudbrudet i september samme år.

Jubilæet blev dog markeret ved, at hovedbestyrelsen for første

gang uddelte portioner af den på 1938 kongressen stiftede jubilæums-legatfond. Endvidere udgav Jernbane-Tidende et jubilæumsskrift, i hvilket statens og forbundets historie var trukket op i nogle hovedlinier.

MINDELUNDEN PÅ FREDERICIA VOLD

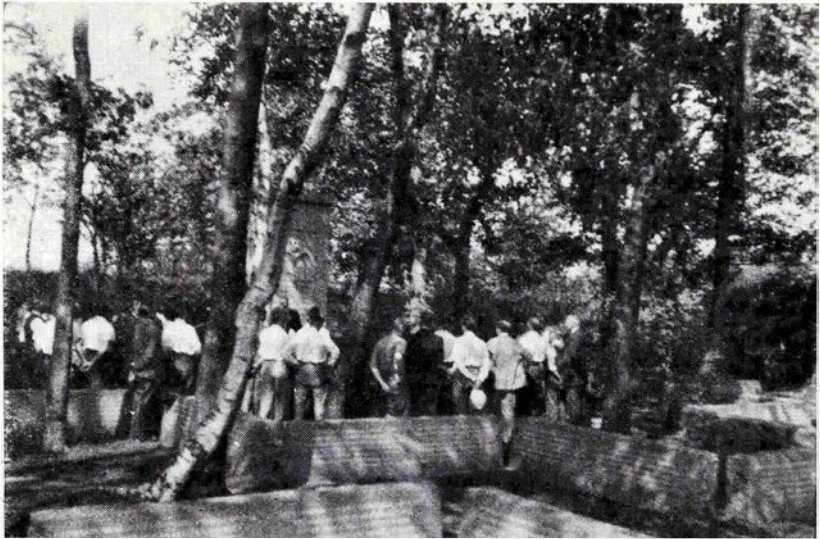
Omkring 1937 fremsatte Charles Petersen tanken om at markere vort forbunds 40 års jubilæum ved på et centralt sted i landet at rejse et minde for de kammerater, der i tidens løb var forulykket under deres tjenestegering.

Da tanken blev generaldirektør P. Knutzen bekendt, foreslog han at realisere den på et bredere grundlag. Han foranledigede et møde afholdt mellem generaldirektoratet og de fire jernbaneorganisationer. Planen fik her enstemmig tilslutning, og der nedsattes et udvalg til dens nærmere udformning. Det bestemtes, at generaldirektoratet betalte den ene halvdel af omkostningerne, og personalets organisationer den anden halvdel — fordelt mellem disse efter medlemstal.

Udvalget blev enigt om, at mindesmærket burde rejses i den centrale jernbaneby Fredericia, og efter samråd med Fredericia kommune fik vi af denne overladt den nu så landskendte, Holsens Bastion, nærmest den gamle jernbanestation. Pladsen blev planlagt, og tegninger til stenene og deres placering blev udarbejdet af statsbanernes overarkitekt, K. T. Seest. Stenene blev brudt og forarbejdet på Bornholm, og teksterne på hovedstenene skyldes trafikchef Emil Terkelsen, den nuværende generaldirektør. Man kan således med rette sige, at hele det storslåede og samtidig jævne danske mindesmærke, staten har rejst for sine faldne, i højeste grad er dens eget.

Mindelunden blev indviet den 29. oktober 1939 umiddelbart efter forbundets 40 års jubilæum.

Da jernbanemændenes arbejdsplads desværre hvert eneste år tager sine ofre blandt personalet, er mindelunden anlagt således, at navnstenene kan suppleres — de indeholder nu indbefattet frihedskampens 23 døds ofre navne på 579 dræbte kammerater i tiden efter 1900.



Før den tid har man ikke været i stand til at skaffe en nogenlunde pålidelig navneforlegnelse over de forulykkede.

Det samlede mindesmærke består af en større granitsten flankeret af 2 noget mindre; foran disse hovedsten er navnestene anbragt i halvbuer. I den midterste hovedsten står følgende verslinier indmejslet:

„Jernbanemændenes Gærning
 mellem de blanke Skinner,
 Arbejdets hastige Rytme,
 Togene Dag og Nat
 kræver af alle en Indsats,
 af nogle den største: Livet —
 dem til Ære og Minde
 Stenene her er sat.“

På stenens fod er følgende inskription: *„Rejst i Aar 1939 af De danske Statsbaner og Statsbanepersonalets faglige Organisationer til Minde om forulykkede Arbejdsfæller“.*

Den ene fløjsten er til minde om de i tiden 1847—1900 forulykkede, den har inskriptionen:

„Er Navnene gemt bag Aarliernes Slør
og Gravene hjemfaldne Skjul —
hver tæller dog med i den Flok, som dør
under Togenes rullende Hjul.“

På den anden fløjsten, rejst for de, der forulykkede under arbejdet på nyanlæg af jernbaner her i landet, læses:

„De saaede Arbejdets Kærner
og høstede Dødens Korn —
men Mindernes Blomsterstjerner
kan gro mellem Savnenes Torn.“

En særlig sten rejst for etatens dræbte frihedskæmpere omtales nærmere andet steds i bogen.

Pladsen til mindelunden er som nævnt skænket af Fredericia kommune. Vedligeholdelsen bekostes af DSB, der sammen med de fire jernbaneorganisationer drager omsorg for, at der regelmæssigt henlægges blomster ved mindestenene.

Denne mindelund er noget specielt dansk — så vidt vides findes der intet andet steds noget tilsvarende.

Sindet stemmes til alvor og eftertanke, når man træder ind under trækuplerne på den gamle fæstningsvold i Danmarks mest centrale jernbaneby. Det er, som man går under en katedrals høje hvælvinger, og uvilkårligt blotter den besøgende sit hoved.

Men nedenfor på det læt ved liggende jernbaneterræn går arbejdet sin uafbrudte gang døgnet rundt. Spilddampen fra rangermaskinerne, de buldrende vogntræk og fløjtesignalerne er som en hilsen til dem, som engang havde deres gerning dernede — og gav deres liv som in'sats.

LØNNINGSLOVENS REVISION STANDSES OG GENOPTAGES

Af de programspørgsmål, nazisternes verdensbrand foreløbig indhyllede i tåge, var tjenestemandsløvens revision.

Vor kongres i 1938 vedtog følgende resolution vedrørende lønspørgsmålet:

„Kongressen er iøvrigt af den opfattelse, at en almindelig revision af tjenestemandsløvens lønnings- og pensionsbestemmelser snart vil være påkrævet,

og det henstilles til hovedbestyrelsen at fremsætte krav om en lønningslovsrevision så snart den anser tiden bejelig derfor, samt at iværksætte de for dette formål nødvendige forarbejder."

Iøvrigt udtalte samme kongres:

„Kongressen udtaler derhos sin anerkendelse overfor regeringen og det nuværende rigsdagsflertal for den række gode demokratiske love og sociale foranstaltninger, der særlig i de sidste 2 år er gennemført til gavn for den arbejdende befolkning i vort land samt for de forholdsregler, der er truffet til bekæmpelse af den hærgende arbejdsløshed."

På forslag af forbundets repræsentanter i CO I fremsendtes en skrivelse til regeringen med krav om nedsættelse af en lønningskommission, og centralorganisationens styrelse nedsatte et udvalg med den opgave at udarbejde forslag til ændringer i tjenestemandsløven. Et tilsvarende udvalg blev nedsat af forbundets hovedbestyrelse. Disse udvalg var godt igang med arbejdet, da landets besættelse gjorde det formålsløst at tænke på en lønningsrevision foreløbig.

Forbundet og centralorganisation I ville dog ingenlunde dermed opgive tanken om revisionens forberedelse i en kommission ud fra det synspunkt, at hvis kommissionen først blev nedsat efter krigens og besættelsestidens ophør, ville der forløbe endnu en rum tid, før arbejdet kunne tilendebringes, og revisionen gennemføres.

Der rettedes derfor fra centralorganisationens sekretariats side flere henvendelser til regeringen, men finansministeriet var betænkeligt og hævdede, at lønningerne umuligt kunne fastlægges, så længe de økonomiske og statsfinansielle forhold var så usikre. Heroverfor fremførte centralorganisationen det synspunkt, at selv om de egentlige lønninger ikke kunne fastsættes, så var der intet i vejen for, at selve de lønningsmæssige rammer og lønningsklassernes indbyrdes placering m. v. kunne tilrettelægges, ligesom de øvrige afsnit i loven, som ikke direkte berørte lønningerne, kunne gennemgås og revideres i en kommission, således at disse forslag kunne ligge færdige til indsætning af selve lønsatserne, når krigen var sluttet.

Overfor disse argumenter bøjede regeringen sig omsider, og lønningskommissionen nedsattes i februar 1943. Kommissionens arbejde og dens resultater skal vi gøre rede for i et følgende afsnit.

UNDER KRIG OG BESÆTTELSE

HARDE TJENESTEVILKAR OG DALENDE REALLØN

I de tidlige morgentimer til den 9. april 1940 brød den tyske hær uden varsel som en røverbande ind over Danmarks grænser, og den tid, der nu fulgte, danner et ganske særligt afsnit i vort lands historie.

Besættelsestiden satte sit tryk på alle vore hjemlige forhold og berørte naturligvis også i høj grad de faglige organisationers arbejde.

Vort forbunds opfattelse af den nye og højst ejendommelige situation blev udtrykt ved følgende betragtninger i Jernbane-Tidende for 15. april 1940:

„Statens øverste myndigheder har erkendt det danske samfunds nuværende stilling og har opfordret befolkningen til at vise beherskelse og loyalitet, således at ro og orden må præge livet i Danmark under de ændrede vilkår.

At statens tjenestemænd fuldt ud vil opfylde disse krav, næres der ingen tvivl om. Enhver vil til bunds forstå, at hensynet til helheden er det fremherskende — det centrale i dagens gerning. At gøre sin pligt har altid været det krav, en dansk tjenestemand søgte at udfylde, og stærkest vil han bestrebe sig derfor under en alvorlig situation.

Der vil i disse tider blive stillet store fordringer til tjenestemænds personlige egenskaber, deres diskretion, loyalitet og takt. Når disse fordringer opfyldes efter al evne, tjener vi vort samfund, som vi skal — og er dets tjenestemænd i ordets fulde betydning.

— — —

Det er under den nuværende tilstand vor pligt at gøre, hvad vi kan, for at de flest mulige menneskelige værdier bevares, til freden igen vender tilbage, og vi er vis på, at alle vort forbunds medlemmer kan og vil øve deres indsats ved at udføre dagens jævne hverv pligtro og samvittighedsfuldt som gode danske mænd.

Hermed vor kammeratlige hilsen til alle forbundets medlemmer og dets tillidsmænd.“

Disse synspunkter blev gentaget og enstemmigt understreget af kongressen i Randers i august 1940.

Der blev, som vi havde forudset, stillet store krav til tjenestemændene og ikke mindst til statsbanernes personale i de 5 besættelsesår. Dag som nat måtte vore medlemmer udføre deres tjeneste på mørklagte arbejdspladser, praktisk taget foran de tyske

geværmundinger. Hertil kom yderligere for vore søfolks vedkommende minerefare, og for alle jernbanefolk risikoen ved flyverangrebene på linier, søruler og stationspladser.

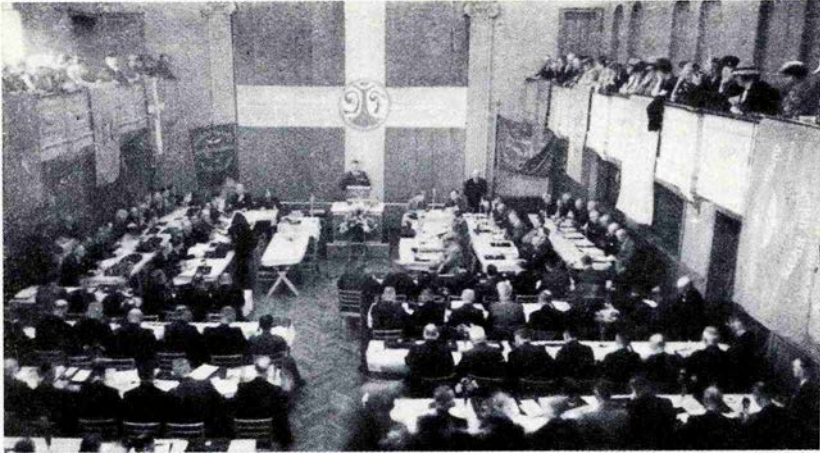
Men ikke alene var faren ved selve arbejdet på banernes område overordentlig stærkt forøget, selv det at skulle til og fra tjeneste, når mørket var faldet på, var dødsens alvor. Gennem de øde mørklagte gader hørtes de tyske patruljers støvletramp — ikke sjældent afbrudt af maskingeværernes bjæffen og drøn fra bombeeksplosioner.

Men tjenesten blev passet trods farer og vanskeligheder, og den for befolkningen så livsvigtige trafik blev opretholdt på en sådan måde, at jernbanens personale kan se tilbage over besættelsesårene i bevidsthed om at have båret deres rigelige part af byrderne.

Men også det økonomiske læs, som besættelsen væltede over på det danske samfund, måtte tjenestemændene bære deres rigelige part af, ligesom iøvrigt flertallet af arbejderklassen.

Tyskerne lod mønten rulle, og det kunne de sagtens gøre, al den stund de kunne trække på den danske nationalbank, så meget de lystede. Den halve snes milliarder danske kroner, de havde nået at blokke nationen for, da de endelig måtte give op, var dog ikke alle gået ned til „Das grosse Vaterland“. En ikke ubetydelig del havde aflejret sig som merfortjeneste hos fabrikanter, entreprenører, grossister, detailhandlere, restauratører o. m. fl. — og ikke al forglemme det større og mellemstore landbrug. De formidable tyske indkøb i forbindelse med den hurtigt stigende købeevne hos de ovenfor nævnte befolkningskredse formindskede i hurtigt tempo varelagrene og fik priserne til at stige til hidtil ukendte højder. Reallønnens værdi sank så at sige fra dag til dag, og selv om tjenestemændene denne gang i modsætning til den forrige krigsperiode opnåede en vis afbalancering gennem reguleringslillelæggel, var prisstigningerne stadig så langt foran, at løntillæggene, når de endelig forfaldt til betaling, forlængst var opsuget af nye prisstigninger.

Kongressen i 1940 havde således ikke uden grund pålagt hovedbestyrelsen „at være opmærksom på prisudviklingen og drage om-



Kongressen 1940.

sorg for, at tjenestemandslønningerne ikke blev forringet i forhold til den øvrige befolknings levestandard.“

Som tidligere nævnt var forhandlingerne mellem finansministeriet og tjenestemandsgeselskaberne i foråret 1940 — før besættelsen — sluttede med, at vi indtil efteråret bibeholdt det midlertidige tillæg på 168 kr. samt det reguleringsstillæg, pristallet 3181 iøvrigt gav os ret til.

Der var endvidere enighed om, at efterårets forhandlinger skulle baseres på et særligt udarbejdet tjenestemandspristal pr. juli 1940. Den kortere termin mellem reguleringerne var iøvrigt i overensstemmelse med organisationernes ønske om en hyppigere lønregulering under de herskende svingende prisbevægelser.

Det statistiske Departement kom ved sine udregninger af juli-priserne til det resultat, at hvis de varer, der indgik i tjenestemandsbudgettet, skulle købes i samme mængder og samme kvaliteter som i januar 1940, ville de pr. juli samme år koste 278 kr. mere.

Når man fra dette beløb fraregnede de forbrugsskatter, der var pålagt hele befolkningen, og som på den nævnte varemengde ville beløbe sig til 75 kr., fik man en reel vareprissænkning på 203 kr., hvilket efter reguleringsstillæggets skala ville give 2 portioner.

Imidlertid skulle det midlertidige tillæg, der udgjorde 168 kr. årligt, til gengæld bortfalde.

Det sidste ville efter vor opfattelse være en urimelighed, og centralorganisationens standpunkt var det ganske naturlige, at de 2 portioner, som repræsenterede den sidste prisstigning, skulle ydes ved siden af de 168 kr.

Imidlertid var der ved landets besættelse sket den ændring i det politiske liv, at der var dannet en samlingsregering, i hvilken de 5 største politiske partier var repræsenteret.

Finansminister Buhl var derfor mere bundet i sine dispositioner end tidligere. Han erklærede, at det yderste, han på dette tidspunkt kunne få den samlede regering med til, var bevarelsen af det midlertidige tillæg. Indenfor de borgerlige partier hævdede man med megen styrke, at den herskende arbejdsløshed og den arbejdsdeling, man havde iværksat for at forhindre alt for store afskedigelser, trykkede de faktiske arbejdsfortjenester så stærkt, at det ville medføre uoverskuelige konsekvenser at give tjenestemændene løntillæg udenfor de normale terminer.

REGULERINGSTILLÆGSBESTEMMELSERNE SUSPENDERES

Da Det statistiske Departement havde beregnet udgiftstallet pr. januar 1941, havde priserne foretaget et så stort spring i vejret, som ikke tidligere set. Udgiftstallet var siden februar 1940 steget fra 3181 til 3986 eller med ikke mindre end 805 kr. — dvs. mere end 25 pct.

Den 11. marts 1941 mødte organisationernes forhandlere igen i finansministeriet hos Vilh. Buhl. Heller ikke denne gang var der tilstrækkelig vilje indenfor samlingsregeringen til at give tjenestemændene dækning for prisstigningerne. Ja, man var endda ganske uvillig til at yde den dækning, som de ifølge loven havde krav på. Loven gav ret til en forhøjelse på 7 portioner eller for de fleste af vore medlemmer 672 kr. pr. år ÷ det midlertidige tillæg på 168 kr. — eller reelt en forhøjelse på 504 kr.

Efter lange forhandlinger lykkedes det imidlertid at opnå en ordning, der for de lavere og lavest lønnede formelt om ikke reelt resulterede i en forhøjelse på de 504 kr., nemlig 3½ portion af

reguleringsstillægget, hvilket gav 336 kr., samt bibeholdelse af de 168 kr. som midlertidigt tillæg. Emolumenterne, som ifølge loven skulle stige 3 portioner, blev også holdt kunstigt nede, således at de kun steg med 2. Reguleringsstillægsbestemmelserne var herved helt sat ud af kraft.

Samlingsregeringens begrundelse for denne afvigelse fra loven var, at en nævnskendelse fornylig havde fastsat en erstatning til de private arbejdere på 42 pct. af den stedfundne prisstigning. Samlingsregeringens politik var egentlig ikke direkte arbejderfjendlig — i hvert fald indså de socialdemokratiske ministre meget vel, at lønpolitikken både var urimelig og uholdbar, når man ikke havde det tilsvarende hold på priserne. Men regeringen ville frem for alt bekæmpe inflationen og mente, at man ved at lade lønningerne følge priserne gav fri indkørsel til den så frygtede „onde cirkel“, dvs. inflationen med alle dens uheldige følger.

Såvel arbejder- som tjenstemandsorganisationerne var ingenlunde uenige med regeringen i disse principielle synspunkter. Det var også deres opfattelse, at i et frit kapløb mellem priser og lønninger ville de sidstnævnte sakke længere og længere bagud, hvad der til sidst ville føre til lønmodtagernes fuldstændige forarmelse.

På den anden side målte organisationerne så kraftigt som muligt gøre indsigelse imod at underbinde lønningerne, så længe priserne ikke kunne bringes under kontrol, og det havde regeringen trods al sin gode vilje meget svært ved.

Såvel De samvirkende Fagforbund som vor centralorganisation havde på et meget tidligt tidspunkt under krigen stillet krav om en effektiv priskontrol. Organer til dennes iværksættelse blev oprettet og bidrog vel også en del til at afbremse prisstigningerne, men det var ugørligt blot nogenlunde at bringe dem til standsning, al den stund den stigende tysklandseksport og de nazistiske græshoppesværmes varehunger lømte vore lagre og fremkaldte en sortbørshandel, der umuliggjorde en rimelig prisordning.

Den trufne tjenstemandsordning i foråret 1941 fik den tilføjeelse, at den ligesom den for arbejderne trufne nævnskendelse kunne fornyes fra 1. november 1941, såfremt en af parterne ønskede det.

Da prisstigningerne i løbet af forsommeren 1941 fortsatte —

tjenestemændenes udgiftstal steg pr. 1. juli 1941 med 147 kr. til 4133 kr. — henvendte centralorganisationen sig igen til regeringen og anmodede om forhandling om reguleringsstillæggets forhøjelse.

Denne forhandling i efteråret 1941 endte imidlertid resultatløst, idet samlingsregeringen stadig var af den opfattelse, at inflationen for enhver pris måtte undgås, og kunne man ikke binde priserne, så måtte man i hvert fald standse lønningerne så længe som muligt. Med andre ord, man valgte at springe over, hvor gærdet var lavest.

Vi gengiver her efter Jernbane-Tidende et resumé af disse historiske forhandlinger, da de giver et godt billede af hele den daværende lønnings- og prissituation:

„Finansminister Buhl oplyste straks tjenestemændenes repræsentanter om, at spørgsmålet havde været forelagt den samlede regering, og at denne var enig om, at der under hensyn til alle foreliggende forhold ikke kunne ændres i de nugældende lønninger indenfor finansåret 1941—42. Han henvisle til den af arbejds- og forligsnævnet truffne afgørelse for samtlige private lønarbejdere her i landet, hvorefter disses lønninger var bundet til de i foråret fastsatte beløb. Hvorledes man end så på denne afgørelse, så var det en retskendelse, der måtte respekteres.

Kendsgerningen er således den, at arbejderne må klare sig på de i foråret 1941 fastsatte lønninger, i hvert fald indtil foråret 1942, og regeringen vil ikke være i stand til at fastsætte andre vilkår for statens tjenestemænd end de, der gælder for lønarbejderne.

Tjenestemændenes forhandlere kunne ikke anerkende disse synspunkter og ordføreren for vor centralorganisation, Charles Petersen, gjorde både myndigt og sagligt rede for vor stilling. Han gjorde således gældende, at selv om arbejds- og forligsnævnet havde sit mandat i orden, og dets kendelse var lovmedholdig, hvad ingen kunne bestride, så følte afgørelsen som en urimelighed så meget mere, som den stærke afbremning af lønningerne, som fandt sted i foråret, kun fik tilslutning fra arbejdere og tjenestemænd under forudsætning af, at det kunne lykkes al holde priserne på det daværende niveau.

Som bekendt var denne forudsætning bristet — priserne havde ikke som lønningerne lystret nogen kendelse; og resultatet var blevet, at både arbejdere og tjenestemænd befandt sig under så trykkede økonomiske kår, at familier på de mindre indtægter, og særlig dem med børn, måtte friste en tilvarelse, der lå på et niveau, vi ikke har kendt til her i landet i de sidste 40 år.

Centralorganisationens ordfører slog endvidere fast, at tjenestemændenes lønningsforhold jo aldeles ikke hørte ind under arbejds- og forligsnævnets virkeområde; det var de private arbejderes lønningsforhold, kendelsen gjaldt, og da

ljestemændenes lønordning i flere henseender afviger fra de forhold, kendelsen omfatter, vil vi i hvert fald ikke kunne forstå rimeligheden i, at den også skal kunne være bindende for ljestemandsløningerne. Charles Petersen gjorde i denne forbindelse opmærksom på, at det specielle udgiftstal, der gælder for ljestemændene, i forvejen er „skræppet“, idet det ikke som det almindelige udgiftstal omfatter 2 så vigtige poster på et husholdningsbudget som skatter og „andre udgifter“, dertil kommer det nok som bekendte store interval i reguleringsstillægget, som kun efterhånden er blevet delvis udfyldt.

Disse forhold gør, at en sammenkobling af arbejds- og forligsnævnets kendelse og statens lønninger savner den saglige begrundelse, som skal kunne overbevise ljestemændene om dens berettigelse.

Når hertil kommer, at nævnets afgørelse i forvejen blev følt som en bitter skuffelse og blev modtaget under protest fra arbejderne, må regeringen forstå, at vi ikke alene ikke kan anerkende regeringens stilling, men må nedlægge en bestemt indsigelse.

Finansministeren, hvis sympati øjensynlig var på ljestemændenes side, måtte med beklagelse erklære, at det havde været umuligt i det sidst forløbne halvår at binde priserne så stærkt, som det havde været ønskeligt. Den nedsatte vareproduktion har imidlertid spillet stærkt ind; der er ikke de varer til befolkningens rådighed, som der er under normale forhold, og dette indskrænkede udbud bevirker, at vi må nedsætte vort forbrug, hvilket kan ske såvel ved, at der rationeres direkte, som ved at lønningerne holdes noget nede og indrettes efter et nedsat forbrug. Ministeren ville erkende, at den direkte



Isbryderen „Holger Danske“ i kamp med Storebælts is.

rationering var den form, som gav den retfærdigste fordeling af de forhåndenværende varer, og i så vid udstrækning, det kunne lade sig gøre, ville det også finde sted. Nævnte bl. a. at smørret var holdt nede på en pris, der lå 1 kr. 08 øre lavere end eksportprisen, samt at brændselspriserne og priserne på andre vigtige fornødenheder ligeledes var holdt i ave; han tilføjede, at regeringen havde til hensigt på effektiv vis at fortsætte ad denne vej. Men hvad der må gøres for at fordele varerne på den mest retfærdige måde, må, sagde ministeren, omfatte alle, og derfor kan regeringen ikke gå med til at forøge tjenestemændenes købekraft, thi så forfordeler man alle de øvrige borgere, der lever under ligeså dårlige og endnu dårligere vilkår.“

Jernbane-Tidende ledsagede det negative forhandlingsresultat med følgende bemærkninger:

„Sagen er hermed afgjort. Bag regeringen, der som bekendt er sammensat af de 4 store politiske partier, står praktisk taget den samlede rigsdag, og tjenestemændene har så lidt som øvrige lønarbejdere herefter noget lovligt middel til at ændre den afsagte kendelse. Vi kan, som vi allerede har gjort og som arbejderorganisationerne gjorde det, nedlægge indsigelse og erklære, at vi er utilfredse, hvad vi virkelig også har grund til at være; men som medlemmer af et ordnet samfund står vi ved vejs ende og må foreløbig indrette os på vore nuværende lønninger.

Hermed være ikke sagt, at den meningsudveksling, der ved forhandlingerne fandt sted mellem regeringens og organisationernes repræsentanter, har været uden betydning. Vi tror, at de synspunkter, vi gav udtryk for, og som faldt nøje sammen med de, der fra De samvirkende Fagforbunds side allerede er fremført efter arbejds- og forligsnævnets kendelse, har bidraget til at overbevise myndighederne om, at lønarbejdere og tjenestemænd nu har hovedparten af tidens økonomiske byrder over nakken, og at det ikke længere blot er ønskeligt, men også absolut nødvendigt, at hidføre en ligelig fordeling af de fornødenheder, som står til den samlede befolknings rådighed.“

Men efterårsforhandlingen i 1941 skulle ikke blive tjenestemændenes eneste skuffelse i besættelsens først år. Vinteren 1941—42 havde ligesom de 2 foregående været streng. Brændselspriserne var steget stærkt, og det kneb med at holde kulden ude, navnlig for de små hjem, der ikke havde haft råd til at købe på oplag. Tjenesten var drøj på linien, som på stationspladser og ved overfarterne, og medens temperaturen faldt længere og længere ned under frysepunktet, steg pristermometret med en uhyggelig sikkerhed fra uge til uge.

Først i februar 1942 forelå udgiftstallet udregnet. Det viste en stigning fra 3986 i januar 1941 til 4200. Den faktiske prisstigning

var dog 141 kr. større, men dette beløb blev ikke medregnet, da det repræsenterede de midlertidige forbrugsafgifter i henhold til den herom gældende lov.

Nu skulle der påny forhandles med regeringen, men forinden denne forhandling fandt sted, faldt forligsnævnets kendelse vedrørende lønningerne på det private arbejdsmarked. Den lovede intel godt, idet den gik ud på kun at forhøje lønnen for mandlige arbejdere med 5 øre pr. time eller ca. 120 kr. beregnet for et år. Det var under halvdelen af, hvad de sidste prisstigninger udgjorde. Kendelsen var utvivlsomt afsagt på grundlag af det såkaldte „skrællede pristal“, som byggede på den antagelse, at når en hel del af de i Det statistiske Departements husholdningsbudget nævnte varer ikke længere var til at opdrive i forretningerne, så burde prisstigningen på disse varer heller ikke medregnes i pristallet. Teorien så ret bestikkende ud, men den var nu alligevel, når man undersøgte den nærmere, beheftet med flere fremtrædende mangler, som det imidlertid vil føre for vidt at komme ind på her.

Så kom forhandlingerne med regeringen den 5. marts 1942. Den, der møder med beskedne forventninger, går jo sjældent skuffet bort, siger man. Det kunne tjenestemændenes forhandlere med rette sande, da de forlod forhandlingsbordet. De var igen stødt på den uigennemtrængelige mur, samlingsregeringen dannede. Kun hvad den enstemmigt kunne slutte sig til, var finansministeren i stand til at træffe overenskomst om, og ikke mere. Samlingsregeringens beslutning var lige så inappellabel som forligsnævnets kendelse, idet den var identisk med partiernes stilling på rigsdagen. Med andre ord, det tjenestemændene kunne regne med at få til imødegåelse af dyrtiden, var nøjagtigt det beløb, som samlingsregeringens og dermed rigsdagens mest modvillige partier mente at kunne strække sig til.

Resultatet af forhandlingerne svarede altså til forventningerne. Det blev til 1½ portion mere dog med bibeholdelse af det midlertidige og ensartede tillæg på 168 kr. Satsen 84 kr. i reguleringstillægget forhøjedes også denne gang til 96 kr., og emolumenterne forhøjedes med 1 portion. Kongressen i København ca. 3

måneder senere i juni 1942 udtalte i en enstemmigt vedtagen resolution følgende om samlingsregeringens lønpolitik:

„Det må beklages, at samlingsregeringen ikke har ment at kunne yde tjenestemændene de lønninger, som er hjemlet i loven af 1931, men har ændret loven således, at der gennem reguleringstillægget kun er ydet dækning for halvdelen af den i de forløbne 2 år stedfundne prisstigning.

Kongressen anerkender, at tjenestemandsoverorganisationernes forhandlere har nedlagt indsigelse mod denne nedskæring af medlemmernes lønningsmæssige vilkår og udtaler sin tillid til, at en videreførelse af denne lønpolitik ikke vil finde sted.

Den sidste tids mere energisk gennemførte prisregulering giver håb om, at der nu er lagt bånd på prisstigningerne, hvis fortsættelse ville være en katastrofe — ikke alene for tjenestemændene, men tillige for de allerfleste lønarbejdere og mange andre befolkningsgrupper; men selv ved en fastlæggelse af priserne i det nuværende leje er de lavest lønnede yderst slet stillet, og flere og flere af vore medlemmer må ty til den udvej at bøde på de utilstrækkelige indtægter ved hjælp af lån, hvis afdrag og renter vil pålægge dem tunge byrder langt ind i fremtiden. Derfor er det en af vor organisations nærmest liggende opgaver at hidføre en forbedring af disse medlemmers økonomiske vilkår på alle områder, hvor der er en mulighed tilstede, og kongressen nærer håb om, at det vil kunne lykkes at påkalde lovgivningens interesse for denne sag, der er betydningsfuld både for staten og tjenestemandstanden.“

Det fremgår af denne udtalelse, at kongressen lagde mere vægt på en gennemført prisregulering end på en løssluppen pris- og lønbevægelse.

Håbet om, at en mere effektiv priskontrol ville bremse prisstigningerne gik imidlertid langt fra i opfyldelse, men stigningsgraden blev dog nedsat. Det udgiftstal, der forelå opgjort pr. 3. februar 1943, var på 4.295 kr. Der havde således i det forløbne år været en prisstigning på ialt 95 kr., hvoraf halvåret juli 42—februar 43 kun var repræsenteret med 24 kr.

Den 3. maj 1942 afgik statsminister Th. Stauning ved døden. Dødsfaldet vakte sorg i hele det danske folk, for hvilket han sammen med kong Christian repræsenterede det samlende i nationen gennem besættelsens år. For tjenestemændene og deres organisationer havde han altid vist megen forståelse, ikke alene i den tid, han var oppositionsfører, men i høj grad også som regeringschef.

Vilh. Buhl overtog nu statsministerposten, og Alsing Andersen

tiltrådte den 16. juli 1942 som finansminister. Han beklædte imidlertid kun embedet nogle få måneder og afløstes allerede i november samme år ved den af tyskerne fremkaldte rekonstruktion af regeringen af departementschef K. H. Kofoed. Samtidig overtog venstremanden Elgaard trafikministeriet, som efter Niels Fiskers død i kortere perioder havde haft den tidligere socialdemokratiske borgmester i Horsens, Aksel Sørensen, og industrimanden, civilingeniør Gunnar Larsen som chefer.

LØNNEN STADIG LANGT BAGUD FOR PRISERNE

Den 5. og 6. marts 1943 forhandlede tjenestemandsoverenskomsterne igen med finansministeriet om reguleringstillægsordningen fra april 1943.

For oversigtens skyld rekapitulerer vi den lønmæssige stilling: I foråret 1941 blev reguleringsbestemmelserne suspenderet, og de 7 portioner, tjenestemændene efter loven tilkom, nedsattes med $3\frac{1}{2}$ portion. I foråret 1942 skulle der efter lovens bestemmelser yderligere forfalde 3 portioner, hvorefter der kun blev bevilget halvdelen: $1\frac{1}{2}$ portion. Herefter lå reguleringstillægget 5 portioner under det, tjenestemændene efter den oprindelige lov havde krav på.

Centralorganisationens repræsentanter mødte nu den 5. marts 1943 frem ved forhandlingsbordet med krav om fuld udligning. Den strengt lovmæssige fordring var dog noget mindre end de 5 portioner, idet det ofte omtalte midlertidige ensartede tillæg på 168 kr., som var bevilget udover det i loven af 1931 hjemlede, repræsenterede et beløb, som svarede til ca. $1\frac{1}{2}$ portion. Imidlertid havde lovgivningsmagten een gang erkendt, at det var rimeligt at yde denne erstatning for det tomme interval, og der ville ikke være nogen saglig motivering for at inddrage tillægget.

Forhandlingerne blev ret langvarige, idet det viste sig meget vanskeligt at opnå en overenskomst. Ministeren tilbød at yde 1 reguleringstillægsportion + et børnetillæg, hvilket sidste omkostningsmæssigt var beregnet lig med ca. $1\frac{1}{2}$ portion. Han henviste til, at en sådan bevilling ret nøje ville svare til de 6 øre pr. time

eller ca. 144 kr. pr. år, som statens forligsnævn kort forinden havde tilkendt de private arbejdere.

Herefter drøftede organisationerne indbyrdes stillingen og enedes om ikke at modtage nogen ordning, hvori den 1½ portion ikke



Finansminister K. H. Kofoed.

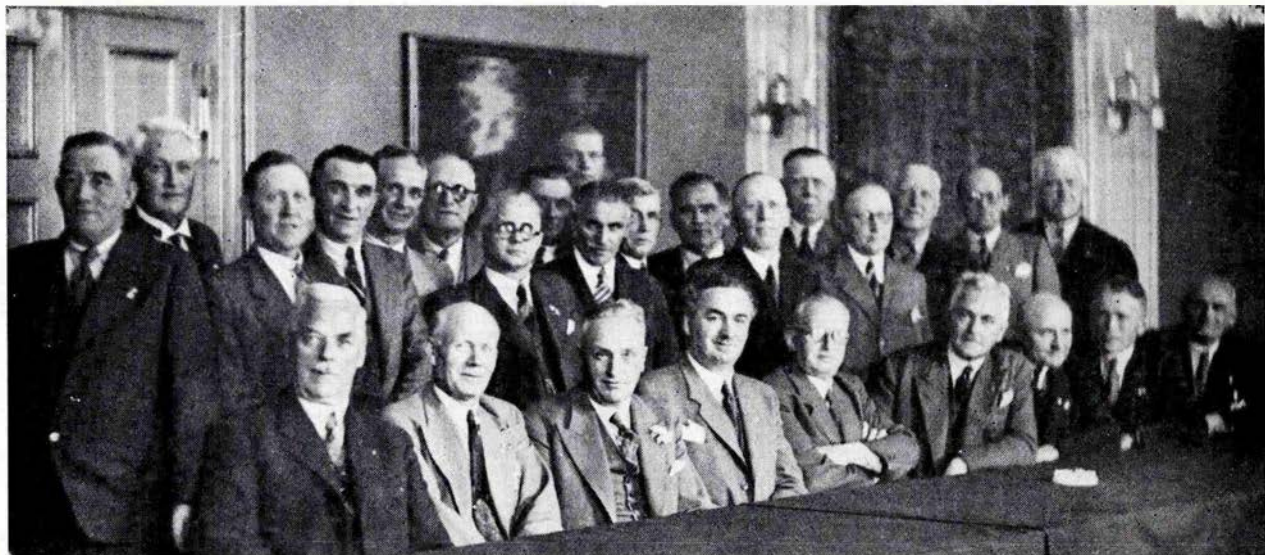
forlods indgik. Organisationerne var ligeledes enige om ikke at afvise et børnetillæg, hvis der fremdeles blev tilbudt et sådant — dog måtte det stærkt understreges, at et sådant tillæg var en ren midlertidig kriseforanstaltning, som ikke kunne få konsekvenser for fremtidige lønsystemer.

På dette grundlag gik organisationsrepræsentanterne påny til forhandling, og i løbet af forhandlingernes 2. dag opnåedes enighed om en forhøjelse af reguleringstillægget med 1½ portion. Hertil kom et børnetillæg på 120 kr. årligt for hvert barn mere end eet samt en forhøjelse af honorarerne

med 5 pct. og af time- og dagpenge med 1 portion. Dette resultat, der jo lå langt fra de krævede 5 portioner, var det yderste, samlingsregeringen kunne gå med til, men det var overensstemmende med, hvad arbejderne havde opnået, hvortil kom børnetillægget, som vi — vor principielle modstand til trods — ikke kunne afvise, da det jo ubestrideligt betød et stort plus for de børnerige familier, som var hårdest ramt af alle.

Forud for reguleringstillægsforhandlingerne i marts 1943 var gået et lille intermezzo, idet regeringen gerne ønskede en ændring af udgiftstallets beregning — man ville indføre det „skrællede pristal“, som var gældende for arbejderne.

Spørgsmålet blev allerede luftet i efteråret 1942 men udsat, for at statistisk departement kunne få udarbejdet det fornødne



Hovedbestyrelsen 1943.

Siddende fra venstre: C. F. W. Poulsen, H. C. Nielsen, L. Thorup, Th. Pedersen, Chr. Vejre, J. K. F. Jensen, Fr. Bøtchær, N. C. T. Jensen og Viggo Hansen. — Stående fra venstre: A. E. Klinkwort, N. S. Sørensen, H. V. Johansen, O. B. Johansson, F. V. Christensen, Th. E. Frederiksen, H. S. Hansen, N. A. Jensen, P. Madsen, L. P. Nielsen. H. Rasmussen, N. Meldgaard Kristensen, F. V. Frederiksen, M. Mikkelsen, R. V. Foged, O. K. Jensen, G. Eklund, A. Eriksen.

materiale. Dette materiale blev senere på året tilstillet organisationerne, og den 16. januar 1943 fandt forhandlingen sted.

Under forhandlingerne indtog organisationernes repræsentanter det standpunkt, at da de i forslaget foretagne omlægninger af budgettet var vanskelige at overse, måtte videre forhandling om sagen udsættes til yderligere undersøgelser var foretaget. Imidlertid afviste vi ikke tanken i selve princippet, men vi benyttede lejligheden til påny at opfordre regeringen til så hurtigt som muligt at nedsætte den af os foreslåede lønningskommission, hvor også ændringen i udgiftstalsberegningen kunne behandles.

En måned senere var kommissionen nedsat, og der blev ikke siden forhandlet om en isoleret udgiftstalsregulering for tjenestemændene.

DANSK JERNBANE FORBUND INDLEDER EN KRAFTIG LØNAKTION I EFTERÅRET 1943

Sommeren 1943 blev i flere henseender begivenhedsrig. Tyskernes brutalitet overfor deres værgeløse ofre i de besatte lande voksede proportionalt med deres nederlag på de militære fronter.

På grund af den vareudplyndring, de mere og mere hensynsløst iværksatte, steg priserne, og knapheden blev i stigende grad følelig, men i vide kredse af befolkningen tjentes store penge, hvilket naturligvis yderligere bidrog til at tømme butikker, fremme handelen „under disken“ og stimulere den sorte børs.

Under denne situation samledes forbundets hovedbestyrelse til møde i Aarhus den 5. og 6. august. Dette møde blev indledningen til en bevægelse, som senere på året førte til en række betydningsfulde reformer for tjenestemændene.

Da denne hovedbestyrelsesbeslutning fik så afgørende betydning for tjenestemandssstanden, er det af historisk interesse nærmere at følge dette møde, og vi gengiver derfor et uddrag af hovedbestyrelsens protokol:

„Forretningsfører Th. Pedersen omtalte sluttelig lønforholdene og gav udtryk for ved første møde i lønningskommissionen at rejse spørgsmålet om en snarlig løsning af bl. a. aspirantlønningerne, da det var ugørligt at klare sig med disse lønninger. Endvidere at vi gennem centralorganisation I til den

kommende forhandling i oktober måtte fremsende krav om forbedring af vore lønninger.“

Derefter fandt en indgående drøftelse af beretningen sted — —
— — Forretningsføreren replicerede, hvorefter sekretær Chr. Vejre fremsatte følgende forslag til en henvendelse til centralorganisationen:

„ I erkendelse af, at vore medlemmers økonomiske vilkår stadig forringes på grund af de stedfundne prisstigninger, den herskende vareknaphed, varernes kvalitetsforringelse og pengerigeligheden blandt størstedelen af den øvrige befolkning, der medfører, at tjenestemændene trods et meget intensivt, anstrengende og risikofyldt arbejde i stigende grad må kæmpe med økonomiske vanskeligheder, retter hovedbestyrelsen opfordring til statstjenestemændenes centralorganisation om så ufortøvet som muligt at rette en henvendelse til regeringen med krav om, at de stærkt påkrævede lønforbedringer må blive foretaget indenfor den allernærmeste tid.“

Denne henvendelse blev straks tilstillet centralorganisationens styrelse, der umiddelbart efter samledes og vedtog at rejse aktionen på det angivne grundlag. I sit nummer umiddelbart efter hovedbestyrelsesmødet den 5.—6. august trak Jernbane-Tidende i en ledende artikel situationens linier op. Artiklen vakte stor opmærksomhed og blev citeret landet over i alle partiets blade. Vi gengiver den her i nogle uddrag, fordi den samtidig tegner et godt billede af hele den daværende situation:

„Gentagne gange, sidst under lønforhandlingerne i afvigte forår, har vor centralorganisation foreholdt regeringen prisstigningerne ødelæggende virkninger på tjenestemændenes økonomi, men er stadig blevet mødt med henvisningen til de før omtalte beskedne, men til gengæld sikre kår, staten byder sine tjenere. Endvidere med påstand om, at det kun var en ringe del af den danske befolkning, som nyder økonomisk fordel af krigskonjunkturerne, og endelig med et fornyet løfte om, at en skærpet priskontrol på en mere effektiv måde skulle holde prisskruen nede.

Således har den samlede regering hidtil set på tjenestemændenes lønproblem, og bag den stod, som vi også nok vidste, de store politiske samarbejdspartier.

Hvad løftet om prisskruens standsning angår, skal vi gerne erkende, at man fra myndighedernes side, hvor det drejer sig om kontrollen med de såkaldte livsvigtige fornødenheder, er gået så energisk frem, som omstændighederne vel nu en gang tillader. Imidlertid viser det sig dog stadig, at ikke enkelte, men hele skarer af mellemhandlere og producenter forstår at smutte igennem lovnettets masker og holde prisskruen i bevægelse — så selv om løftet har været aldrig så velment, har det altså ikke været til at opfylde.

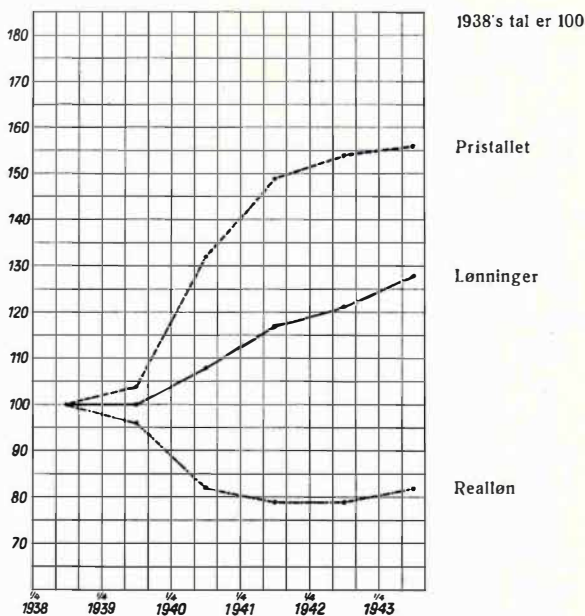
Men iøvrigt, selv om man også kunne beherske priserne på de elementære livsfornødenheder fuldt ud, så ville man alligevel ikke være i stand til at afbremse den nedgang i lønningernes værdi, som ustandselig foregår; thi som „Social-Demokraten“ for nogen tid siden skrev i en artikel om det skrællede pristals forhold til lønningerne, lever mennesket ikke alene af brød. Der er, som enhver ved, i et kultursamfund så mange fornødenheder, der ikke umiddelbart kan betegnes som livsvigtige, men som dog skal erhverves, hvis et hjems tilværelse ikke skal fristes på et niveau, som er utåleligt for nutidsmennesker. Men på disse områder, dvs. så snart vi kommer en streg udenfor det skrællede pristals rammer, strammes snoren måned for måned, hvad man ikke behøver statistiske beviser for — det mærkes bedst og helt tilstrækkeligt på lønningernes forkortede rækkeevne.

Vi kommer så til postulatet om, at kun et relativt ringe antal medborgere har haft forøgede pengeindtægter under krigen. Hvor megen rigtighed er der nu i det — eller er der i det hele taget nogen? Er det ikke tværtimod således, at så godt som alle producenter og en væsentlig part af mellemhandlerne har haft meget betydelige indtægtsstigninger i krigsårene? Svaret på spørgsmålet behøver vi ikke at lede efter, det er givet helt officielt af den sidste offentliggjorte oversigt over skatteindkomsterne i det nu forløbne skatteår. Denne oversigt fortæller nemlig, at befolkningens skattepligtige indtægt fra 1941—42 til 1942—43 gennemsnitlig er steget med 13,5 pct. Store grupper ligger højt over dette gennemsnit; der nævnes fiskerne, godsejerne, proprietærerne samt gårdmændene, hvis indtægter i forvejen var meget stærkt forøget; de er på dette ene år yderligere steget med henholdsvis 75, 60 og 25 pct. Husmændene ligger mere beskedent på 18 pct., men en række erhverv, der producerer varer og besørger fordelingen, kommer godt op mod de førstnævnte 3 grupper. De private arbejdere har en beskeden plads med en indtægtsstigning på 13 pct. — altså en streg under gennemsnittet; men helt nede på bunden ligger funktionærer og tjenestemænd med en gennemsnitlig indtægtsstigning på 6 pct. Hvad disse 6 pct. angår, kan man tilmed være helt sikker på, at de udgør et absolut maksimum, thi er der nogen skatteydergruppe, hvor selv den mindste indtægtsstigning fremtræder tydeligt på skatteblanketterne, er det tjenestemændenes.

Men regeringen har da konsekvent fulgt den lønpolitik, som er angivet af arbejds- og forligsnævnet vedrørende de private arbejders lønninger, vil man indvende — og det har man også ret i! — Slaten har med megen omhu sørget for, at tjenestemændene ikke blev tildelt større dækning for prisstigningerne end den, arbejderne fik ved forhøjelsen af timelønningerne ifølge kendelse af forligsnævnets formandskab. Men hvad staten ikke har taget hensyn til, er det meget væsentlige faktum, at færre og færre private arbejdere får deres fortjeneste udregnet i timeløn. En endog meget betydelig del arbejder på akkord, og det giver en væsentlig højere indtægt og et helt andet sammenligningsbillede.

Nu kender tjenestemandsløven som bekendt ikke akkordsystemet — tjeneste-

mændene har heller ikke forlangt det indført, selv om det var muligt, hvad det af mange grunde ikke er. Men i en sammenligning mellem tjenestemændenes og andre befolkningsgruppers indtægter vil det være helt urimeligt at lade dette forhold ude af betragtning, særlig når akkordberegningen er blevet så udbredt, som den nu er.



*Pris- og lønkurve 1938—1943.
Skitse der viser, hvorledes pristal og real-
løn løb hver sin vej i krigens første år.*

Som forholdet mellem tjenestemændenes lønninger, varepriserne og den øvrige befolknings købeevne har udviklet sig, ikke mindst i løbet af det sidste år, må enhver med blot nogenlunde kendskab til, hvorledes livet fristes i tjenestemændenes hjem, med den største bekymring se fremtiden i møde.

Hvorledes vil denne tjenestemandsstand blive stillet, hvis der ikke med det første sker væsentlige ændringer. Vil den ikke blive tyngt af gældsbyrder til bristepunktet, og vil ikke de hjem, der før har været betragtet som hørende til samfundets solideste, blive ribbet indtil armød?

Samtidig med, at denne sociale tilsidesættelse foregår, bør det ikke helt forbigås, at der pålægges tjenestemændene stærkt forøget ansvar og risiko. Staten kræver en arbejdsindsats som aldrig før, med hård og intensiv tjeneste under særegne og vanskelige vilkår — og indsatsen ydes beredvilligt og ansvarsbevidst."

Efter at have påvist vanskeligheden ved rekrutteringen af ungt personale til etaterne på grund af de undervægtige lønninger og påpeget den fare for stats tjenesten i fremtiden, sådanne tilstande indebar, sluttede artiklen med kraftigt at opfordre samlingsregeringen til at tage imod den kommende henvendelse fra centralorganisation I med forståelse, og hurtigst muligt skride til en forbedring af tjenestemændenes vilkår.

REGERINGEN TVINGES VÆK OG UDSIGTERNE FOR LØNAKTIONENS GENNEMFØRELSE FØRRENGES

Centralorganisationen formulerede nu et krav til regeringen om udbetaling af et ensartet ekstraordinært krisetillæg hurtigst muligt. Man anså det imidlertid for hensigtsmæssigt, forinden sagen fremsendes, at drøfte den med de øvrige centralorganisationer for eventuelt at foretage en fælles henvendelse.

Denne drøftelse skulle finde sted den 3. september, men nogle dage forinden indtraf den begivenhed, som blev skelsættende under besættelsen. Den 29. august trådte regeringen tilbage under nazivældets stadig stærkere tryk, og da ingen anden parlamentarisk regering kunne dannes under de givne vilkår, blev landet sat under administration af et kollegium, bestående af samtlige departementschefer og generaldirektører.

Hermed måtte der nødvendigvis indtræde en pause i den påbegyndte lønaktion, under hvilken vi måtte orientere os og navnlig se, om den ekstraordinære tilstand kunne anlages at vare krigsperioden ud.

CENTRALORGANISATION I MA GA ALENE

Da alt efterhånden tydede på et ret langvarigt departementschefsstyre, besluttede vor centralorganisation at genoptage det afbrudte arbejde. Efter et møde med CO II, Samrådet og Danmarks Lærerforening, hvor disses repræsentanter erklærede, at de under de foreliggende forhold ikke kunne være med til at foretage nogen henvendelse til finansdepartementet, meddelle CO I dem, at den alene og omgående ville fremsætte sine krav.

Dette skete den 5. oktober 1943 i en sålydende skrivelse:

„Ved nærværende skal underskrevne centralorganisation andrage om, at der hurtigst muligt må blive ydet vore medlemmer en rimelig lønforbedring, hvilken i høj grad er tiltrængt på grund af den rent fortvivlede økonomiske situation, som tjenestemændene i stort antal befinder sig i.

Om formen for og størrelsen af et sådant løntillæg skal vi udbede os en forhandling. Principielt vil vi mene, at reguleringstillægget bør føres å jour med tilbagevirkning til 1. april 1943, således at det bliver suppleret med 3½ portion. Såfremt denne form for en lønforbedring skulle være uigennemførlig, vil vi foreslå, at der som en rent midlertidig foranstaltning udbetales vore medlemmer et samlet beløb som ekstraordinært krisetillæg. I begge tilfælde ville tjenestemændene kunne få en samlet pengesum, som de i høj grad trænger til, idet mange af dem har store vanskeligheder ved at skaffe sig den nødvendige vinterbeklædning, ligesom de ingen udvej har for at skaffe sig det fornødne brændsel.

Vi skal ikke her komme ind på en nærmere påvisning af tjenestemændenes overordentlig slette lønningsmæssige stilling, men kan indskrænke os til at henvise til den nedgang i deres realløn, der er sket som følge af prisstigningerne, samt til den forskydning mellem tjenestemændenes og de øvrige befolkningsgruppers indkomster, som har fundet sted i løbet af de sidste par år, i hvilken henseende vi skal henvise til Det statistiske Departements opgørelser over indkomst og formueforholdene i skatteåret 1942—43.

Hertil skal yderligere anføres, at statens tjenestemænd ved siden af det stærke økonomiske tryk, som hviler over deres hjem, har måttet honorere meget betydelige tjenstlige krav, som tiden og forholdene har ført med sig. De allerfleste tjenestemænd har i disse år udført og må fremdeles udføre et forøget og stærkt forceret arbejde ofte under de vanskeligste forhold med et stort ansvar overfor samfundets værdier og en meget betydelig personlig risiko for liv og førlighed.

Det er derfor vort håb, at vi kan påregne statsadministrationens medvirken til gennemførelsen af sådanne foranstaltninger, som i nogen grad kan lette vore medlemmers økonomiske byrder og bringe dem den øjeblikkelige hjælp, hvortil der i så høj grad trænges.

Sluttelig skal vi fremsætte ønske om, at forhandlingen om denne sag fremmes mest muligt.“

Departementets første reaktion overfor skrivelsen var ikke særlig lovende:

Den 13. oktober blev formændene for de 4 forhandlingsberettigede organisationer indkaldt til møde hos departementschef Dige, hvor det blev meddelt dem, at udgiftstallet var faldet til 4257 fra 4295 i januar 1943, og at det derfor ikke gav anledning til nogen ændring siden forhandlingen i marts 1943.

Departementschefen henviste endvidere til arbejdernes pristal

i juli måned, som heller ikke gav anledning til nogen ændring, og til at De samvirkende Fagforbund ikke havde fremsat noget krav.

Han kom derefter nærmere ind på, under hvilke forhold vort land regeredes siden den 29. august, uden ministre og uden rigsdag. Departementet havde ingen bemyndigelse til at ændre bestående love, og da udgiftstallet var faldet, måtte loven og reguleringsstillægget løbe til 31. marts 1944; om man så til dette tidspunkt kunne foretage ændringer, måtte afventes. Det var ikke af manglende forståelse, udlalte departementschefen, idet man udmærket forstod tjenestemændenes vanskelige kår, og man ville eventuelt være villig til overvejelser, såfremt man rent administrativt kunne imødekomme organisationerne.

Der havde også, sagde hr. Dige, været krav fremme før den 29. august, altså medens regeringen endnu fungerede, om bl. a. at yde et tillæg til statsbanernes personale, men dette kunne heller ikke imødekommes, selv om man erkendte, at personalet var spændt hårdt for, da der så også burde ydes noget tilsvarende til øvrige tjenestemænd indenfor andre etater.

Det af departementschefen nævnte krav om at yde statsbanernes personale et særligt tillæg, var ikke rejst af vort forbund eller af nogen anden jernbaneorganisation, idet de aftaler, vi havde gennem centralorganisationerne med de øvrige statstjenestemandssammenslutninger, ikke tillod specielle henvendelser af sådan art. Kravet, eller vel rettere henstillingen, var fremsat af generaldirektør P. Knutzen med tilslutning fra generaldirektøren for postvæsenet. Om generaldirektøren rettede denne henvendelse på eget initiativ, eller han kan have ladet sig inspirere af en passage i den tidligere omtalte artikel i Jernbane-Tidende af 15. august 1943, ved vi ikke, men det skal indrømmes, at administrationscheferne godt kunne have taget artiklen som en opfordring til at gå mere aktivt ind for deres personale. Jernbane-Tidende skrev nemlig:

„Det er iøvrigt ubegribeligt, at etaternes chefer, generaldirektørerne og andre etatsledere, ikke forlængst har henledt regeringens opmærksomhed på den fare for statstjenestens fremtidige gode varetagelse, disse utilstrækkelige lønninger indebærer. Måske har de også gjort det — i så fald har det jo desværre været uden virkning.“

Men den gode vilje og anstrengelserne havde altså intet resultat bragt den gang, og heller ikke centralorganisationens sidste henvendelse syntes efter departementschef Diges stilling at skulle føre ud af den blindgade, tjenestemændene var kommet ind i.

Centralorganisationens styrelse modtog efterretningen om resultatet af de fire formænds møde i departementet med følgende korte tilkendegivelse:

„Finansministeriets meddelelse er den 13. ds. bekendtgjort for styrelsen, som beklager, at vor centralorganisation under de givne forhold må tage meddelelsen til efterretning.“

EN DØR LUKKES, EN ANDEN ÅBNES

Imidlertid skal man jo aldrig give op, når det mål, der arbejdes for, er rimeligt, og CO I gav ikke op. En dør var lukket, men en anden måtte prøves, og den blev prøvet.

Efter en indgående drøftelse af situationen vedtog styrelsen for CO I et af sekretariatet stillet forslag om at undersøge, på hvilke andre områder, det var muligt at opnå forbedringer for medlemmerne. Det blev overdraget centralorganisationens formand Th. Pedersen og dens sekretær Chr. Vejre at foretage disse undersøgelser. Det skete omgående, en konference med departementschef Dige kom i stand, og de 2 repræsentanter formulerede følgende krav om forbedringer på områder, som de skønnede kunne ordnes rent administrativt:

1. Lønningerne til aspiranterne forbedres ved at undlade afkortning af 10 henholdsvis 20 pct. i reguleringstillæg og stedtillæg.
2. Ferien for de tjenestemænd, der kun har 2 ugers ferie, udvides til 3 uger.
3. Tjenestetidsreglerne ændres derhen, at al overtid, også den halve time pr. dag, foranlediget af tilfældige forlængelser af tjeneste- og ventetid, beregnes som virkelig overtid.
4. Administrationen befrøjles til i mere udstrakt grad end hidtil at forhøje den procentdel, som begrænser ydelsen af godtgørelse for dobbelt husførelse.
5. Bestemmelsen om, at overarbejde på visse store højtidssdage, der betales særskilt og med et tillæg af 50 pct., udvides til også at omfatte overarbejde på alle søn- og helligdage.

6. Satserne for de særlige ydelser, time- og dagpenge, natpenge, overarbejdspenge, betaling for mistede fridage m. v. forhøjes.

7. En ændring i fridagsbestemmelserne indføres, således at det årlige antal fridage forandres fra 52 til henholdsvis 60 og 61, alt efter det antal egentlige søn- og helligdage, der er i året."

Efter indgående drøftelser af de enkelte forslag lovede departementschefen at tage dem op til en hurtig undersøgelse. Det skete, og den 25. november 1943 fandt forhandlingen sted i departementet. Her opnåede vi tilsagn om følgende:

1) Forbedring af aspiranternes løn, således at de blev fritaget for den gældende afkørrning på 10 henholdsvis 20 pct. af reguleringstillægget, samt at de efter en aspiranttid på 2 år og efter det fyldte 22 år opnåede tjenestemænds begyndelsesløn minus 5 pct. Foranstaltningen krævede en lovanordning men ville blive gennemført med virkning fra 1. november 1943.

2) De respektive styrelser ville få meddelelse om, at de under hensyn til de vanskelige boligforhold i udvidet grad måtte afvige fra reglen om lovens procentbegrænsning for godtgørelse af dobbelt husførelse.

3) Alle særlige ydelser, dag- og feriepenge, kørepenge, natpenge m. v. ville fra 1. november 1943 blive bragt i overensstemmelse med de 20 reguleringstillægsportioner, tjenestemændene skulle have haft efter lovens oprindelige bestemmelser.

4) Den hidtil gældende laveste sats (3. sats) for betaling for overtid og mistede fridage ville bortfalde og henføres til den nærmeste højere sats.

5) Sygepenge ville blive forhøjet i samme forhold.

6) Spørgsmålet om et forøget antal årlige fridage blev ikke behandlet færdigt ved denne lejlighed, men ved en påfølgende forhandling lykkedes det også at overvinde administrationens betænkeligheder på dette område, således at fridagenes antal blev forøget fra 52 til 60 henholdsvis 61 årligt. Denne ordning fik tilbagevirkende kraft til 1. april 1942, og personalet fik udbetalt en kontant godtgørelse efter reglerne, for det antal fridage, de pågældende i det nævnte tidsrum havde haft færre end 60 eller 61.

Hvad ferieforlængelsen angik henviste finansministeriet til, at sagen berøede i et af regeringen tidligere nedsat ferieudvalg, som imidlertid havde ligget for anker for at afvente „gunstige vindforhold“. Udvalget fik nu besked om at lette, og resultatet blev, at man opnåede enighed om fra 1. april 1944 foreløbig for et år ad gangen at forlænge ferien til 3 uger for tjenestemænd med 18 års anciennitet og efter det fyldte 42 år.

Således endte 1. del af aktionen 1943 med et resultat, som navnlig i betragtning af den modstand, vi til en begyndelse mødte, overtraf de flestes forventninger.

FORSTÆLSEN AF TJENESTEMÆNDENES SLETTE VILKAR BREDER SIG, OG ARBEJDET GIVER RESULTATER

Efterhånden som krigen og besættelsen trak i langdrag, blev arbejdsforholdene stadig vanskeligere. Tyskerne gjorde hårdt brug af vore trafikmidler, de belastede linierne og lagde beslag på store mængder af materiel. Hertil kom mørklægningen, faren fra luften og endelig de meget strenge vintre, som naturen gav i tilgift til menneskenes selvskabte vanskeligheder. Det var strenge og risikofyldte tider for de fleste, men ikke mindst for jernbanens mænd — hvilket bl. a. fremgik af, at ikke mindre end 25 kammerater alene i året 1943 mistede livet under tjenestens udførelse.

Men økonomisk set syntes luften at mildnes for statens tjenestemænd, som for den sags skyld godt kunne sammenlignes med klippede får.

Aktionen i efteråret 1943 havde henvendt opmærksomheden på, at her var en stor befolkningsgruppe, som loyalt havde taget hundevagten, men var glemt, når der blev kaldt ind til måltiderne. Nu, da de havde tabt fålmodigheden og bankede hårdt på døren, var det ligesom offentlighedens samvittighed vågnede.

Den 9. marts 1944 fandt der påny forhandling sled om reguleringstillægget. Situationen var nu den, at udgiftstallet formentlig påvirket af de priskontrollerende foranstaltninger var faldet — det var en lille nedgang, der var konstateret, men dog en nedgang, nemlig fra 4295 til 4277.

Ved forligsnævnelss kendelse pr. 1. marts 1944 havde arbejderne



E. Dige.

fået tilkendt en timelønsforhøjelse på 5 øre, hvilket svarede til $1\frac{1}{2}$ reguleringsstillægsportion for tjenestemændene. Dette tilbud fik vi. Centralorganisationerne afviste imidlertid blankt, og forhandlingerne blev afbrudt.

Ved deres genoptagelse var den laktiske stilling klaret, og der opnåedes en overenskomst, som for første gang under krigsperioden kunne tåle betegnelsen „tilfredsstillende“.

I overenskomsten indgik nogle af de ved forhandlingen den 25. november 1943 tilsagte forbedringer. Til nærmere belysning af det opnåede resultat skal vi citere den meddelelse, der efter 9. marts-forhandlingerne udsendtes til organisationerne under centralorganisation I:

1) Antallet af reguleringsstillægsportioner forhøjes fra $16\frac{1}{2}$ til 20 fra 1. april 1944.

2) Forhøjelsen gives tilbagevirkende kraft til 1. november 1943.

3) Det midlertidige tillæg på 168 kroner, som vi fik før krigsprisstigningen indtraf — ydet til delvis dækning af det store interval i reguleringsstillægsskalaen — bibeholdes.

4) Børnetillægsordningen bibeholdes. De ved tidligere forhandlinger gennemførte forhøjelser af en del af reguleringsstillægsportionerne fra $\frac{1}{4}$ til $\frac{2}{3}$ af de for forsørgerne fastsatte portioner bibeholdes og udvides til også at omfatte de sidste $3\frac{1}{2}$ portion, ligesom portions-satsen 84 kr. også ændres til 96 kr. for de $3\frac{1}{2}$ portions vedkommende. Bestemmelsen om, at der kan ydes ugifte over 60 år tillæg som for gifte, opretholdes.

5) Der indføres med virkning fra 1. november 1943 den forbedring for aspiranterne, at de, når de er fyldt 21 år, vil få det fulde reguleringsstillæg uden det nuværende fradrag af 10 pct., og under 21 års alderen tillægget med fradrag af 10 pct. (tidligere 20 pct.). Aspiranter, der er fyldt 22 år og har haft en 2-årig aspiranttjeneste vil derhos få tjenestemandsløn ÷ 5 pct. af grundlønnen.

6) De på finansloven bevilgede honorarer forhøjes med 5 pct.

7) Fra 1. april 1944 vil tjenestemænd, som nu har 14 dages ferie, få 3 ugers ferie, når de er fyldt 42 år og har haft fast ansættelse i 18 år.

8) De nedsatte dagpenge ved udstationering forhøjes for 2.—5. lønklasse fra kr. 9,50 til 13,50, for 6.—7. lønklasse fra 8 kr. til 11,50, for 8.—13. lønklasse fra 7 kr. til 10 kr. og for 14.—18. lønklasse fra 6,50 til 9 kr. pr. dag. Tillæg til dagpenge for 1. og 2. dag ydes fremtidig også for 3. dag. Den særlige godtgørelse på kr. 1,25 for rejser indenfor kortere afstande forhøjes til kr. 1,75. Endelig forhøjes cyklegodtgørelsen fra 12 øre til 18 øre pr. km, og maksimumsbeløbet forhøjes fra 150 kr. til 240 kr.

Dette er selve det officielle forhandlingsresultat. Herudover kan vi meddele, at der vil blive tilvejebragt hjemmel til at yde tjenestemandsløn efterladte,

for så vidt tjenestemændene er forulykket under tjenestens udførelse, 1 års efterløøn (nu 3 måneder), ligesom en tjenestemand, der må pensioneres som følge af tilskadekomst, vil få $\frac{42}{100}$ i pension (nu $\frac{40}{100}$).

Til de her nævnte forbedringer må endnu føjes følgende:

Vederlaget for postarbejdet blev forhøjet med virkning fra 1. november 1943, hvorhos der blev foretaget en omplacering af postekspeditionerne og foretaget en række oprykninger til højere sats.

Stedtillægget, der ordinært skulle reguleres, fik også sin del af den velvilje, der nu omsider var nået tjenestemændene. Der blev foretaget forskellige oprykninger af byer, og omkostningerne herved blev kalkuleret til ca. $\frac{1}{2}$ mill. kr. årligt.

Også spørgsmålet om erstatning for mistet ferie må nævnes i denne forbindelse. Det blev ganske vist ordnet sidst i november 1943, men hører dog med i denne sammenhæng. Det samme gælder forøgelsen af antallet af de årlige fridage fra 52 til 60 henholdsvis 61 (de skæve helligdage).

En forhøjelse af honorarerne, der ydes til ledvogterhustruer på fællespost, må ligeledes regnes til denne høst. De blev efter forhandling med generaldirektoratet forhøjet fra 60 kr. til 75 kr. pr. måned fra 1. januar 1944 at regne. Endelig skal nævnes en mindre forhøjelse, som i særlige tilfælde kan tillægges procentbeløbet for billet salg på billet salgsstederne.

Jernbane-Tidende, der i en ledende artikel kommenterede forhandlingsresultatet, gik ikke uden grund ud fra datoen 6. august 1943, den dag Dansk Jernbane Forbund på sit hovedbestyrelsesmøde i Århus slog spunsen af lønden og erklærede, at tålmodigheden nu var forbi. Bladet skrev bl. a.:

„Da Dansk Jernbane Forbunds hovedbestyrelse i august 1943 overfor centralorganisationen rejste spørgsmålet om ydelse af et belagteligt løntillæg under en eller anden form og påviste dets nødvendighed, regnede vi unægtelig med, at en midlertidig ordning kunne gennemføres allerede i løbet af efteråret. Imidlertid indtraf begivenhederne den 29. august, som forskubbede de bevillingsmæssige forhold og dermed vore beregninger.

Imidlertid blev de skrivelser, der foranlediget af vor henvendelse fremsendes til finansministeriet i efteråret, og som førte til en drøftelse med departementet, ikke uden betydning for sagens videre udvikling, såvel med hensyn til erstatning for de skæve helligdage som hvad angår det i dag

foreliggende forhandlingsresultat. Foruden at departementet fik forståelsen af, at man måtte komme til en rimelig ordning med tjenestemændene, blev offentlighedens interesse vakt, hvad hele pressens forstående holdning og fremtrædende offentlige personlighede's udtalelser gennem de sidste måneder vidner om.

Resultatet er således ikke nået uden et stort forarbejde; der har været fortrædeligheder og skuffelser på vejen, og ventetiden for tjenestemændene har været både lang og trang. Ikke ubetydelige udækkede tab for dyrtiden har vi båret og må fremdeles bære, som vel de fleste andre i dette land; men fra 1. november 1943 har vi dog opnået, hvad vi stærkest har kæmpet for, at erhverve de reguleringsstillægsportioner, vi tilkom."

Når departementet kunne gå med til disse forbedringer af tjenestemændenes kår, skyldes det dels stemningen i offentligheden, hvis forståelse, som J-T nævner, var vakt gennem et energisk informationsarbejde, og dels at samarbejdspartiernes ledende folk var blevet klar over, at en lønstoppolitik, som alene virkede på de fastlønnede, ikke længere var mulig, navnlig når et effektivt prisstop ikke lod sig gennemføre. Den trufne overenskomst fik virkninger langt udover statstjenestemændenes kreds, bl. a. til ansatte i kommuner og koncessionerede selskaber.

Hele aktionens forløb var både bevæget og interessant. Trods betænkelighederne både fra de andre centralorganisationers og fra departementets side opnåede vi i første omgang at trænge igennem med en række betydningsfulde reformer, hvis virkninger vil spores langt ud i fremtiden, og i 2. omgang fik vi gennem reguleringsstillæggels à jour-føring den første væsentlige lønforbedring under besættelsen.

MÆND, DER YDEDE OS VÆRDIFULD BISTAND

Inden omtalen af denne sag afsluttes, er det naturligt at nævne nogle mænd, hvis medvirken var af stor betydning for hele forløbet. Først skal nævnes departementschef E. Dige og afdelingschef Ulrik Andersen. Deres forståelse og gode vilje til at finde vej frem var af overordentlig stor værdi for os. Også hjælpen fra administrationscheferne, særlig fra generaldirektør Knutzen, fortjener megen anerkendelse.

Men ikke mindst skal fremhæves det bidrag til sagens gode for-



Kongressen i København 1944.



Kongressen i København 1944.

løb, der blev ydet af formående fag- og partifæller. Her skal nævnes De samvirkende Fagforbunds formand Eiler Jensen og ganske særligt vort forbunds gamle formand, Charles Petersen, som i disse år indtog en meget indflydelsesrig stilling på rigsdagen, bl. a. som formand for landstinget. Begge disse mænd var vi hele tiden i kontakt med, og vi ved, at de gjorde et stort arbejde for at fremme vore krav. Socialdemokratiets første mand i denne periode, Vilhelm Buhl, var ligeledes meget virksom. Vi havde naturligvis stadig forbindelse med ham ligesom med partiets forretningsfører, Alsing Andersen, og holdt dem à jour med vore henvendelser. Ganske vist var Buhl ikke længere egentlig regeringschef, men det behøver jo ikke at være nogen evig hemmelighed, at departementschefstyret ikke indlod sig på dispositioner af mere principiel karakter eller større finansiel rækkevidde uden at spørge de store politiske partier. Vejen gik her gennem Buhl, der var formand for partiernes samarbejdsudvalg, og i hele denne sag var det hans personlige indflydelse og kraftige påvirkning, som hidrog til at overmande den politiske modstand.

ET SKAR I GLÆDEN

Den 20. juni 1944 afholdt forbundet sin 3. kongres under besættelsen. Efter at have udtalt sin anerkendelse af arbejdet og de opnåede resultater, understregede kongressen, at organisationernes krav om en forhøjelse af reallønnen burde have været imødekommet, medens der endnu var mulighed for at erhverve de mere holdbare varekvaliteter til hjemmenes og familiernes forsyning.

Denne understregning var berettiget, thi forholdet var jo netop dette, at lagre og butikker blev lømte for de gode varer i de første 3 år af besættelsen, hvor tjenestemændenes løn ikke tillod dem at købe mere end lige til dagen og vejen. Kongressen udtalte videre:

„For at bøde på denne uheldige lønpolitik, som blev gennemtvunget de fire første krigsår, er det en bydende nødvendighed, at myndighederne fører den skarpeste kontrol med prisbevægelserne, således som det er krævet af De samvirkende Fagforbund, og ved udregningen af udgiftstal og pristal også tager behørigt hensyn til den faktiske udgiftsstigning, som er en følge af kvalitetsforringelserne, der føleligst rammer den del af befolkningen, som

på grund af reallønnens sænkning har været ude af stand til på noget område at skaffe sig beredskabslager.

Kongressen pålægger hovedbestyrelsen i den kommende tid at føre nøje indseende med, at lønniveauet ikke yderligere forskubbes i ugunstig retning og tilsiger ledelsen sin fulde støtte i dens bestræbelser for at værne tjenestemændenes hjem mod yderligere økonomisk tilsidesættelse.

I forventning om, at myndighederne vil forstå, at tjenestemændene har krav på en hæderlig økonomisk placering, udtaler kongressen den sikre forvisning, at forbundets medlemmer som hidtil vil betragte det som en ære og pligt at tjene det danske samfund, således at dets livsvigtige funktioner i videst muligt omfang kan opretholdes også under det storpolitiske opgørs sidste og vanskeligste periode."

TRAFIKKENS OPRETHOLDELSE — OGSA UNDER DE MOD TYSKERNE RETTEDE PROTESTSTREJKER

Sommeren 1944 blev den sidste under krigen og den tyske besættelse. Den blev også herhjemme den mest dramatiske. Modstandsbevægelsen blev mere aktiviseret, og der var efterhånden etableret et fortrinligt men risikofyldt samarbejde mellem de engelske flyvere og de danske frihedskæmpere. Rundt omkring i landet traf tyskerne drastiske foranstaltninger til at oprette, hvad de nu en gang forstod ved ro og orden. Det haglede ned med udgangsforbud, og hipoerne var i travl beskæftigelse med arrestationer, terror og mord; det foregik såvel i privatallejligheder som på åben gade — ofte rent tilfældige mennesker blev ofre for deres sadisme og mordlyst.

Midt under denne forvirring og nervekamp gjaldt det om trods alt at holde fornuften fangen, hvilket undertiden kunne føre til misforståelser mellem danske borgere, hvis indstilling overfor tyskerne iøvrigt var den samme.

For statsbanernes tjenestemænd var stillingen i særlig grad vanskelig under de „generalstrejker“, som opstod snart i en by snart i en anden som berettiget protest mod den tyske terror. Vore medlemmer ville naturligvis hellere end gerne følge de private arbejders eksempel og standse arbejdet. Dette forstod hovedledelsen fuldt ud, men alligevel måtte den af hensyn til nødvendigheden af den danske trafiks gennemførelse instruere medlem-

merne om at blive på deres poster og udføre arbejdet så godt, som det under de givne forhold var muligt.

Let var det ingenlunde at rette sig efter denne parole, og det blev ikke bedre ved, at hjælpearbejderne i de allerfleste tilfælde fulgte den lokale — ofte rent tilfældige — „strejkeledelse“ og forlod tjenestestederne, når en proteststrejke var proklameret. Det kunne undertiden føre til, at tjenestemændene udsattes for fornærmelser eller endog blev truet korporligt.

Den største del af befolkningen kunne dog godt se linien i jernbanepersonalets holdning og forstod, at hensigten ikke var at støtte tyskerne men først og fremmest at tjene de danske interesser. Tyskerne selv var i hvert fald ikke i tvivl. Jernbanepersonalets deltagelse i disse strejker ville ikke have været dem uvelkommen, thi jo flere forstyrrelser, der ramte jernbanetrafikken gennem arbejdsnedlæggelser, jo værre ville forsyningssituationen blive. Byerne ville i løbet af få dage komme til at savne de vigtigste fornødheder, og intet er som bekendt i den grad egnet til at knægte en befolkning som sult — den virker langt mere effektivt end både udgangsforbud og maskingeværer.

Den tyske trafiks gennemførelse behøvede nazisterne ikke at frygte, for selv om hele jernbanepersonalet blev hjemme, rådede de over så mange uddannede jernbanetropper her i landet, at de militære transporter sagtens kunne gennemføres.

Ud fra disse synspunkter måtte de danske myndigheder sætte all ind på at holde den civile trafik igang, og det ville have været halsløs gerning, om ikke de ansvarlige organisationsledere havde støttet disse bestræbelser, uanset om et rent umiddelbart ubehag nok kunne føles derved.

En særlig ondartet situation opstod i hovedstaden omkring den 1. juli 1944, da tyskerne fandt på at udstede udgangsforbud fra kl. 8 aften. En sådan meningsløshed som at holde en storbys befolkning indespærret i sommerens lyseste og varmeste tid, kunne københavnske arbejdere naturligvis ikke tage uden protest. De ræsonnerede meget logisk, at når tyskerne forbød dem at trække frisk luft om aftenen, så måtte de trække den om dagen, og følgelig tog de i skoven eller gik i parker og kolonihaver i stedet for

at gå på arbejde. Eksemplet smittede, og strejkebølgen bredte sig hurtigt ud over landet.

Tyskerne, der velsagtens havde ventet stor panik og derfor havde hele apparatet i orden til at „dæmpe urolighederne“, så med største forbavselse på den ro — ja, man kan egentlig godt sige disciplin (eller som borgmester Kaper udtrykte det overfor en tysk general: „Det er kultur“), hvormed befolkningen tog situationen. Ikke en gang den omstændighed, at gestapo lukkede for vandet — et område, hvor arbejdet ellers blev holdt igang — formåede at bringe folk ud af ligevægt. Tyskerne indså nu, at de var gået for vidt og viste villighed til at ophæve udgangsforbudet. Naturligvis måtte arbejdet sættes igang igen, hvis ikke også vitale danske interesser skulle lide for stor skade, og den henvendelse, som formanden for de store politiske partiers samarbejdsudvalg, fhv. statsminister Vilh. Buhl, rettede til befolkningen gennem radioen, og som fik fuld tilslutning fra de faglige organisationer — også tjenestemændenes — blev da heller ikke rettet forgæves. Strejken blev afsluttet — den havde kostet nogle afsavn, men havde til gengæld haft en stor moralsk virkning. Ikke alene manifesterede den en eksemplarisk samhørighed i befolkningen, tyskerne havde også fået en kraftig tilkendegivelse, og vi havde vist den øvrige verden, at danskerne ingenlunde var de tamme bælam, mange havde troet.

PRISSTIGNINGER OG NYE LØNFORHANDLINGER

Umiddelbart efter kongressen 1944 måtte hovedbestyrelsen påny orientere sig på det lønningsmæssige område, idet der i løbet af sommeren var gennemført en række lønforhøjelser på det private arbejdsmarked, som ikke ville kunne undgå at påvirke prisdannelsen.

Jernbane-Tidende fremsatte i en ledende artikel forbundets synspunkter i meget bestemte vendinger. Bladet erkendte, at jernbanemændenes vilkår var blevet forbedret i foråret 1944, men understregede, at forbedringerne kom på et alt for sent tidspunkt. Artiklen sluttede:

„På baggrund af disse kendsgerninger må man forstå, at tjenestemændene ikke stiltiende kan finde sig i, at deres lønningers købekraft påny forringes og forholdet mellem deres lønninger og de andre befolkningsgruppers indtægter forskubbes i en for dem katastrofal retning.

Skal balancen nogenlunde opretholdes, må vi derfor så hurtigt som muligt have et løntillæg, som svarer til, hvad de private arbejdere har opnået ved eftersommerens overenskomst, og det kan ikke stærkt nok understreges, at dette løntillæg ikke kan afvente de statistiske pristalsudregninger om 4 måneder, thi i så fald vil vi stadig være et halvt år bag efter lønnings- og prisniveau og synke dybere og dybere ned mod den økonomiske afgrund, som var så truende nær før foråret 1944.“

Den 11. oktober 1944 forhandlede finansdepartementet og tjenestemændenes centralorganisationer. Resultatet blev, at det ensartede midlertidige tillæg på 168 kr. for gifte og ligestillede forhøjedes med 120 kr. til 288 kr. Hermed var det såkaldte „hul“ i reguleringstillægget, der i årenes løb havde voldt såvel finansministrene som organisationerne adskilligt hovedbrud, praktisk taget udfyldt. Overenskomsten gjaldt fra 1. november 1944 og løb til 1. april 1945.

NØDKØREPLAN OG PERSONALEOVERSKUD DEN SIDSTE KRIGSVINTER

Vinteren 1944—45 blev i mange henseender den vanskeligste under hele besættelsen. Landet havde ingen egentlig regering, ingen rigsdag og siden september 1944 heller intet politi.

Vareknapheden blev også mere og mere mærkbar. De store tyske rekvisitioner og nazitroppernes umådelige indkøb af alle arter af fornødenheder, som blev ført syd på i orlovstogene, havde efterhånden antaget karakteren af en systematisk udplyndring.

Også i vore brændselsbeholdninger var bunden ved at blive skrabet. Gennem flere år var det lykkedes statsbanerne at holde temmelig store beredskabslagre af olie og kul skjult for tyskerne — en del af olien blev iøvrigt i hemmelighed overdraget fiskeri-erhvervet, der trængte hårdt til den. Allerede på et tidligt tidspunkt under besættelsen blev lyntogene inddraget, og andre indskrænkninger i persontrafikken foretoges. Det virkede så meget stærkere al den stund offentlig og privat befordring pr. bil var

ophørt. Folk strømmede nu til banerne, og togene fyldtes mere end til trængsel af civile rejsende og ikke mindst af tyske soldater, hvis officerer af højere og lavere grader bredte sig i 1. kl. kupeerne. Det var ingen fornøjelse at rejse under disse forhold. Vejen til bestemmelsesstedet var både lang og trang, man måtte være forberedt på lidt af hvert — også på at blive smidt ud på en tilfældig mellemstation, hvis „besættelsesmagten“ skønnede det ønskeligt af hensyn til egen befordring. Hertil kom den ikke ringe risiko for engelske luftangreb, som naturligvis var rettet mod militærtogene, men også godt — hvad der var flere eksempler på — kunne ramme andre togarter. Også risikoen på overfarterne var stor; her lurede lillige minefaren, og vore søfolk siger bagefter, at det nærmest var et vidunder, at denne del af trafikken gennemførtes uden katastrofer. Selv det bedste sømandsskab og den største påpasselighed var ikke tilstrækkeligt — der skulle også en god del lykke til.

Fra 1. februar 1945 var kulbeholdningerne så små, at selve nødkøreplanen måtte sættes i kraft. Denne køreplan betød først og fremmest en dyb nedskæring af persontrafikken. Det gjaldt jo i første række om at holde godsbefordringen igang af hensyn til erhvervslivet og befolkningens forsyning med livsfornödenheder lige fra brunkul og tørv til mælk, kartofler og kød.

Indskrænkningen af persontrafikken var så effektiv, at der mellem Sjælland—Falster og Jylland—Fyn kun opretholdtes forbindelse med togene 25 og 50, og over de øvrige strækninger løb kun et morgen- og aftentog i hver retning — på søn- og helligdage slet ingen. Også S-togs trafikken ved hovedstaden blev væsentlig nedskåret.

Statsbanernes generaldirektorat bebudede disse indskrænkninger i en meddelelse til offentligheden den 23. januar 1944.

Da ingen på det tidspunkt med sikkerhed kunne vide, om krigen ville vare nogle få måneder, et halvt år eller endda mere, måtte organisationen i første række have opmærksomheden henvendt på, hvilke ændringer i personalets vilkår disse dybtgående indskrænkninger kunne medføre for vore medlemmer, og det var os slet ikke ubekendt at nidkære embedsmænd, som mente at være

særlige eksperter i personalebesparelser, allerede var ude på skalpejagt.

Forbundets synspunkt på den bebudede nødkøreplan og personalsituation fik følgende udtryk i Jernbane-Tidende for 1. februar 1945. Bladet skrev bl. a.:

„Togindskrænkningerne vil naturligvis heller ikke kunne undgå at få ubehagelige virkninger for statsbanernes store personale. Vi ved, at man på flere større stationer allerede i nogen tid har været i færd med at „tilpasse“ personalet efter den eventuelt kommende nødkøreplans behov. Naturligvis er der intet at sige til, at man forbereder sig på de personaleindskrænkninger, der må antages at blive en nødvendig følge af en situation som den, der nu foreligger; men vi vil nu alligevel alvorligt henstille, at statsbanerne på dette område går yderst forsigtigt frem. Det gamle ord om, at lastværk er lastværk, kunne ellers nemt blive aktuelt. Der er alene ved stationstjenesten beskæftiget mellem 4000 og 5000 ekstraarbejdere, som i 1. række er truet af den nye situation, idet man straks vil kunne afskedige dem. Mange af disse folk har i adskillige år været beskæftiget ved DSB og helt bortset fra, at man betragter det som et udslag af et rigtigt samfundssind at holde sine arbejdere i arbejde til den yderste grænse af det økonomisk forsvarlige, ligger det meget nær at antage, at statsbanerne ikke er uinteresserede i at have det nødvendige antal hjælpearbejdere i beredskab, hvis, som generaldirektoratet udtrykker sig, situationen hurtig skulle ændres, således at den gamle køreplan atter kan træde i kraft med meget kort varsel.

Men iøvrigt gælder det for hele personalet ved statsbanerne, at det i disse krigsår har været i den grad spændt for, at d'hr. distriktsledere og stationsledere ikke behøver at være så ivrige for, at hver enkelt mand også under de nu indtrådte forhold får sin tjenestetidsnorm udfyldt til sidste time og minut. Der er mange forhold, der taler for, at man venter et stykke tid og ser, hvorledes nød-køreplanen virker, før der skrides til afskedigelser af hjælpemandskab og store omlægninger af det faste personales tjeneste. Således kunne man benytte nogen tid til at give personalet den uddannelse i samaritergerning, der af sagkundskaben anses for meget ønskelig — men som statsbanerne hidtil vanskeligt har kunnet afse tid til, når disse faglige kursus, hvad rimeligt var, skulle betragtes som værende lig med tjeneste.

Vi fremsætter disse synspunkter, fordi vi har bragt i erfaring, at der allerede er en del emsige spare eksperter på stikkerne — folk, der ikke hurtigt nok kan få iværksat afskedigelser og generende tjenesteomlægninger.

Det vil være klogt af den øverste administration at holde disse eksperter inden for lukkede døre foreløbig; det har tit nok vist sig, at de ivrigste nedskæringsfolk har kostet staten de fleste penge. Derfor bør de ikke slippes løs i en katastrofesituation som den nuværende, hvor det mest af alt gælder om, at de dispositioner, der træffes, er velovervejede.“

Det skal erkendes, at disse synspunkter fik en forstående modtagelse hos statsbanernes generaldirektør, med hvem organisationerne straks gik i forhandling om hele den ændrede trafiksituation i relation til personalets beskæftigelse. Generaldirektoratet var enig med organisationerne i, at statsbanerne i hvert fald indtil videre beholdt den normale personalestyrke. Man var således villig til indenfor tjenestetiden at etablere samariterkursus for tjenestemænd, og overfor Dansk Arbejdsmandsforbund erklærede generaldirektoratet, at det ville forsøge at holde hjælpearbejderne i arbejde bl. a. ved at oprette lokale faglige kursus for dem samt foranstalte udvidet opsyn med godset på varehusene, foretage en mere effektiv rengøring af lokomotiver, læsseveje m. m.

Endvidere ville al tilgodehavende orlov samt fridage og feriedage blive givet, ligesom der med organisationernes tilslutning ville blive tildelt hver mand en uges ferie på forskud inden april—maj 1945. Med Dansk Arbejdsmandsforbund enedes statsbanerne endvidere om, hvis det viste sig nødvendigt for at undgå afskedigelser, at gennemføre en arbejdsdeling. Også en række andre foranstaltninger til afværgelse af afskedigelser blev drøftet og overvejet.

Der er al grund til at understrege den enighed mellem administration og organisationer, som her fik praktisk udslag i bestræbelserne for at bevare arbejdet for kammeraterne, der af forholdene var tvunget ud mellem hegnspælene.

JERNBANEPERSONALETS STILLING UNDER KRIGS- OPERATIONER PÅ DANSK OMRÅDE DRØFTES OG KLARES

Omkring nytår 1945 blev det aktuelt, hvorledes jernbanepersonalet mest praktisk skulle tage den situation, der ville opstå, hvis vestmagterne foretog en militær invasion, og landet blev direkte inddraget i krigsoperationerne. At der ikke kunne være tale om at yde tyskerne nogen som helst hjælp, var naturligvis på forhånd givet. Spørgsmålet var kun, på hvilken måde DSB's tjenestemænd med relativ mindst risiko som indsats mest føleligt kunne genere

den tyske krigsførelse, i hvilken jernbanetransporterne selvfølgelig var et meget vigtigt led. For at få det bedst mulige grundlag for vore overvejelser var det givet af den allerstørste betydning, at der blev etableret en meget nøje forbindelse mellem organisationerne og generaldirektoratet.

Der var et andet område, hvor klarhed ligeledes var en bydende nødvendighed. Vi har tidligere omtalt de arbejdsnedlæggelser på jernbanestationer, i remiser og andre tjenestesteder, som undertiden forekom, som regel i tilslutning til lokale proteststrejker i de forskellige byer, men som undertiden også blev etableret uden forbindelse med sådanne. Da det blev påstået, at det var „frihedsrådet“, der havde beordret snart denne, snart hin arbejdsnedlæggelse, måtte vi på en eller anden måde have forbindelse med dette organ, da vi naturligvis på ingen



Alsing Andersen

måde ville modarbejde faktiske danske modstandsinteresser, men lige så ugerne ville lade os slide op ved spontane små arbejdsnedlæggelser, hvis nytte vi havde vanskelighed ved at indse.

På forbundets initiativ drøftede formændene for de fire jernbaneorganisationer sagen (under Th. Pedersens sygdom fungerede sekretær Chr. Vejre som forretningsfører og repræsenterede forbundet). Resultatet af drøftelserne blev en konference med generaldirektør Knutzen og trafikchef Terkelsen.

Som ventet var der fuld enighed mellem generaldirektoratet og organisationerne om, at under en kamp på dansk område mellem de allierede tropper og tyskerne måtte vor stiling være den at modvirke tyskerne mest muligt, og at det bedst kunne praktiseres ved, at personalet, såsnart kamphandlingerne begyndte, forlod

ljeneststederne. Den fornødne „tilladelse“ til at lage sådan „orlov“ måtte så gives pr. liniedepeche, når situationen indtraf.

Hermed var der skabt klarhed indadtil om etatens stilling, og der stod blot tilbage at klare stillingen til frihedsrådet således, at der ikke opstod gnidninger dette og jernbaneorganisationerne (herunder nu også generaldirektoratet for DSB) imellem.

Det blev overdraget til den fungerende forretningsfører for Dansk Jernbane Forbund, sekretær Vejre, og formanden for Dansk Lokomotivmands Forening, Sophus Jensen, at søge fornøden kontakt med De samvirkende Fagforbund, Socialdemokratisk Forbund og sidst, men ikke mindst med frihedsrådet, hvis adresse af gode grunde kun var kendt af ganske få indviede.

Såvel formanden for De samvirkende Fagforbund, Eiler Jensen, som den fungerende forretningsfører for Socialdemokratisk Forbund, Alsing Andersen, med hvem Soph. Jensen og Chr. Vejre havde konferencer, var helt enige med jernbaneorganisationerne i de fremsatte synspunkter, og med Alsing Andersen som kontaktperson blev de forelagt frihedsrådets øverste ledelse.

Disse synspunkter var som ovenfor antydnet følgende:

1) Jernbaneorganisationerne var med fuld tilslutning fra generaldirektoratets side villig til at støtte frihedskampen aktivt.

2) Jernbaneorganisationerne var også villige til at støtte lokale strejkeaktioner, men vi måtte have kundskab om, at disse var ønsket af frihedsrådet.

3) Jernbaneorganisationerne måtte dog på baggrund af erfaringer fra flere tidligere lokale strejker udtrykke sin betænkelighed ved en for hyppig anvendelse af strejkeaktioner på banerne, dels fordi de gik uforholdsmæssig stærkt ud over de nødvendige civile danske transporter uden at øve bemærkelsesværdig forstyrrelse i tysk militærtrafik, og dels ved at midlet ved den forvirring, det afstedkom, kunne blive sløvet så stærkt, at det ikke virkede tilstrækkeligt effektivt, når det virkelig skulle bestå sin prøve.

Alsing Andersen meddelte os omgående, at vore lilsagn og vore synspunkter var blevet gjort bekendt for frihedsrådet, som helt kunne tiltræde vor opfattelse.

* * *

DE SIDSTE LØNFORHANDLINGER UNDER BESÆTTELSEN

Den økonomiske situation fik en yderligere stærk stramning i løbet af den sidste krigsvinter 1944—1945.

Forbruget sank på grund af manglende varer, men de livsnødenheder, der var tilbage, steg i pris, og pristallet gik yderligere et par streger op, således at tjenestemandsbudgettets beregnede udgifter pr. år gik fra 4277 kr. til 4324 kr., hvilket automatisk udløste en portion reguleringstillæg fra 1. april 1945.

Det officielle pristal kunne vi dog ikke godkende som noget reelt udtryk for det virkelige prisleje, da det ikke tog hensyn til varekvaliteternes forringelse. Denne kvalitetsforringelse tyngede selvsagt stærkest på familier med små indtægter, som ikke havde haft råd til at forsyne sig med beklædning etc., medens de kurrante varer endnu fandtes i butikkerne.

Dansk Jernbane Forbund udtrykte da også ved pristallets fremkomst den opfattelse, at der ved de kommende forhandlinger måtte være et stærkt sagligt grundlag for en forhøjelse af tillæggene ud over den automatisk udløste portion.

Fra De samvirkende Fagforbunds side blev der i februar 1945 fremsat krav om en forhøjelse af det generelle dyrtidstillæg med 22,5 øre pr. time for mandlige arbejdere, 15 øre for kvindelige og 7,5 øre for ungarbejdere. En sådan forhøjelse svarede til, hvad arbejderne skulle have haft, hvis den frivillige overenskomst af 31. oktober 1939 ikke var sat ud af kraft. Arbejdsgiverne gik stejlt imod; sagen gik derefter sin gang gennem de forskellige instanser og endte i formandsskabet for Arbejds- og Forligsnævnet.

Kendelsen faldt den 3. marts 1945; den gik ud på at yde et tillæg på 8 øre for mandlige, 5 øre for kvindelige og 2½ øre for ungarbejdere — alt pr. time. Den 14. marts havde tjenestemandsgesandtsorganisationerne forhandling i finansministeriet. Resultatet blev, at reguleringstillægget fra 1. april 1945 forhøjedes med 1 portion til ialt 21 portioner. Det ensartede tillæg forhøjedes fra 288 kr. til 384 kr. årligt. De gældende særlige bestemmelser om børnetillæg, aspiranternes aflønning og forhøjelsen af reguleringstillægget for ugifte under 40 år blev forlænget uforandret. Desuden blev dagpengene forhøjet med 1 kr. 20 øre, natllægget med 50

øre, og alle andre satser for særlige ydelser forhøjedes med 1 portion.

Under hensyn til, at disse resultater, som det tog adskillige timer at nå frem til, var maksimum af det opnåelige under de herskende særlige forhold, akcepterede vore repræsentanter ordningen.

Dette blev den sidste lønforhandling med departementschefstyret — og den sidste under den tyske besættelse.

BESÆTTELSESTIDENS AFSLUTNING — DEN SIDSTE LØNREGULERING FØR DEN EGENTLIGE LØNNINGSREVISION

Efter den tyske kapitulation blev banerne i nogen grad lettet for den belastning, transport af tyske tropper og deres fornødenheder havde været. Hertil var yderligere i de sidste uger kommet transporten af den umådelige strøm af flygtninge fra Østprøjsen, som nazisterne i så rigeligt mål betænkte Danmark med. Det tyske militær, som var blevet afvæbnet, skulle naturligvis sendes over grænsen så hurtigt, som muligt. Tilbagereisen betød dog ingen større belastning for banerne, thi englænderne tillod kun i meget ringe udstrækning benyttelse af offentlige transportmidler.

For danske jernbanemænd var det en ikke ringe tilfredsstillelse, at tyske gestapomænd og officerer, som i fem år havde reget med vort jernbanemateriel, rekvireret særlø og ekstravogne efter behag og ikke undset sig for at vise danske rejsende ud af kupeer, ja selv af tog, når de ikke fandt, at de for hånden værende pladser var rummelige og komfortable nok for „herrefolket“s repræsentanter, nu måtte traske tilfods i lange dagsmarcher syd på ad støvede landeveje. Det var i sandhed ynkelige rester af Hitlers „Wehrmacht“, der vendte hjem — en dyster illustration til en nations totale forlis.

Den midlertidige samlingsregering, der efter kapitulationen blev dannet med Villh. Buhl som statsminister og Hans Hedtoft og H. C. Hansen på henholdsvis socialminister- og finansministerposten, sad sommeren over indtil folketingsvalget i efteråret 1945, der tak-

ket være kommunisternes splittelsesarbejde svækkede socialdemokratiets politiske stilling så meget, at regeringsmagten gled over i venstres hænder.

Det første hovedbestyrelsesmøde i Dansk Jernbane Forbund efter befrielsen afholdtes den 13. juni 1945. Der vedtoges følgende udtalelse med adresse såvel til den forløbne tid som til det kommende arbejde:

„Hovedbestyrelsen udtaler sin glæde over, at Danmark er blevet frit, og sin taknemmelighed overfor alle, der under besættelsens år har bragt ofre for denne friheds gen-erhvervelse.

I betragtning af, at vore medlemmers realløn er blevet reduceret så tidligt som i årene før krigen, men ganske særligt siden 1939, er det ubetinget nødvendigt at hæve løningerne til deres oprindelige niveau.

Så godt som ingen af vore medlemmer har været i stand til at sikre sig selv beskedne beredskabskøb i krigsperioden, og følgen er, at de nu må købe dårlige erstatningsvarer til

høje priser. Det vil derfor være påtrængende nødvendigt, at de varer, som efterhånden kommer på markedet, bliver rationeret og fortrinsvis reserveret de befolkningsgrupper, som hårdest trænger til dem.

Det er ligeledes hovedbestyrelsens hensigt at søge de gældende tjenestetidsregler revideret og bragt i overensstemmelse med mere tidssvarende principper.

Opmærksomheden bør også være henvendt på en udbygning af tillidsmandsinstitutionen, således at de lokale tillidsmænd får større indflydelse på sådanne spørgsmål, som har betydning for vore medlemmer under deres daglige arbejde. Også afdelingernes og hovedbestyrelsens organisationsmæssige beføjelser bør udvides, og forhandlingsreglerne bør gives en sådan udformning, at demokratiets principper bliver lagt til grund også i forholdet mellem administrationen og personalets faglige organisationer.

Det er hovedbestyrelsens tro, at de skæbnesvangre år, vort folk har gennemlevet, må have lært os samarbejdets nødvendighed. Splittelse indenfor



Vilh. Buhl.

vore rækker, fagligt eller politisk, betyder uvægerlig svækkelse og afmagt, og vort forbund vil så energisk som muligt virke med til, at den danske arbejderbevægelse kan komme til at udgøre en enhed.

Hvad angår retningslinierne, hvorefter en samling af arbejderbevægelsen må foregå, kan vi fuldt og helt slutte os til de udtalelser, der er fremsat af De samvirkende Fagforbunds repræsentantskab og socialdemokratiets hovedbestyrelse.

Sluttelig skal hovedbestyrelsen påpege nødvendigheden af, at der skabes ro på vore arbejdspladser, og at der snarest muligt indenfor etaten foretages en udrensning af alle, som under besættelsen har vist en unational og landsskadelig handlemåde. Det er en selvfølge, at en sådan undersøgelse med efterfølgende dømfældelse må foregå i nøje overensstemmelse med dansk retsfølelse og retspraksis."

Det var ikke uden grund, at hovedbestyrelsen havde peget på, at en forbedring af lønningerne måtte være en af organisationernes første opgaver efter krigen. Krigen, besættelsen med tilhørende prisstigninger og betydelige indtægtsforøgelse for store dele af befolkningen havde handlet ilde med de faste lønninger. De relativt store forbedringer, der var indført i de sidste besættelsesår, var hurtigt indhentet og overhalet af nye varefordyrelser.

Centralorganisationens styrelse sluttede sig på dens møde den 27. juni til jernbaneforbundets krav, og såvel centralorganisation I som forbundet foretog i sommerens løb undersøgelser for at få konstateret, hvorledes tjenestemændenes lønninger stillede sig til prisniveauet.

På grundlag af disse undersøgelser stillede følgende krav, som fik tilslutning fra de øvrige centralorganisationer:

- 1) Forhøjelse af reguleringstillægget med 5 portioner.
- 2) Portionerne udbetales med samme beløb til gifte og ugifte.
- 3) Tillægget gives med virkning fra 1. august 1945.
- 4) Der ydes alle tjenestemænd et engangstillæg på 300 kr.
- 5) De særlige ydelser forhøjes med de til forannævnte portioner svarende tillæg.

Forhandlingerne med regeringen fandt sted den 13. september 1945. Efter at forhandlingerne flere gange havde været af-

Frudt, bl. a. for at finansministeren kunne få lejlighed til at drøfte sagen med den samlede regering, tiltrådte organisationerne følgende ordning:

- 1) Reguleringsstillægget forhøjes med 4 portioner.*)
- 2) Forhøjelsen får tillægsvirkning fra 1. april 1945.
- 3) Forhøjelsen udbetales med det fulde beløb til gifte og ugifte uanset alder.
- 4) Særlige ydelser forhøjes med 2 portioner svarende til reguleringsstillæggets forhøjelse.
- 5) Honorarerne forhøjes med 5 pct.

Resultatet svarede ikke nøjagtigt til organisationernes krav, men det blev ikke uden grund betragtet som relativt godt, særlig i betragtning af at det skulle have alle de store partiers tilslutning, og der er ingen tvivl om, at H. C. Hansen har været tjenestemændene en god og forstående talsmand indenfor samlingsregeringen.

Jernbane-Tidende kommenterede i sin leder den 1. oktober 1945 forhandlingsresultatet på følgende måde:

„Vi skrev her i „Jernbane-Tidende“, før forhandlingerne fandt sted, at vi følte os sikre på, at finansminister H. C. Hansen ville imødekomme tjenestemændene i hele den udstrækning, det var politisk muligt. Forhandlingsresultatet har bekræftet denne forudsigelse: Det, der blev ydet, lå i toppen af, hvad der kunne gennemføres i regeringen og rigsdagen, og H. C. Hansen fortjener tak og anerkendelse, fordi han forstod at udnytte mulighederne til bunds.

Forløbet af reguleringsstillægsforhandlingerne i september 1945 viser klart, hvilken betydning en sammenvirken mellem arbejderklassens to vigtigste faktorer, parti og fagbevægelse, har, ligesom de understreger, hvor nødvendigt det er at fastholde og udvikle denne linie i dansk arbejderpolitik af yderste evne.“

Dette blev den sidste lønregulering efter loven af 1931, idet septemberordningen var gældende, indtil den afløstes af tjenestemandsløven af 1946.

*) Reguleringsstillægget var hermed oppe på 25 portioner + et midlertidigt tillæg på 384 kr.

LØNNINGSLOVENS REVISION

En af de første og vigtigste opgaver for tjenestemændenes organisationer, som forelå efter tyskernes kapitulation og rømning af Danmark i maj 1945, var lønningslovens revision.

Vi har i et tidligere afsnit omtalt, at forbundets kongres allerede i 1938 rejste spørgsmålet om lønningernes å jourføring. Videre hvorledes dette forarbejde blev standset på grund af krigen og landets besættelse, men genoptoges på organisationernes initiativ, og at regeringen endelig lod sig bevæge til at nedsætte en lønningskommission. Kommissionen nedsattes den 30. marts 1943.

Umiddelbart efter kommissionens nedsættelse — nemlig i juni 1943 — fremsendte centralorganisation I sine ændringsforslag til lovens 1., 3. og 4. del, omfattende de almindelige bestemmelser for samtlige tjenestemænd, ydelser til tjenestemænd udenfor den faste lønning og almindelige overgangsbestemmelser m. v., medens det overlodes til de enkelte organisationer at fremsende forslag til lovens 2. del omfattende lønningsregler for de enkelte styrelsesgrene.

Med forslaget fulgte en meget udførlig motivering for placeringen af hver enkelt tjenestestilling. Det vil tage for megen plads at optrykke denne her, men af efterfølgende resumé af lønningsarbejdets resultater vil det fremgå, hvad det lykkedes at opnå, og hvad vi måtte efterlade til kommende organisationsledelser at gennemføre.

Den 8. december 1944 forelå lønningskommissionens 1. betænkning med indstillinger vedrørende ferieordningen, tjenesteboliger, huslejen for moderne og gammeldags lejligheder, flyttegodtgørelse, lønforskud, lønforskrivning og særlige ydelser.

Betænkningen blev dog ikke offentliggjort før efter befrielsen den 5. maj 1945.

2. betænkning forelå 26. marts 1946 — altså knapt et år efter tyskernes rømning. Den omfattede samtlige tjenestemandsløvens afsnit. At hele det omfangsrige værk kunne gennemføres så hurtigt efter krigens afslutning, og loven foreligge færdig fra rigsdagen og være underskrevet af kongen den 6. juni 1946, skyldes udelukkende den omstændighed, at kommissionen blev nedsat og

kunne begynde sin virksomhed under besættelsen. Hvis vi skulle have ventet med kommissionens nedsættelse til efter 4. maj 1945, ville der være gået mindst et år endnu, før lønsagen var ordnet.

Centralorganisation I så derfor rigtigt, da den vedholdende og energisk krævede lønningsarbejdet påbegyndt allerede i 1942—43 uanset de ekstraordinære forhold. Den 17. og 18. marts 1946 holdt DJF ekstrakongres i København med lønningskommissionens betænkning på dagsordenen. Kongressens stilling til betænkningen blev udtrykt i følgende udtalelse:

Dansk Jernbane Forbunds ekstraordinære kongres i København den 17. og 18. marts 1946 tager den af centralorganisation I's repræsentanter i lønningskommissionen af 1943 aflagte beretning til efterretning.

Kongressen har med dybeste beklagelse bemærket sig, at der ikke i lønningskommissionen har kunnet opnås enighed om, at forpligtelsen til at søge afsked fra statstjenesten samt berettigelsen hertil nedsættes til henholdsvis 65 og 60 år, men at kommissionens flertal tværtimod er stemt for ikke alene en fastholdelse af den nugældende almindelige aldersgrænse, men også for at den for statsbanerne i de sidste 13 år gældende særlige aldersgrænse skal forhøjes til 70 år.

Såfremt 70 års grænsen måtte blive fastholdt af kommissionen, skal kongressen indstændigt henstille, at der i løbet af 2 år — når forholdene på arbejdsmarkedet er mere afklaret — optages nye forhandlinger vedrørende den fremtidige aldersgrænse.

Kongressen må påpege, at en øjeblikkelig tilbageførelse til 70 år vil medføre en katastrofal standsning i advancementerne for statsbanernes personale, og den vil i de kommende år i meget følelig grad udligne de ved andre af kommissionens forslag tilsigtede og hårdt tiltrængte advancementsforbedringer.

De foreslåede omplaceringer af forskellige tjenestemandstillinger burde efter kongressens opfattelse have omfattet en forbedring af advancementsvilkårene for endnu en række stillinger, og man skal i den henseende bl. a. pege på trafikekspedienterne. Når det ikke er sket, nærer man i hvert fald for denne specielle stilling det håb, at den undersøgelse af denne tjenestestillings advancementsforhold, der er givet tilsagn om, må blive foretaget snarest muligt, og at den må resultere i foranstaltninger, der kan skabe et rimeligt forhold mellem dette personales begynder- og advancementsstillinger.

Det er nu yderste frist for en stærkt påkrævet forbedring af tjenestemandenes lønforhold, der gennem krigsårene er blevet væsentlig forringet, og en yderligere udsættelse vil få meget alvorlige følger for hele tjenestemandsstændens økonomi og forhindre standen i at få adgang til køb af varer, der er af livsvigtig betydning for hjemmene, og som nu begynder at komme på markedet.

Kongressen kan derfor anbefale, at de forelagte ændringer til tjeneste-

mandsloven af 1931 ophøjes til lov, og man udtaler ønsket om, at det må ske endnu i indeværende forår.

Centralorganisation 1's, henholdsvis Dansk Jernbane Forbunds, fremsendte forslag sammenlignet med lønningskommissionens betænkning viser ganske klart, hvilken indflydelse organisationerne har haft på arbejdet, selv om vi jo ingenlunde fik alle vore forslag gennemført.

Det vil føre for vidt her at gå i enkeltheder, og vi må indskrænke os til at nævne nogle af de mere betydende punkter, hvor organisationens synspunkter satte spor i kommissionsbetænkningen og dermed i lønningslovgivningen.

Aspirantløningerne blev væsentlig forbedret, og aldersgrænsen for ansættelse i tjenestemandstilling blev nedsat fra 24 års alderen til 2 års tjeneste efter det fyldte 19. år.

Lønfradraget under suspension blev nedsat. Funktionsbestemmelserne forbedredes.

Tjenstemandslovens disciplinære retsregler blev klarere formuleret, og der blev givet organisationerne adgang til i alvorlige disciplinærsager at udtale sig, forinden endelig afgørelse træffes.

Forhandlingsreglerne blev udbygget og forbedret, og der blev oprettet ankenævn, for hvilke tjenestemænd gennem deres organisation kan fremføre besværinger over formentlig urigtige påtegninger på forfremmelsesansøgninger.

Der indførtes en bestemmelse i loven, som giver finansministeren bemyndigelse til at fravige reglen om personlige tillægs bortfald ved opnåelse af alderstillæg eller højere lønning i henhold til nye lønningslove eller ved overgang til højere lønnet stilling.

Afdragstiden for lønforskud blev ændret fra 4 til 6 år, og adgangen til at erholde nyt lønforskud blev gjort lettere.

PENSIONSBESTEMMELSERNE

Det gamle krav om tilbagebetaling af erlagte pensionsbidrag ved afskedigelse uden pension blev imødekommet. I pensionsreglerne indførtes forskellige forbedringer for de yngre pensionister, og for enkerne og særlig i henseende til børnepensions- og efterindtægtsreglerne skete der væsentlige forbedringer.

Organisationernes forslag om nedsættelse af aldersgrænsen, forhøjelse af pensionens maksimum til 45/60, tillæg på 1/6 til de pensionsgivende år for tjenestemænd med særlig anstrengende tjeneste samt pensionsrettens bevarelse for enker efter straffede tjenestemænd var alle under grundig behandling i kommissionen, men de trængte ikke igennem, mindre vist nok af finansielle end af principielle grunde.

I erkendelse af bl. a. rangeretjenestens særlige risiko gik kommissionen ind på den ordning, at efterladte efter de i tjenesten omkomne tjenestemænd i stedet for 3 måneders efterløn oppebærer efterløn 1 år. I samme ånd forhøjedes pensionskvotienten for en i tjenesten tilskadekommen fra 40/60 til 42/60.

STEDTILLÆG OG REGULERINGSTILLÆG

Forslaget om at gøre stedtillægget pensionsgivende blev kort afvist med den begrundelse, at tjenestestedet og dermed stedtillægget på afskedigelsestidspunktet ikke burde være bestemmende for pensionens størrelse.

Man kan heller ikke sige, at centralorganisationens ønsker om at formindske antallet af satser i stedtillægget og bringe det i nøjere overensstemmelse med indlægningsniveauet på de forskellige steder fik nogen imødekommende modtagelse. Satsernes antal blev det samme som hidtil, og beløbene ikke forhøjet.

Reguleringsstillægget undergik en hel del ændringer — dog ikke i selve princippet. Vi skal ikke komme nærmere ind på enkelthederne men indskrænke os til at nævne nogle af de mere karakteristiske. Man gik ved den ny lov bort fra det særlige tjenestemandsudgiftstal, der i årenes løb havde bragt så megen forvirring i begreberne, og over til det almindelige pristal. Reguleringsstillægget, i hvilket der nu ikke længere findes nogen „stille zone“, forandres for hver gang, pristallet stiger 6 point udover tallet 286 eller falder med 6 point under tallet 291, og portionerne, hvormed det ændres, udgør for de fleste af vore medlemmer 120 kr. pr. år.

Gradueringen mellem forsørgere og ikke-forsørgere blev bibeholdt, men blev gjort noget mildere for de yngre ikke-forsørgere.

EN NY LØNDEL

Som helt ny løndel indførtes det „almindelige pensionsgivende løntillæg“, som for de laveste lønninger udgør 960 kr. årligt, stigende gradvis til 2040 kr. årligt for de højest lønnede tjenestemænd.

SÆRLIGE YDELSER

Under afsnittet „ydelser til tjenestemænd udenfor den faste lønning“ måtte vi også efterlade adskillige ønsker til senere revision, men ikke uvæsentlige reformer blev dog indført.

Grænsen 4 km for opnåelse af udstationeringsgodtgørelse blev opretholdt, men den for fraværelse fra tjenestestedet mellem afstandene fra 2 og 4 km fastsatte godtgørelse blev på kommissionens foranledning forhøjet fra kr. 1,25 til kr. 1,75 pr. dag fra 1. april 1944 at regne.

Centralorganisationens forslag om en ændret affattelse af bestemmelsen om ydelse af natstillæg, således at man udelukkede en fortolkning, der i visse tilfælde forhindrede udbetaling af dette tillæg, imødekom kommissionen.

Man gik ligeledes ind på en ændring af bestemmelsen om anvisning af soverum ombord, således at soverum fremtidig ikke kan anvises i skibe på værft, når der ikke er adgang til toilet og vaskeindretninger, når der arbejdes om natten med luftværkøjt, eller når skibet om vinteren er uopvarmet.

Angående anvisning af værelser til udstationerede tjenestemænd indførtes den forbedring, at sådanne værelser kun kan anvises som enkeltværelser, og at de skal kunne aflåses.

Flyttegodtgørelsesbestemmelserne blev ændret rationelt således, at der indførtes mere ensartede og rimelige flyttegodtgørelser.

I natpengereglerne skele der ikke for jernbanepersonalet væsentlige ændringer.

Sejlpengene blev ikke ændret som af centralorganisationen ønsket, men der indførtes en ønskelig klaring i bestemmelserne vedrørende begrebet dobbelttur, således at en sejlads uden anløb undervejs også regnes som en dobbelttur, når sejladsen medfører mindst lige så lang fraværelse som en normal dobbelttur.

Derhos blev sejlpengene i modsætning til tidligere knyttet til bevægelsen i dag- og timepengesatserne.

Kørepengebestemmelsen fik en sådan affattelse, at dag- og timepenge fremtidig kan ydes under tjeneste f. eks. i udflugtstog.

For det rangerende personale blev der indført en bestemmelse om ydelse af rangertillæg på 50 øre pr. tjenstedag efter nærmere regler for tjenestens udstrækning. Gennemførelsen af denne ordning mødte til en begyndelse adskillig modstand.

Endelig skal nævnes, at kommissionen imødekom vore ønsker om en særlig godtgørelse til banepersonale for arbejde på egen kolonnestrækning, men relativt langt fra hjemstedsstationen.

PLACERINGEN I LØNKLASSER

En sammenligning mellem forbundets omplaceringsforslag og den vedtagne lov viser, at der på væsentlige punkter er sket indrømmelser, selv om vi jo heller ingenlunde her fik opfyldt kravene fuldt ud.

I 11. lønningsklasse blev ved lovens vedtagelse placeret 42 ranger- og pakhusmestre, 25 stationsmestre, 10 overbaneformænd og 4 oversignalformænd.

I 12. lønklasse fik vi af nye stillinger optaget 9 remiseformænd, 1 formand i billettrykkeriet og 1 lustrykker. Desuden blev antallet i de øvrige stillinger i 12. lønklasse forøget.

I 13. lønklasse fik vi først og fremmest optaget 400 jernbanelokmestre, 16 oversignalmontører, 29 remiseformænd (tidligere pudserformænd) og 6 overkontorbetjente. Antallet i de øvrige stillinger i klassen forøgedes ligeledes.

I 14. lønningsklasse blev oprykket 29 banenæstformænd og 8 signalformænd samt 1 portner i generaldirektoratet.

I 15. lønningsklasse oprettedes stillinger som banebetjente og signalbetjente.

16. lønningsklasse kom derefter til at omfatte portører, banearbejdere, signalarbejdere, depotarbejdere og banevogtere (stillingen som ledvogter i den tidligere 18. lønningsklasse a og b ophævedes). *)

*) Ved en senere forhandling med generaldirektoratet oprettedes yderligere et betydeligt antal stillinger i 14. og 15. lkl. i kraft af LK-betænkningen.

Lønningsloven, som var færdig fra lovgivningsmagten den 6. juni 1946, er naturligvis ikke fuldkommen. Den har mangler, som det må være fremtidens opgave at rette på. Men i betragtning af, at loven blev til i en periode, hvor tyskerne havde tapet det danske samfund for værdier, der løb op i milliarder af kr., traf Nykøbing—Falster-kongressen i juni 1946 sikkert det helt rigtige, da den betegnede resultatet som det yderste, det havde været muligt at opnå.

At hele lønningsarbejdet allerede fra starten i 1943 var udmærket tilrettelagt, er blevet erkendt fra alle sider.

Af mænd, hvis navne er knyttet til lønningsloven af 1946, er der særlig anledning til at nævne daværende finansminister K. H. Kofoed, der imødekom centralorganisationens ønsker om at nedsætte en kommission. Endvidere departementschef E. Dige, som var K. H. Kofoeds stedfortræder, samt kommissionens sekretærer, nuværende hovedrevisor Dybdal, afdelingschef Ulrik Andersen og ekspeditionsskretær Bodil Andersen.

Statstjenestemændenes Centralorganisation II, Danske Statsembedsmænds Samraad og Danmarks Lærerforening var repræsenteret ved henholdsvis postmester Dræbel, kontorchef Chr. Strøm og førstelærer N. Nielsen, præsteforeningerne ved pastor Nedergaard. Centralorganisation I's repræsentanter i kommissionen var forbundets forretningsfører Thorvald Pedersen og Dansk Postforbunds daværende formand Peder Jensen. Den sidstnævnte blev midt under arbejdet udvekslet med overpostpakmester Ørum, og i perioder under Thorvald Pedersens langvarige sygdom måtte CO I's sekretær, J. K. F. Jensen, overlage hans virksomhed i kommissionen.

Af politikere, der indtrådte i kommissionen og udførte et godt arbejde for tjenestemændene, skal særlig nævnes folketingsmand Holger Eriksen. Af statstjenestemænd, der havde sæde i kommissionen, valgte af rigsdagen, skal nævnes landstingsmand Alfred Kristensen, landstingsmedlem Anna Westergaard, landstingsmand O. H. Malchau (begge jernbaneltjenestemænd), folketingsmand Westermann (søofficer) og landstingsmand Rytter (byretspræsident).

PENSIONISTERNES PENSIONSFORHOLD

Medens pensionsforholdene for de tjenestemænd, som pensioneres efter den nye lønningslovs ikrafttræden, blev ordnet ved selve loven, måtte der tilvejebringes en særlig lovhjemmel til å jourføring af de gamle pensionisters pensionsregler.

Der blev da også i umiddelbar fortsættelse af lønningskommissionens arbejde nedsat et udvalg, hvori de fire centralorganisationer var repræsenteret, ligesom der var en repræsentant for pensionistforeningen. Udvalget afgav sin betænkning tidligt på efteråret 1946, og forslaget forelagdes rigsdagen den 25. oktober 1946. Her varede behandlingen et par måneder, og den 22. december 1946 kunne forslaget ophøjes til lov.

Rigsdagen havde kun på ret uvæsentlige punkter ændret udvalgets forslag. Nyordningen for de ældre pensionister gik i hovedtrækkene ud på at yde et tillæg til grundpensionen efter de principper, den nye lønningslov havde lagt for det pensionsgivende tillæg til tjenestemandslønningen. Hertil kom så også for pensionisternes vedkommende et reguleringstillæg efter tjenestemandslovens almindelige regler.

Hele ordningen, der ligesom lønningsloven fik tilbagevirkning til 1. april 1946, må betegnes som jævn god, og den vakte da også almindelig tilfredshed hos de gamle pensionister.

* * *

DEN NÆRMESTE EFTERKRIGSTID

Efter besættelsens ophør meldte der sig givetvis en række opgaver for organisationen. Den triste periodes værste skygger skulle fjernes; det kunne af mange grunde ikke ske lige med eet, men arbejdet måtte jo tilrettelægges fra organisationens side. Det gjaldt således om at få mere gang i moderniseringen af gamle leje- og tjenesteboliger, forbedringer af opholdslokaler, indretning af baderum m.m. Hele denne virksomhed blev alvorligt hemmet under besættelsen, og på grund af den stadig herskende mangel på materialer og arbejdskraft vil der desværre hengå adskillige fredså, før forsinkelsen kan køres ind.

Hvad der gælder boliger og velfærdsforanstaltninger gælder

også et andet område af stor betydning for personalet, nemlig leveringen af arbejdstøj (uniformseffekter).

I tiden efter 1940 blev de anvendte stofkvaliteter gradvis forringede, og manglen på materiale medførte desuden, at brugs-terminerne måtte forlænges.

Umiddelbart efter besættelsen rejste organisationerne krav om afvikling af disse restriktioner, og hist og her gennemførtes også visse lempelser, men det tager længere tid, end de fleste havde regnet med, at nå frem til normale forhold på uniformsleveringens område som på så mange andre. I jubilæumsåret er dog opnået væsentlige skridt i retning af tilbagevenden til normale forhold.

Med afslutningen af dette afsnit af forbundets virksomhed afsluttedes også en livsbane, som efter menneskelig beregning skulle have været fortsat endnu et godt stykke ud i fremtiden. Forbundets forretningsfører, Thorvald Pedersen, ramtes midt under sit arbejde af en dødsens alvorlig sygdom, som han i første omgang troede at kunne overmande; men sygdommen var den stærkeste, og trods al omhyggelig pleje brød den hans konstitution ned, og det bar måned for måned med sikre skridt mod døden.

Da Th. Pedersen på kongressen i Nørresundby 1938 valgtes til afløser for Charles Petersen, var han udadtil en ret ukendt mand. Han havde ganske vist været medlem af hovedbestyrelsen siden 1930, da han afløste C. Christensen, Skive, og siden 1934 havde han også haft sæde i forretningsudvalget. Men han havde mest beskæftiget sig med lokalt prægede spørgsmål og kategorianliggender og nærmest spillet iagttagers rolle, hvad angik de større fagpolitiske linier i organisationsarbejdet.

Der var derfor mange både indenfor forbundet men vel navnlig i de institutioner og organisationer, med hvilke det havde nære forbindelser, som anså hans valg til forretningsfører for et noget letfærdigt eksperiment.

Når Th. Pedersens ca. 8-årige virksomhed som DJF's leder alligevel så langt fra blev ringe, skyldes det foruden hans personlige vindende egenskaber — det brede folkelige hos ham — tillige en række ydre omstændigheder skabte af krigssituatio-

nen, som bl. a. medførte, at medlemmernes forventninger til det faglige høstudbytte var skruet ned, således at selv den mere beskedne kernesætning kunne modtages med tilfredshed.

Hos Thorvald Pedersen selv mærkedes ingen nervøsitet ved overtagelsen af hvervet som leder af en af landets største og mest ansete tjenestemandorganisationer. Han havde den lykkelige evne, som han gennem sine mange afløserår på de små landstationer havde fået udviklet til fuldkommenhed, at kunne føle sig hjemme i nye omgivelser og følge den for stedet tilrettelagte arbejdsplan og husorden uden besværlige aspirationer i retning af at lægge driften om på de vigtigere områder.

Denne indstilling var både klog og rigtig, thi forretningsførerskiftet skyldtes jo ikke, at forbundets medlemmer eller kongressen havde ønsket en



Thorv. Pedersen.

systemændring — tværtimod, enhver ønskede de linier, der havde ført organisationen frem til dens indflydelsesrige position, fastholdt fremdeles.

Men Thorvald Pedersen mødte til sin gerning med een egenskab, der på en sådan post havde en betydelig værdi. Det var den rent umiddelbare evne til at gøre sig populær. Kunne „Charles“ undertiden virke noget reserveret, så repræsenterede „Thorvald“ den åbne favn. Bred og vennesæl tog han plads i sin stol, ingen kunne sige om ham, at han ikke stadig var kammeraten, ganske som da han færdedes på arbejdspladsen. Han ønskede almen tillid, og han forsømte ingen lejlighed til at komme, hvor medlemmerne samledes, hvad enten det var ved faglige møder eller selskabelige sammenkomster, hvor i landet de

end holdtes. Han kendte en mængde medlemmer fra tiden ude i den praktiske tjeneste og vandt stadig nye venner, thi han havde en udmærket hukommelse, ikke mindst hvad angik navne og familieforhold.

Det er ikke for meget sagt, at der udvikledes et personligt tillidsforhold mellem forretningsføreren og forbundsmedlemmer fra alle egne og af alle kategorier, og det føltes som en virkelig sorg, da det efterhånden blev kendt, at Thorvald Pedersen var blevet angrebet af en ondartet hjernesygdom, som formentlig ville tvinge ham ud af organisationsarbejdet.

Sygdommen udviklede sig til en menneskelig tragedie, som måtte fremkalde dyb medfølelse. Den tilsyneladende stærke og robuste mand gjorde fortvivlet modstand mod de nedbrydende kræfter; han ville ikke give op, ikke lade sig tvinge bort fra den virksomhed, han følte sig så tilfreds med.

Til sidst måtte han dog bøje sig. På kongressen i Århus 1948 nedlagde han sit mandat efter ca. 1½ års uafbrudt sygdom, og ca. en måned efter satte døden det afgørende punktum for hans arbejde.

Der er sagt, at Thorvald Pedersen sled sig op i organisationens tjeneste, og noget kan der være om det; men det helt rigtige er vel imidlertid, at han ville spænde over mere, end hans konstitution magtede. For at forstå tragedien hell må man erindre, at han var vant til en regelmæssig tjeneste og et hyggeligt hjemmeliv; han blev pludselig plantet om til hovedstaden, hvor han i løbet af ganske få år foruden forretningsførerposten i DJF påtog sig en række andre krævende hverv. Her skal blot nævnes: Formandsskabet i CO I, hvervet som forretningsudvalgsmedlem i De samvirkende Fagforbund, medlem af sygekassens bestyrelse, medlem af lønningsrådet, medlem af „Folke-Ferie“s bestyrelse, revisor i Statsfunktionærernes Låneforening, medlem af Jeribanerådet og endnu en række bestyrelser og udvalg, og hertil kom arbejdet i lønningskommissionen. Man vil let forstå, at en optræning på ganske få år var for lidt til at klare en sådan skala af hverv med tilhørende hjerneomstillinger. Thi Thorvald Pedersen var en samvittighedsfuld mand, der gerne ville sætte sig ind i tingene og ofte baksede hårdt med dem.

Nu falder det lige for at stille det spørgsmål, om han da ikke havde hjælp? Svaret kan af dem, der var hans nærmeste medarbejdere i forbundet og centralorganisation I, gives med et ubefinglet: Jo, han havde, og han fik den beredvilligt og gerne, enten han anmodede om den eller ikke — naturligvis. Men det, der foregik på selve møderne og i de udvalg, hvor han sad alene som forbundets eller centralorganisationens mand, måtte han jo stort set klare selv, ligesom han nødvendigvis måtte gennemtænke stoffet. Han var også både glad og taknemmelig for enhver håndsrækning og godt råd — og mest værdsatte han dem, han fik under fire øjne.

Bortset fra de strenge sygdomsperioder var de 6 år, Thorvald Pedersen virkede som forretningsfører for Dansk Jernbane Forbund, sikkert nogle af hans lykkeligste. Og for forbundet var det gode år. Ikke en af de vundne positioner blev opgivet — og trods krig og besættelse lykkedes det at føje nye sten ind i bygningen.

Hvis man havde spurgt Thorvald Pedersen selv, hvilken ny-skabelse fra hans periode, han var mest glad for, tror vi, at han uden betænkning ville svare: „Feriebyen ved Middelfart“. Denne populære institution, hvor så mange af vort forbunds medlemmer hvert år henter sundhed og livsglæde, var i væsentlig grad hans og Johannes Sperlings værk.

* * *

TIDEN IND UNDER JUBILÆUMSÅRET

Vi er nu nået frem til det sidste tidsafsnit før jubilæet, perioden fra efteråret 1946 til afslutningen af jubilæumsskriftets redaktion i begyndelsen af 1949. Denne periode har ikke været mindre arbejdsfyldt end de foregående. En del af de sager, der er rejst, er dog endnu ikke ført til afslutning, og da dette jubilæumsskrift ikke skal være nogen virksomhedsberetning, og begivenhederne iøvrigt vil stå så frisk i erindringen, at det historiske perspektiv mangler, skal vi indskrænke os til at trække hovedlinierne op for de opgaver, der har været Dansk Jernbane Forbunds i den seneste efterkrigstid.

Som sædvanlig er der efter en lønningslovs revision opstået en

række fortolkningsspørgsmål, der har givet anledning til omstændelige skriftlige eller mundtlige forhandlinger med såvel statsbanernes administration som finansministeriet, hvilket sidste er den øverste fortolkningsinstans i alle mere principielle tjenestemandsspørgsmål.

En af den nye tjenestemandsløvs nyskabelser er *oprettelse af et personalenævn*, hvis opgave er at forebygge vilkårligheder ved fremmelse til højere stilling. Kravet herom er ikke nyt, men har længe stået på organisationernes dagsorden, ligesom det har været drøftet i et af finansministeriet nedsat udvalg.

Det blev nu på vort forbunds foranledning rejst i det forslag til ændringer i tjenestemandsløven, CO I tilstillede lønningskommissionen efter dennes nedsættelse i juli 1943.

Da loven ikke ligefrem byder de enkelte etater at oprette sådanne nævn, idet den kun siger, at der indenfor de enkelte styrelser kan oprettes et personalenævn, måtte sagen rejses overfor generaldirektoratet. Det skete i en skrivelse af januar 1947. Sagen gik ret hurtig i orden, idet der fra den tidligere udvalgsbehandling forelå udkast til et sådant nævns oprettelse og dets virkemåde. Efter få ændringer i det nævnte udkast blev nævnet oprettet ved DSB i sommeren 1947. Det har, indtil disse linier skrives, kun været i funktion i ganske få tilfælde, men det bedste er også, at det virker ved sin blotte tilstedeværelse på samme måde som det for ca. 14 år siden oprettede tjenestetidsnævn, der i dette lange tidsrum kun har været anvendt enkelte gange.

Et andet mere principielt spørgsmål, der er blevet løst i denne periode, er *lønningsnumrenes bortfald*.

Kongressen i 1946 pålagde hovedbestyrelsen at virke for lønningsnumrenes afskaffelse. Generaldirektoratet blev straks tilskrevet, men først ca. 1 år efter blev der etableret forhandling om sagen. Der opnåedes her enighed om, at lønningsnumrene skulle bortfalde fra 1. april 1948.

Det kan ikke bestrides, at lønningsnumrenes bortfald har voldt ikke så lidt gêne rundt omkring på kontorerne, også indenfor vort eget område, hvor forveksling på grund af de mange sennavne let kan finde sted.

Men nummeret var nu engang kommet i miskredit blandt det store personale — og ikke uden grund.

Indtil 1913 var hele det såkaldte underordnede personale forsynet med et tjenestenummer, som skulle bæres synligt på uniformen. Med rette blev dette nummer, der ikke alene fulgte manden i tjenesten men langt ind i hans privatliv, betragtet som et slavetegn, og Jernbane-Tidende førte gennem mange år en vedholdende kampagne for dets afskaffelse.

Så kom den første indrømmelse i 1913. Trafikminister Hassing Jørgensen gav os ret i vore argumenter og foranledigede tjenestenummerets bortfjernelse fra uniformskravene.

I årene efter forbundets 25 års jubilæum rejste vi kravet om tjenestenummerets fuldstændige afskaffelse, idet vi ikke sjældent blev brugt på en

for personalet krænkende måde. — Også denne gang holdt det hårdt, men ved en forhandling den 5. december 1928 blev man så godt som enig om et kompromis, idet man ville erstatte tjenestenummeret med et lønningsnummer til internt brug, som man havde det i andre større elater og institutioner.

Der gik dog endnu ca. 1 år, før sagen løstes, først i løbet af 1929 indførtes lønningsnummeret. Dette betød et meget væsentligt fremskridt, og ordningen ville såmænd godt kunne være opretholdt, såfremt man ikke havde overført tjenestenummerets klassepræg på lønningsnummeret. Men det gjorde man ved at opretholde skellet mellem nummererede og ikke nummererede tjenestemænd.

Et lønningsnummer har sikkert ikke ringe berettigelse i en stor



Finansminister H. C. Hansen.

elat, og det kendes jo også på mange større private arbejdspladser. Men skulle det have været bibeholdt hos os, måtte ordningen konsekvent gennemføres, dvs. alle DSB-tjenestemænd, uanset stilling og lønningsklasse, skulle have haft sit lønningsnummer.

Når dette af en eller anden grund ikke lod sig gennemføre, måtte hele nummersystemet falde. Der var ingen mellemvej.

Efter lønningslovens gennemførelse forestod en administrativ revision af „de særlige ydelser“. Der nedsattes et udvalg, som behandlede disse spørgsmål, og på hvis forslag betalingen for overtid og mistede fridage forhøjedes, således at den fremtidig kom til at ligge 20—25 pct. over gennemsnitslønnen. Endvidere blev sejlpengene for Kalundborg—Århusoverfarten forhøjet med ca. 33 pct. For de øvrige overfarter udvidedes sejlpengegodtgørelsen til også at omfatte bortfaldsture.

Men dette udvalg fik også en afviklingsopgave, idet marine-myndighederne havde erklæret, at forholdene ikke længere kunne begrunde sørisikotillæggets opretholdelse. Tillægget blev dog med nogle ændringer opretholdt i princippet.

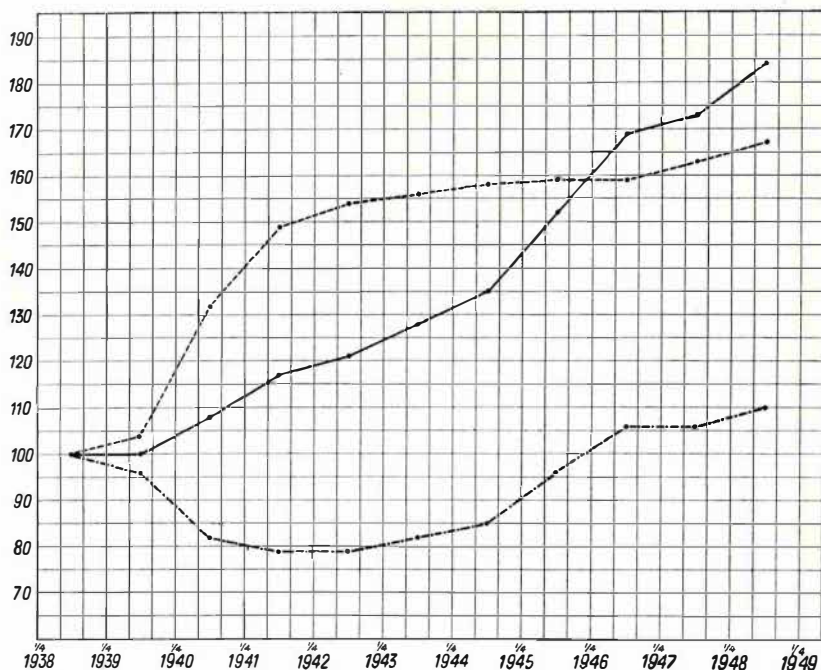
Under hensyn til de vanskelige indkvarteringsforhold for de tjenestemænd, der skal frekventere jernbaneskolen i Sølvgade, har DJF rejst spørgsmålet om oprettelse af en kostskole.

DSB havde som bekendt en sådan kostskole i Hellerup. Denne nedlagdes i sin tid først i trediverne som et led i bestræbelserne på at skaffe balance på statsbanernes budget. Alle kan nu se, at denne disposition var en stor fejltagelse. Følgen har været en absolut forringelse af jernbanepersonalets uddannelsesvilkår.

Desværre hindrer den øjeblikkelige materialesituation og boligknaphed erhvervelsen af en passende erstatning for den nedlagte kostskole, men den må oprettes, så snart det er muligt.

Boligforholdene for tjenestemænd har foranlediget et betydeligt antal sager af forskellig art, dels for at skaffe boliger, dels for at forbedre umoderne boliger og endelig for at få lejen afpasset efter boligens virkelige værdi.

Honoraret for hustruens medhjælp på fællespost, som fra 1. april 1946 fastsattes til 90 kr. pr. md., blev, efter at forbundet i 1947 havde fremsat krav om en yderligere forhøjelse, hævet til 100 kr. mdl. og knyttet til pristalsreguleringen, således at beløbet



Løn- og pristatsoversigt. (Forts. af oversigten side 185). Indeks
 Ved årsskiftet 1948/49 er 1938's realløn nået og over- ----- pristal 1938=100
 truffet. Der er den rigtige parallel i alle kurverne. ———— løn 1938=100
- · - · - · realløn 1938=100

ændres med 2 kr. for hver stigende eller faldende reguleringsportion.

Normeringssagerne er et afsnit for sig indenfor DJF's arbejdsområde. Disse sager er årligt tilbagevendende og lægger i ikke ringe grad beslag på såvel hovedkontorets som kategoriafdelingernes tid. Men det er af megen betydning, at dette arbejde gøres grundigt og omhyggeligt, og de resultater, der gennem normeringsarbejdet (herunder kan også nævnes stationsreguleringen) er opnået i årenes løb, er af stor betydning.

* * *

SAMARBEJDSUDVALG

Den gamle tanke om arbejdernes medindflydelse gennem bestyrelser, som var ret stærkt fremme i årene efter den første verdenskrig, men som aldrig rigtig slog igennem, blev efter den anden verdenskrig taget op under lidt ændrede former. Et nærmere samarbejde mellem arbejdere og arbejdsgivere blev etableret i England under krigen, og det var naturligt, at det fortsattes, efter at krigen på fronterne var ophørt.

Herhjemme blev tanken nærmere udformet på De samvirkende Fagforbunds generalforsamling i 1946, og ved forhandling mellem arbejdere og arbejdsgivere blev der i eftersommeren 1947 udarbejdet nærmere regler for samarbejdsudvalg.

I lønningskommissionen af 1943 havde COI's repræsentanter fremsat et forslag om en udvidelse af forhandlingsreglerne, der tilsigtede at bane vej for oprettelse af samarbejdsudvalg ved statens virksomheder. Forslaget fik en noget reserveret modtagelse, det endte med, at kommissionen henstillede, at forslaget behand-

ledes videre i et særligt udvalg.

— På forbundets kongres 1946 blev spørgsmålet drøftet, hvorefter det rejstes i COI med den hensigt at få det af kommissionen henlagte forslag behandlet i et udvalg. Efter at COI havde udarbejdet et udkast som grundlag for det ventede udvalgsarbejde, rettedes henvendelse til finansministeren om at få spørgsmålet behandlet i et udvalg, der i marts 1948 nedsattes med afdelingschef Ulrik Andersen som formand.



Afdelingschef Ulrik Andersen.

Efter et grundigt arbejde nåede man i begyndelsen af 1949 frem til at kunne oprette

samarbejdsudvalg indenfor samtlige statsinstitutioner. Udvalgene er fælles for både ansatte og løsarbejdere, og der er fra kommissionens side givet ret frie muligheder for oprettelse af hoved-, distrikts- og lokaludvalg, alt efter den enkelte stats behov.

Ved DSB er der oprettet et hovedudvalg, der repræsenterer hele statsbanevirksomheden, distriktsudvalg for de to distrikter samt en række lokale udvalg for de større stationer og arbejdspladser.

Samarbejdsudvalgene er endnu så nye, at det er for tidligt at dømmes om deres betydning. Det kan dog allerede fastslås, at den nye udvikling på organisationsområdet betyder et vigtigt skridt i retning af øget samarbejde mellem arbejdere og ledelse, mellem under- og overordnede, og det kan bringe store resultater, når blot begge parter er besjælet af den rette vilje.

* * *

TRAFIKPROBLEMET EFTER KRIGEN

TRANSPORTORGANISATIONERNES TRAFIKUDVALG

Vi har i et foregående afsnit, pag. 140-149, gjort rede for Dansk Jernbane Forbunds bestræbelser for at bringe orden og plan i landets trafik, som under bilkonkurrencens hemningsløse udvikling i tiden mellem de 2 store verdenskrige medførte en alvorlig trafikkrise, der også fik meget ubehagelige konsekvenser for jernbanepersonalet.

Under den sidste storrig, da mangel på gummi og benzin gav banerne en renaissance og oprejsning for mange års ringeagt, havde gennemførelsen af en samlet trafikplan som den, Stauings regering i 1936 havde pålagt den store trafikkommission at udarbejde, ingen aktuel interesse.

Men naturligvis måtte man være klar over, at banerne allertid ville komme ud i strid modvind, når gummi og benzin påny kunne importeres, og udlandets store rustningsindustri fik lagt produktionen om til fremstilling af motorkøretøjer på samleband.

På denne baggrund tog kongressen i København i juni 1944 spørgsmålet op til behandling. Sekretær Chr. Vejre motiverede følgende udtalelse, som fik kongressens enstemmige tilslutning:

„Vedrørende trafiksituationen efter krigen skal kongressen, der repræsenterer ca. 9000 statsbanetjenestemænd fremholde nødvendigheden af, at der snarest muligt træffes foranstaltninger til etablering af et organiseret samarbejde mellem de forskellige trafikmidler.

Der vil utvivlsomt efter fredstilstandens genoprettelse ske en væsentlig ændring i den nuværende trafikfordeling også i vort land, idet det må antages, at bilerne påny vil påføre banerne en meget stærk konkurrence, hvortil kommer, at den civile trafikflyvning efter al sandsynlighed hurtigt vil gøre sig gældende.

For at undgå, at landets trafikvæsen skal komme ud i en for offentlig drift ganske uholdbar situation, som den vi oplevede i årene før 1939 — eller måske endog i forstærket grad, er det nødvendigt, at der tilvejebringes en samlet trafikplan, hvorved de forskellige hoved-trafikmidler tildeles de opgaver, der ligger naturligst for hvert enkelt, og som er bedst afpasset efter en god samfundsøkonomi.

Det er kongressens håb, at en samlet trafikplan må blive forberedt så betids, at den efter de lovgivende myndigheders nærmere bestemmelse kan iværksættes med kort varsel efter krigstilstandens ophør.“

I overensstemmelse med de i udtalelsen fremsatte synspunkter besluttede hovedbestyrelsen i efteråret 1944 at tage arbejdet på en koordinering af trafikmidlerne op til behandling på et bredt grundlag, og ud fra den betragtning, at alle ved trafikken beskæftigede arbejdere og tjenestemænd var lige interesserede i tilvejebringelse af plan og orden på deres arbejdsområde, indbød Dansk Jernbane Forbund samtlige transportorganisationer til et møde om sagen. Mødet fandt sted den 16. januar 1945, og repræsentanter for alle de indbudte organisationer enedes om at nedsætte et udvalg på 18 medlemmer med den opgave at udarbejde forslag til en samlet trafikplan.

I udvalget fik Dansk Jernbane Forbund 3 repræsentanter, nemlig Th. Pedersen, J. K. F. Jensen og Chr. Vejre. Det konstituerede sig med Th. Pedersen som formand og Soph. Jensen (DLF) som næstformand. Desuden nedsattes 4 underudvalg, de egentlige arbejdsudvalg, et for hvert af områderne: Banernes indbyrdes koordinering, samvirken mellem baner og biler, samvirken mellem

den indenrigske søtransport og landtransporten samt flyvetrafik-
kens indpasning i det samlede trafiksystem.

Underudvalgenes arbejde blev ledet af en generalsekretær, til
hvilken post Chr. Vejre valgtes.

I februar 1946 forelå udvalgets betænkning, som kortelig nævnt
gik ud på følgende:

- 1) Staten overtager privatbanerne.
- 2) Den offentlige biltrafik bringes ind under offentlig drift hen-
holdsvis kontrol i nært samarbejde med banerne.
- 3) De indenlandske dampskibsruiter overtages af staten, og last-
nings- og løsningsarbejde i havnene overtages enten af stat,
kommune eller af kooperative sammenslutninger.
- 4) Den indenlandske lufttrafik overtages af staten og indpasses
i trafiksystemet.

Udvalgets betænkning blev tilstillet trafikministeren, rigsdag-
ens medlemmer og dagspressen; men venstre-regeringen, der var
tiltrådt i efteråret 1945, havde aflagt troskabsed til „de frie kræf-
ter“, og den betragtede naturligvis forslaget om orden og plan i
landets trafik som et ondskabsfuldt forsøg på at kvæle alt privat
initiativ. Trafikminister Elgaard lagde derfor forslaget på is, men
under fornemmelsen af, at der dog burde gøres et eller andet,
nedsatte han et mindre parlamentarisk udvalg, bestående af en
repræsentant for hver af rigsdagens politiske partier. Fra dette
udvalgs virksomhed hørte offentligheden ikke i et par år, og i
indviede kredse sagde man, at dets medlemmer ikke kunne enes
om noget som helst, hvad der nok kunne passe.

Således var stillingen, da den socialdemokratiske regering
trådte til i efteråret 1947. Transportorganisationernes trafikudvalg,
der havde pålagt sit sekretariat at følge udviklingen, holdt nu
møde og besluttede en henvendelse til ministeren for offentlige
arbejder, Carl Petersen.

Det stod naturligvis udvalget klart, at en socialdemokratisk
mindretalsregering var uden politisk mulighed for at gennemføre
forslag, der i så udpræget grad som trafikudvalgets tilstræbte
socialisering, men ud fra den gamle erfaring, at når man ikke
kan nå helt til vejs ende med en sag, må man i hvert fald se at

komme så langt frem som muligt, besluttede udvalget at søge sådanne ændringer gennemført i den gældende omnibus- og fragtmandslov, at nogle af dens værste skavanker kunne bortfjernes.

Efter et par konferencer i ministeriet trådte udvalget i forbindelse med Landsforeningen Danske Vognmænd i den hensigt at give dets bestræbelser så bred en baggrund som muligt. Disse forhandlinger resulterede i, at såvel trafikudvalget som landsforeningen rettede henvendelser til trafikministeren. Indholdet af disse henvendelser var nogenlunde ens. Transportudvalgets skrivelse, af hvilken vi citerer hovedindholdet, var dateret den 23. februar 1948:

„Undertegnede udvalg repræsenterende Dansk Arbejdsmandsforbund og de danske jernbaneorganisationer skal ved nærværende tillade sig at anmode den højtærede minister om at træffe foranstaltninger til at standse den nuværende uheldige udvikling på den erhvervsmæssige trafiks område, som for tiden foregår, og søge den ført ind i et spor, hvor tilgangen til erhvervet står i et rimeligt forhold til de tilstedeværende transportmuligheder.

Som bekendt udviklede den offentlige trafik sig i tiden fra ca. 1925 til 1939 til et rent kaos. Denne udvikling havde højst beklagelige følger for såvel jernbanedrift som vognmandserhvervet og ikke mindst for de ved transporten beskæftigede arbejdere og tjenestemænd.

Den 30. december 1936 nedsatte den daværende socialdemokratiske regering en kommission, der fik til opgave at udarbejde en samlet trafikplan bl. a. mellem baner og biler afpasset efter disse transportmidlers særlige tekniske og økonomiske forudsætninger, de geografiske forhold m. v. — alt med sigte på at opnå en for samfundet hensigtsmæssig anvendelse af trafikmidlerne.

Kommissionen afgav sin betænkning den 18. august 1939 umiddelbart før udbruddet af den 2. verdenskrig. Under krigen ændredes trafikforholdene så afgørende, at foranstaltninger af ovennævnte art mistede sin aktualitet. Nu er forholdene imidlertid atter ved at udvikle sig på en for transport-erhvervenes interesser og for samfundet som helhed højst uheldig måde. Det er derfor vort håb, at regeringen vil imødekomme vort ønske om hurtigst muligt at søge foranstaltninger gennemført til en mere betryggende ordening.

Hvad sådanne foranstaltninger angår, tillader vi os at henvise til det i ovenfor anførte trafikkommissions betænkning af et flertal fremsatte forslag til revision af lov nr. 166 af 4. juli 1927 om omnibus- og fragtmandskørsel med motorkøretøjer (betænkningens side 41 til 58).

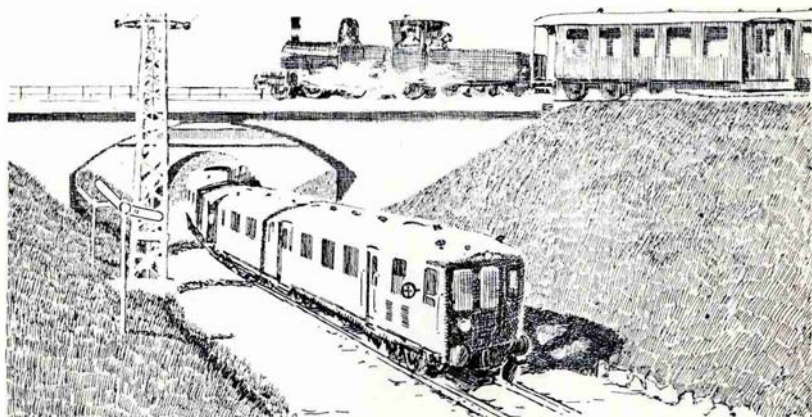
Selv om det nævnte flertalsforslag ikke på alle punkter er i overensstemmelse med de ønsker, vore organisationer nærer, er det vor opfattelse, at det i forbindelse med forslaget om oprettelse af et landstrafikråd danner et særdeles velegnet grundlag for en lovgivning sigtende til at bringe vort erhvervsmæssige trafikvæsen ind i en mere harmonisk og samfundsbetonet udvikling.

Sluttelig skal vi anføre, at den under Det internationale Arbejdsbureau henhørende transportkomité „Inland Transport Committee“ ved sin 2. mødesæson i Geneve i maj 1947 enstemmigt vedtog en resolution, i hvilken nødvendigheden af en ordning af trafikspørgsmålet i samtlige medlemsstater blev stærkt understreget.

Idet vi tilføjer, at vort udvalg i denne sag vil være til ministerens disposition i det omfang, det måtte ønskes, og vil sætte pris på en mundtlig forhandling, skal vi oplyse, at vi har haft en konference med „Landsforeningen Danske Vognmænd“, der er enig med os i de foran anførte synspunkter, og vi er bekendt med, at der fra landsforeningen vil tilgå ministeriet en lignende henvendelse som nærværende.“

Den flertalsindstilling i trafikkommissionen, som udvalgets skrivelse henviser til, indeholder en række gode forslag, bl. a. at der skal foreligge særlig tilladelse (efter indstilling af et trafiknævn) for at kunne etablere omnibus- og fragtmandskørsel, og at taksterne fastsættes af myndighederne. En vigtig del af forslaget går ud på, at enhver, der driver offentlig kørsel, for sit medhjælpspersonale skal være underkastet bestemmelserne i de mellem arbejdsgiver- og arbejderorganisationerne gældende overenskomster med hensyn til arbejdstid og arbejds løn.

Disse og andre klarende bestemmelser ville i hvert fald, om de kan gennemføres, bringe konkurrencen mellem de forskellige trafikmidler ind i et sundere spor og forhindre, at mange af fortidens uhyggelige foreteelser på trafikmarkedet gentages.



HOVEDLINIER I LØNNINGSLOVENE I 50 ÅR

I efterfølgende korte afsnit skal nævnes de mere karakteristiske træk i de lønningslove, som har været gældende for statsbanernes personale, og specielt for de personalegrupper, der udgør forbundets medlemskreds siden 1898 — med loven af 1892, som er udgangspunktet. Når vi som eksempler nævner nogle løntal fra de ældste love, er det for at give vore læsere et indtryk af, hvor yderst trange kår de gamle kammerater fristede fra det lidspunkt, vort forbund blev stiftet og omkring tiåret derefter, selv om det daværende leveniveau tages i betragtning.

Loven af 1892 var præget af provisorietid og overklasesynspunkter.

I årene før og omkring Dansk Jernbane Forbunds stiftelse levede det danske jernbanepersonale efter et lønsystem fastsat ved statsbanernes organisationslov af 1892. Denne lov var den første organisations- og lønningslov, som gav faste ensartede regler for de jysk-fynske og de sjælland-falsterske jernbaner.

Det personale, som blev organiseret indenfor vort forbunds rammer, var efter denne lov aflønnet på 3 forskellige måder. Hele bane- og telegrafpersonalet fra bane- og telegrafarbejdere til formænd var daglønnet. Bane- og telegrafarbejdere havde 2 kr. pr. arbejdsdag. Formændene og håndværkere ved baneafdelingen var delt i 3 klasser med henholdsvis 2,40 kr., 2,70 kr. og 3 kr. pr. arbejdsdag.

Til dette personale betaltes overarbejdspenge.

Depotarbejderne (de nuværende remisearbejdere) var ugelønnede. De var delt i 4 klasser med lønninger på henholdsvis 14 kr., 15,40 kr., 16,80 kr. og 17,50 kr. pr. uge.

Det månedslønnede personale, tog-, stations- og søfartspersonalet, var delt i 2 hovedgrupper: „De specielle lønningsklasser“ og „De almindelige lønningsklasser“.

I den første fandtes følgende stillinger: Stationsbude med 660 kr. årlig løn, skibsfyrbødere, delt i 3 klasser med 840, 900 og 960 kr., portører og brokarle, delt i 5 klasser med 600, 660, 720, 780 og 840 kr. årligt, konduktører (nuværende togbetjente), delt i 2 klas-

ser med 900 kr. og 1020 kr., pakmestre, delt i 2 klasser, med 1050 kr. og 1200 kr. og togførere, delt i 3 klasser med 1200 kr., 1350 kr. og 1500 kr.

I de almindelige lønningsklasser var: Kontorbude, ekspedienter på holdepladser (nuv. stationsmestre), overportører af 2. kl. og magasininformænd i en afdeling, hvis grundløn var 900 kr. årlig. I den anden afdeling var vognopsynsmænd (nuværende vognmestre), overportører af 1. kl., bedstemænd, overfyrbødere og broformænd. Disse havde en grundløn på 1200 kr. Endelig var der ranger- og pakhusformænd med grundløn 1500 kr. og ranger- og pakhusmestrene med grundløn 1800 kr.

Til lønningerne i de her nævnte almindelige lønningsklasser kom 3 alderstillæg på 10 pct. af grundlønnen, faldende hvert 4. år. Til overportører af 2. kl., portører, stationsbude og brokarle ydedes et opholdstillæg på 120 kr. i København og 60 kr. i købstæderne. En rangermesters løn kunne således stige til 2340 kr. om året, dvs. op mod 3 gange så meget, som portøren på ældste løn kunne opnå, men der var vel heller næppe mere end en halv snes ranger- og pakhusmestre i hele landet — og de blev ingenlunde rekrutteret fra portørklassen; dels var det fhv. underofficerer eller reserveofficerer, og hist og her fandt man en og anden, som var kommet ind ad den såkaldte „skørtevej“.

Karakteristisk for disse gamle lønbestemmelser var i det hele taget den store forskel mellem de lavesle og de højere og højeste lønninger. Her fandtes endnu resterne af det gamle princip, at slavefogeden bør have et godt udkomme.

Den sidste lønningslov under det gamle højrer regime.

Loven af 1898.

Statsbanernes styrelseslov undergik forskellige ændringer ved lov af 26. marts 1898. Samtidig hermed kom personalets lønninger med i anretningen. De få lønforbedringer, der gennemførtes var imidlertid lidet tilfredsstillende, hvilket regeringen også havde fornemmelsen af, idet den betegnede ordningen som midlertidig. De lavere klasser fik således kun en årlig lønforbedring på 60 kr. Der oprettedes en mellemsats på 90 kr. for opholdstillægget i de

større byer udenfor København, og bane- og telegraformænd flyttedes fra daglønsggruppen over på månedsløn; de deltes i 3 klasser med $\frac{1}{3}$ i hver og med lønninger på 900, 1050 og 1200 kr. pr. år.

Loven af 15. marts 1903.

Forbundet, der endnu var ungt og uprøvet, havde kun ringe indflydelse på loven af 1903.

I statsbanernes styrelseslov af 1898 var der imidlertid en løfteparagraf, gående ud på, at der skulle nedsættes en kommission til at udarbejde forslag til revision af lønningerne. Kommissionen kom, men den kokkererede så langsommeligt, at tiden gik til 1903, før den nye lov så lysel.

Men havde gryden slået længe over ilden, var suppen til gengæld blevet tynd. På et væsentligt punkt afveg loven på en heldig måde fra sine forgængere, idet alderstillæggene blev indført i stedet for den opdeling i klasser indenfor hver enkelt lønningsgruppe, der hidtil var anvendt. Ved denne inddeling, $\frac{1}{3}$ i hver klasse, ahang det ofte af tilfældigheder, hvor længe en mand kom til at gøre tjeneste på laveste løn, og ingen kunne med blot nogenlunde sikkerhed beregne, hvor længe han ville være om at vandre hele skalaen igennem.

Iøvrigt indskrænkede man sig også ved denne lov til at smålappe hist og her på de svage steder. Bane- og telegraformænd kom ind på lønningsklasserne og anbragtes i løngruppe sammen med overportører af 2. gr., stationsmestre m. fl.

En væsentlig forringelse var det, at pakmesterstillingen blev inddraget lønningsmæssigt (den blev dog opretholdt tjenstligt), og at depotarbejderstillingen blev ophævet, således at tilgangen til denne sidste stilling ophørte.

Den laveste lønningsklasse, portører m. fl., der var tjenestegørende i København og Frederiksberg, fik et huslejetilæg på 48 kr. om året; til gengæld bortfaldt de tidligere opholdstillæg.

Noget helt nyt, som indførtes ved denne lov, var personalets andel i udhyttet — tantièmesystemet, der dog kun fik en begrænset levelid. Systemet blev naturligvis oprettet for at få „hestene“ til at trække stærkere på hammelen, men også her var der en be-

tragtelig forskel på de portioner, en underordnet tjenestemand kunne opnå og de, der blev udloddet til de højere lønningsklasser. Tantiømen kom derfor ikke til at virke opildnende på personalets arbejdslyst, men blev mere føll som en pisk på dets nakke, hvorfor den allerede fra starten blev upopulær og måtte opgives efter nogle års forløb ved loven af 1908.

Jernbanepersonalet fik endelig tilkæmpet sig ligestilling med andre etater.

I loven af 27. maj 1908 kunne man for første gang så småt begynde at spore organisationernes indflydelse; loven afveg på væsentlige punkter fra sine forgængere. Først skete der det meget betydningsfulde, at de fire etaters personale: jernbane, post, telegraf og told blev samlet på een lov med ensartet løn for tilsvarende stillinger. Som det fremgår af omtalen i denne bogs hovedafsnit, var de tre sidstnævnte etaters tjenestemænd betydeligt bedre aflønnet end statsbanernes. Statsbanerne blev endnu indtil 1908 betragtet som en opkomling, der ikke kunne sammenlignes med de ærværdige, gamle, kongelige institutioner som post og told.

Men 1908-loven brød altså med dette princip og ophævede en årgammel urimelighed.

Selve lønningerne, dvs. grundløn og aldersstillæg var varierende efter tjenestestedet — opholdstillægget blev således indført igen, der var fire stedlige lønsatser: a) for hovedstaden (København og Frederiksberg), b) for andre byer og bymæssige bebyggelser med over 2000 indbyggere, c) for byer og bymæssige bebyggelser med fra 1000 til 2000 indbyggere og d) for den øvrige del af landet. Lønforskellen mellem sats d) og a) var 210 kr. Som et væsentligt fremskridt må nævnes, at man ved oprykning fra en lavere til en højere lønningsklasse kom på det nærmest højere løntrin i den højere klasse. Hidtil rykkede den forfremmede altid ind på begyndelseslønnen i den højere klasse, uanset om han derved kom på lavere løn, hvilket naturligvis var en urimelighed.

Heller ikke ved denne lønrevision kom bane- og depotpersonalet ind på lønningsloven; deres lønninger blev stadig fastsat af administrationen. Heller ikke pakmesterstillingen blev genoprettet trods energiske forsøg.

Selve de fastsatte lønninger var nogenlunde tilfredsstillende og jævnt hen overensstemmende med det daværende prisniveau.

Naturligvis var der også væsentlige mangler ved loven, bl. a. den, at det stadig varede for længe (16 år) for at opnå slutlønnen i bundklasserne. Det lykkedes også agrarerne under lovforslagets langsomme gang gennem rigsdagen at gennemvinge visse begrænsninger i lovens virkninger ved en procentvis reduktion af forbedringerne, gældende de første fire år. Det gjorde et stærkt skår i glæden, men trods det betød loven af 1908 et skridt i den rigtige retning.

Det faglige organisationsarbejdes gennembrud ved loven af 1919.

Lønningsloven af 12. september 1919 var den første, på hvis udformning personalets organisationer fik reel indflydelse, idet organisationerne fik repræsentanter i den i 1917 nedsatte lønningskommission. Dette i forbindelse med socialdemokratiets voksende politiske styrke satte sit præg på loven, hvis bærende principper endnu er gældende — ikke alene i statens lønningslovgivning, men i lønningsvedtægter såvel i kommuner som i andre offentlige og større private institutioner.

Vi træffer i denne lov for første gang begrebet „bevægelig løn“. Denne løndel blev i loven af 1919 delt i 2 afdelinger: et dyrtidstillæg, automatisk virkende efter et særligt tjenestemandspristal og sat i relation til forsørgerbyrden (gifte og ugifte), og et konjunkturtillæg, der periodisk kunne reguleres, såvel i op- som nedadgående retning efter konjunkturerne, dvs. efter den øvrige befolknings indtægtsniveau.

Stedtillægget, som man også havde eksperimenteret med i tidligere love, blev nu holdt udenfor den faste løn, hvilket unægtelig ikke var nogen fordel, da det dermed også blev koblet fra pensionen — en omstændighed, der har givet statens pensionsregler stærk slagside i forhold til kommunernes, hvis stedtillæg er indbygget i den faste, pensionsgivende løndel. Stedtillægget, der satte i relation til huslejen og de kommunale skatter, blev undergivet periodiske revisioner med op- eller nedrykning på satserne efter forskydninger på disse udgiftsposter, der blev konstateret byerne imellem.

Ejendommelig nok er stedtillægget den eneste løndel, der holdt sine satser længst uden hensyn til pengenes ændrede værdi. Først så sent som fra 1. april 1949, efter at dette afsnit var skrevet, er satserne forhøjet noget.

Denne gang blev banepersonalet optaget på tjenestemandsløven og aflønnet efter dennes almindelige bestemmelser, ligesom pakmesterstillingen blev genoprettet.

Et andet væsentligt fremskridt ved denne lov var, at alderstillæggene blev draget sammen, således at slulønningen, som de lave lønningsklasser hidtil havde været 16 år om at nå, nu blev opnået på 9 år. Foruden de her nævnte forbedringer bragte loven af 1919 fremskridt på en række områder, såsom pension, ansættelsesvilkår, disciplinære retsregler, emolumenter o.m.a., som ikke hører hjemme indenfor rammerne af denne oversigt.

Venstres berygtede nedskæringslov af 27. juni 1927.

Denne lov indeholdt ingen principielle ændringer i loven af 1919. Venstres hensigt med revisionen var kun at skære lønningerne ned, og det foretoges på den måde, at dyrtidstillægget blev reduceret med 162 kr. og konjunkturtillægget med 10 pct.

Nedskæringen, der særlig ramte de små lønninger urimelig hårdt, tog et ekstranit ind i tillæggene for de ugifte, som fra 1. juli 1927 fik en lønnedgang, der for visse lønningsklasser udgjorde fra ca. 28 kr. til ca. 30 kr. pr. md. For de gifte repræsenterede nedgangen fra ca. 16 kr. til ca. 18 kr. pr. md.

De nærmere omstændigheder, der knytter sig til denne mærkelige lovs tilblivelse, har vi omtalt foran i bogens hovedafsnit.

En lov, der var bedre end sit rygte.

Loven af 31. marts 1931 gav ingen større forbedringer på det rent lønningsmæssige område, men bragte på andre punkter klarering i lovbestemmelserne af blivende værdi.

En landvinding må det dog siges at være, at slutlønnen i 15. og 16. lønningsklasse blev hævet med 150 kr. årligt. Forbedringen havde dog den hage, at den blev givet som et 4. alderstillæg efter 12 års tjeneste; den kom således ikke straks den yngste del af personalet til gode.

Imidlertid må denne lønrevision bedømmes på baggrund af venstre regeringens mange kunstige indgreb i loven af 1919, som den stadig havde fundet for rundhåndet overfor tjenestemændene, men ikke mindst den omstændighed, at en lønningslovsrevision var afhængig af, hvad man kunne få venstre og de konservative, som stadig rådede over et landstingsflertal, med til.

En af organisationerne ønskede principiel ændring i loven lykkedes det at gennemføre:

De to bevægelige tillæg, dyrtids- og konjunkturtillægget, blev samlet i eet: reguleringsstillægget, hvis bevægelse sættes i relation til det særlige tjenestemandspris. Som omtalt i denne bogs hovedafsnit, havde den første socialdemokratiske regering allerede i 1925 gennemført en ændring i loven, hvorefter såvel dyrtids- som konjunkturtillægget blev gjort automatisk bevægelige, hvilket skulle gøre en ende på den opfattelse, at det sidstnævnte var et velstandstillæg, der kunne nedsættes eller bortfalde efter en finansministers skøn. Nu blev ændringen konsekvent gennemført i loven, og velstandsbelægningen skulle endeligt være skrinlagt.

Desværre havde venstre til gengæld held med, takket være støtte fra de konservative, at sætte en fæl blamage på den ellers så gode ordning. Man anbragte det såkaldte „hul“ i reguleringsstillæggets skala, der lammede dels bevægelse mellem udgiftsklasserne 2427 og 2842. Uden saglig begrundelse af nogen art men alene i kraft af deres landstingsflertal, lagde de to partier 3 af reguleringsstillæggets portioner i lænker. Når tjenestemændene alligevel kunne tage loven af 1931, var det ud fra den betragtning, at vi var inde i nedadgående konjunkturer her i landet, og at det tomme interval formentlig aldrig ville få praktisk betydning.

Det skulle dog gå anderledes — vi kom både ind i det tomme interval og langt på den anden side af det, og den sorte plet, de 2 nævnte partier havde sat på loven af 1931, ville i højere grad have sat mærker i tjenestemændenes økonomi fremover, hvis ikke det var lykkedes ved den socialdemokratiske regerings hjælp, og efter at landstingsflertallet var forrykket, at bøde noget på urimeligheden ved hjælp af et midlertidigt ensartet tillæg, som er nærmere omtalt i hovedafsnittet.

Loven af 6. juni 1946 vakte tilfredshed, men det fortsat stigende pris- og indtægtsniveau sled på tilfredsheden.

Det længste interval, vi har haft mellem to lønrevisioner, var 15 året 1931—1946. Det skyldes udelukkende de 5 besættelsesår, idet organisationerne stod midt i det forberedende arbejde til en ny lønningslov, som vi normalt skulle have haft omkring 1940—1941. Arbejdet blev afbrudt, eller i hvert fald stærkt forsinket, ved katastrofen i foråret 1940.

Imidlertid blev lønningskommissionen nedsat i 1943 — naturligvis også denne gang med repræsentation fra tjenestemandorganisationerne, og den nye lønningslov var færdigbehandlet i rigsdagen og underskrevet af kongen dagen efter grundlovsdagen, den 6. juni 1946.

Hvad selve lønningssystemet angår, afviger denne lov ikke i dens hovedtræk væsentligt fra sine nærmeste forgængere, lovene af 1919 og 1931. Vi har på en anden plads i dette skrift gjort rede for de ændringer, den nye lov medførte og skal derfor ikke komme stærkt ind på dem i dette særlige afsnit. Af de mest karakteristiske ændringer skal dog nævnes, at reguleringstillægget fremtidig reguleres efter det almindelige pristal og ikke som tidligere efter det særlige tjenestemandspristal, og at reguleringen sker ikke een, men to gange årligt.

Det berygtede „stille interval“ i reguleringstillægsskalaen bortfaldt, hvorimod man i princippet bibeholdt skellet mellem forsørgere og ikke forsørgere. Som en ny bestanddel i lønningen indførtes det almindelige pensionsgivende løntillæg, varierende fra 900 kr. årligt for den laveste lønningsklasse til 2040 kr. for den højeste.

Indenfor lønningsklasserne skele der en række oprykninger; de mest karakteristiske var oprykningerne fra 12. og 11. lønklasse for en del stationsmestre, overbane- og oversignalformænd og ranger- og pakhusmestre samt oprykningen af samtlige jernbepakmestre foruden en række andre stillinger fra 14. til 13. lønningsklasse, og endvidere oprykningen af en del banenæstformænd fra 15. til 14. lønningsklasse.

Endvidere skete der ved denne lov den principielle ændring, at

man påny samlede alderstillæggene i 14., 15. og 16. lønningsklasse, således at sluttlønnen opnås efter 9 års tjeneste. Hertil kommer, at ansættelse i tjenestemandstilling nu kan finde sted efter det fyldte 21 år, imod tidligere 24 års alderen, således at en mand, som opnår den tidlige ansættelse, faktisk vil kunne opnå sluttlønnen i disse klasser i 30 års alderen.

Bestemmelserne om efterindtægt blev ved loven udvidet således, at de efterladte efter en som følge af tilskadekomst i tjenesten af død tjenestemand nu får efterløn i 12 måneder i stedet for som før i 3 måneder.

Foruden de her nævnte bragte loven af 1946 væsentlige ændringer i de øvrige afsnit, som ikke direkte vedrører den faste løn med samhørende tillæg; men det skal vi ikke komme ind på i dette afsnit, hvor vi som tidligere nævnt kun har villet ridse hovedtrækene i de forskellige lønningslove op.

* * *

DANSK JERNBANE FORBUNDS KATEGORIAFDELINGER

Som tidligere omtalt var forbundet indtil 1903 bygget op på grundlag af lokale fællesafdelinger, der grupperedes omkring store byer og jernbaneknudepunkter, stort set som vore nuværende fællesafdelinger. Man blev dog hurtigt klar over, at forudsætningen for et effektivt og planmæssigt organisationsarbejde måtte være varetagelsen af tjenestekategoriernes interesser, og på en ekstrakongres den 24. og 25. maj 1903 vedtoges den organisationsform, som i hovedlinierne gælder i dag.

Hovedbestyrelsen måtte af praktiske grunde udpege de første afdelingsformænd, der fik til opgave at oprette grupper og udføre det tilrettelæggende arbejde, indtil de konstituerede tillidsmandsmøder (henhv. generalforsamlinger) kunne indkaldes, love vedtages og bestyrelser vælges. Hermed gik ca. et år, og de fleste kategoriafdelinger stiftedes først på året 1904.

STATIONSPERSONALET

Stationspersonalets afdeling 1. distrikt.

Område: Sjælland-Falster.

Afdelingens første tillidsmandsmøde blev afholdt den 1. maj 1904. Til formand valgtes den af hovedbestyrelsen midlertidigt upegede, portør P. Nielsen, Slagelse. Han blev afløst på tillidsmandsmødet den 22. juni samme år af portør Chr. Nielsen, som efter sit valg til forretningsfører for forbundet blev efterfulgt af portør O. Andersen, der beklædte posten indtil tillidsmandsmødet den 21 maj 1925, da han trak sig tilbage på grund af kommunal virksomhed.

Efterfølgeren blev overportør O. Sørensen, der i april 1928 forlod sin stilling ved statsbanerne og dermed formandsposten i afdelingen.

Portør Valdemar Berthelsen, Helsingør, ledede nu afdelingen indtil tillidsmandsmødet den 13. maj 1928, da den nuværende formand, overportør Meldgaard Kristensen, valgtes.

Afdelingen har haft følgende kasserere: Stationsbud L. Jørgensen fra 1904 til 1906. Derefter fulgte overportør senere rangertormand N. P. Jacobsen, som beklædte posten i 21 år indtil 1927, da han efter eget ønske trak sig tilbage. Siden har overportør J. H. Jensen beklædt posten som kasserer for denne forbundets største kategoriafdeling.

Stationspersonalets afdeling 1, 2. distrikt.

Område: Fyn og den sydlige del af Jylland til grænsen.

Ifølge afdelingens arkiv er den stiftet i Fredericia den 14. juli 1904. Overportør A. M. Sørensen, Fredericia, (midlertidigt udpeget af hovedbestyrelsen) valgtes til formand. Han fratrådte den 10. juli 1906 og efterfulgtes af portør N. P. Christensen, Odense, der beklædte posten indtil 9. juli 1926, da han på grund af sygdom nedlagde hvervet. Derefter valgtes overportør M. A. Dalager, Nyborg, til formand. Da han efter eget ønske fratrådte i maj 1935, valgtes portør P. Madsen, Nyborg, der fungerede, indtil han på kongressen 1948 valgtes til forretningsfører for forbundet. Efterfølgeren blev overportør A. J. Ludvigsen, Kolding.

Afdelingens kasserere i den forløbne tid har været: Portør N. J. Christensen, Fredericia, fra 1904 til 1919, portør C. M. Clausen, Esbjerg, fra 1919 til 1928. Derefter var portør J. Thusager kasserer til 1934, overportør A. Fjordbøge, Nyborg, til 15. august 1945. Sidstnævnte afløstes af stationsbetjent P. Knudsen, Fredericia, som fremdeles er postens indehaver.

Stationspersonalets afdeling II, 2. distrikt.

Område: Den østjyske længdebane og Djurslandsbanerne.

Afdelingen er stiftet i forsommeren 1904 (datoen findes ikke i arkiverne). Den af hovedbestyrelsen udpegede midlertidige formand, portør Vendelbo, Langå, var formand indtil 1906. Han afløstes af overportør J. Jørgensen, Ålborg, der fungerede til 1908 og igen fra 1911 til 1913. I de 3 mellemliggende år fra 1908 til 1911 var portør Bukh, Århus, formand. Fra 1913 til 1926 beklædtes hvervet af overportør Vald. Jensen, Randers, og i de følgende 18 år af overportør J. K. F. Jensen, Århus. Da J. K. F. Jensen fratrådte efter valget til sekretær i Dansk Jernbane Forbund, overtog overportør N. Kolding, Ålborg, afdelingens ledelse og har haft den siden.

Afdelingens kassererpost har været beklædt af 4 kammerater, nemlig portør H. Pedersen, Skanderborg, fra 1904 til 1910, portør C. M. K. Godtfredsen, Århus, fra 1910 til 1913. Derefter fulgte pakhusformand L. C. Jensen, Århus, som havde denne betrøede post i 30 år fra 1913 til 1943 — den længste tid nogen kategori-afdelingskasserer har fungeret.

L. C. Jensen afløstes af overportør P. J. Pedersen, Skanderborg, som stadig administrerer afdelingens økonomi.

Stationspersonalets afdeling III, 2. distrikt.

Område: Midt- og Vestjylland, Thy, Salling og Himmerland.

Afdelingens stiftelsesdag har ikke kunnet oplyses. Den oprettedes som afdeling i den gamle 4. trafikreds, som senere afløstes af det nu forlængst nedlagte 3. distrikt.

Da der ikke har kunnet skaffes sikre oplysninger om afdelin-

gens formænd og kasserere i de første ca. 15 år, må vi her indskrænke os til fra denne periode at nævne en mand, som i hvert fald i årene fra 1907 til 1921 gjorde et betydeligt arbejde i denne afdeling, og som også over en længere årrække var dens formand, nemlig daværende portør C. Jensen, Viborg, senere kontorist i 3. distrikt i Struer.

Fra 1921 overtog overportør C. Christensen, Skive, formandskabet. Han afløstes i 1931 af daværende ekspedient i Nørager, Thorvald Pedersen, der valgtes til forretningsfører for DJF i 1930. Fra 1930 til 1946 var stationsbetjent N. K. Mikkelsen, Silkeborg, formand, og siden 1946 har stationsbetjent P. Pedersen, Struer, haft dette tillidshverv.

Afdelingens kassererpost har bl. a. været bestridt af følgende: Stationsbud Ryttersgaard, Holstebro (1920—1933), stationsbetjent P. Pedersen, Struer (1933—1946) og derefter trafikekspedient A. Andersen, Roslev.

RANGER- OG PAKHUSMESTRENS AFDELING

Område: Hele landet.

Indtil 1943 var ranger- og pakhusmestre organiseret under Jernbaneforeningen, men efter overenskomst mellem denne og DJF bestemtes det, at medlemmerne ved en urafstemning skulle have lejlighed til at tilkendegive, om de fremdeles ville forblive i Jernbaneforeningen eller foretrak at overgå til Dansk Jernbane Forbund, hvilken organisation de før avancementet til mestre så godt som alle havde tilhørt.

Urafstemningen fandt sted, og resultatet forelå den 25. marts 1943. Et flertal havde stemt for overgang til DJF, og kort tid efter oprettedes den ny kategori-afdeling.

Formand ved overgangen var rangermester H. P. Jacobsen, København, men han så sig ret snart nødsaget til at trække sig tilbage på grund af en alvorlig sygdom. En tid fungerede rangermester Oluf Nielsen, København, som formand. Fra 7. maj 1944 er formandsposten beklædt af rangermester A. E. Klingvort, Fredericia.

Afdelingens kasserer har i hele perioden været rangermester P. J. Palsholm, København.

STATIONSMESTRENE AFDELING

Område: Hele landet.

Ligesom ranger- og pakhusmestre dannede stationsmestrene indtil 1943 en kreds under Jernbaneforeningen. Også blandt disse tjenestemænd fandt der i marts 1943 ifølge den foran nævnte overenskomst med Jernbaneforeningen en urafstemning sted om det fremtidige organisationsmæssige tilhørsforhold. Resultatet blev et flertal for DJF, og kredsen overgik som afdeling under forbundet.

Formand for kredsen i Jernbaneforeningen var stationsmester N. S. Sørensen, Fårhus, tidligere medlem af forbundets hovedbestyrelse og forretningsudvalg. Han blev også formand for den ny afdeling og har været det siden.

Ved overgangen var N. J. Sørensen både formand og kasserer for kredsen i Jernbaneforeningen. Nu beklædes kassererposten af stationsmester J. J. Møllepovl, Herfølge.

BANEPERSONALET

Banepersonalets afdeling 1. distrikt.

Område: Bane- og signaltjenesten
Sjælland-Falster.

Afdelingen er stiftet i eftersommeren 1903 (datoen har ikke kunnet oplyses). Dens første formand var den af hovedbestyrelsen midlertidigt udpegede, ledvogter Søren Jensen, Charlottenlund. Han afløstes formentlig i 1908 af telegrafnæstformand L. P. Nielsen (senere stationsbud L. P. Thorsbro). Ved dennes overgang til stationstjenesten i 1914 valgtes daværende banenæstformand, N. Fr. Nielsen (senere overbaneformand Ryvænge) til formand. Han afløstes i 1919 af banearbejder N. Chr. Madsen, som beklædte denne post i 18 år indtil sin afsked fra statsbanerne den 1. juli 1937.

Madsens afløser blev banearbejder, nu banenæstformand H. V. Johansen, som fremdeles er afdelingens formand.

Afdelingens første kasserer var banenæstformand O. A. Voldkær, der fungerede indtil 1909, da han overgik til trafikafdelingen som stationsbud.

Voldkiær afløstes af N. Fr. Nielsen (Ryvænge) fra 1909 til 1911. Så tiltrådte N. Chr. Madsen, indtil han i 1919 blev afdelingsformand. I de følgende 28 år indtil 30. juni 1947 varetog banearbejder Søren Jørgensen, Næstved, afdelingens kassererpost, og er således den tillidsmand, der næst efter L. C. Jensen, Arhus, har været kategoriafdelingskasserer det længste åremål.

Søren Jørgensens afløser blev banenæstformand H. E. Hansen, København, der stadig beklæder posten.

Banepersonalets afdeling 1, 2. distrikt.

Område: Fyn og den sydlige del af Jylland
til grænsen.

De første år efter 1904 er oplysningerne vedrørende denne afdeling noget sparsomme, og man kan kun se, at formanden var ledvogter Ludvig Hansen, Ullerslev, der senere fik navneforandring til L. Dylmer.

Dylmer var formand for afdelingen indtil 2. maj 1909, da han afløstes af banenæstformand C. Th. Christensen, Brørup.

Christensen var derefter formand for afdelingen til 1932, da han faldt for statsbanernes aldersgrænse som baneformand i Eshjerg.

Christensens afløser blev banearbejder Fr. Bøtchiær, Odense, der dog kun virkede i 2 år, idet han i 1934 måtte nedlægge hvervet på grund af sygdom.

Han afløstes af baneformand E. Hjortkilde, Gråsten, der var afdelingsformand til 1944, på hvilket tidspunkt han efter eget ønske trak sig tilbage. Fr. Bøtchiær, der nu var blevet banebetjent i Odense, blev atter valgt til formand.

Da Bøtchiær siden efteråret 1946 havde fungeret som forretningsfører for forbundet under Th. Pedersens sygdom, trak han sig tilbage som afdelingsformand i maj 1948.

Den nuværende afdelingsformand er signalformand M. C. Jensen, Tønder.

Det fremgår ikke klart, hvem der var den første afdelingskasserer, men det har sikkert været en banearbejder Andresen, Strib, der virkede som kasserer til maj 1906 og afløstes af banenæstfor-

mand H. G. Dupont, Fredericia, der fortsat var kasserer indtil 1931, da han faldt for statsbanernes aldersgrænse.

Samme år valgtes banenæstformand E. Ebbesen, Fredericia, til afdelingskasserer. Ebbesen bestred dette hverv indtil maj 1948, da han ønskede at fratræde.

Den nuværende afdelingskasserer er banearbejder Joh. Christensen, Nyborg.

Banepersonalets afdeling II, 2. distrikt.

Område: Den østjyske længdebane
og Djurslandsbanerne.

Denne afdeling holdt sit første tillidsmandmøde den 24. juli 1904 i Århus. Til formand valgtes ledvogter Niels Christensen, Hovedgård, der i ca. 1 år havde fungeret som den af hovedbestyrelsen midlertidigt udpegede formand.

Niels Christensen var formand indtil sommeren 1909, da afdelingen valgte helt ny bestyrelse som en slags protest mod lønningsloven af 1908, som banetjenestens personale var utilfreds med. Til ny formand valgtes banearbejder A. Andreasen, Århus, der i 1920 afløstes af banearbejder P. M. Lund, Randers. I 1929 overtog banearbejder Fr. Bøtchiær formandsposten, som han afgav i 1931 på grund af flytning til Odense. Banenæstformand N. Chr. Nielsen, Stevnstrup, fungerede, indtil generalforsamlingen i april 1931 valgte banearbejder, nuværende banebetjent N. A. Jensen, der siden har beklædt posten som formand.

Afdelingens kasserere har i den forløbne tid været: Banenæstformand H. P. Friis, Århus, til 1909, P. M. Lund, Randers, til 1920 og Fr. Bøtchiær fra 1920 til 1929. Efter den tid har kassererposten været varetaget af næstformand L. C. Kjeldsen, Auning, banearbejder P. M. Lund, Randers, baneformand N. Chr. Nielsen, Stevnstrup, og banearbejder N. P. C. Jensen, Århus. Banearbejder S. A. V. Eliassen, Horsens, er postens nuværende indehaver.

Banepersonalets afdeling III, 2. distrikt.

Område: Midt- og Vestjylland.

Afdelingen havde sit første tillidsmandsmøde den 7. juli 1904. Den første formand var baneformand Nielsen, Rødkærsbro. Han

afløstes i 1907 af baneformand Nørgaard, Ydby. I 1908 valgtes banearbejder Winther, Vemb; han var formand til 1913, da han blev afløst af baneformand Jensen, Skibbild. I 1918 valgtes banearbejder Winther igen, men afløstes året efter af banearbejder Th. E. Frederiksen, Herning, som beklædte posten i 25 år. Frederiksen er den af forbundets kategoriafdelingsformænd, der næst efter C. F. W. Poulsen, søfartspersonalets afdeling, længst har haft sit mandat. Frederiksen blev efterfulgt af banevagt J. Thorn, Brande, som i 1948 afløstes af banebetjent P. Jensen, Viborg.

Afdelingens kasserere har været banearbejder Winther, Vemb, til 1908. Derefter fulgte C. Gade Andersen i en periode, og siden 1931 har banenæstformand T. C. Nielsen haft kassererposten.

SØFARTSPERSONALETS AFDELING

Ved ændringen i forbundets organisationsform i 1903 fik søfartspersonalet en afdeling i hver af de 3 trafik kredse, der havde overfarer: Den sjællandske trafik kreds, 2. trafik kreds i Fredericia og 4. i Struer.

Da distriktsordningen ophævede trafik kredsene, lagdes de 2 afdelinger vest for Storebælt sammen til een afdeling, og den 1. oktober 1932 blev også disse 2 afdelinger samlet i een.

De 3 oprindelige søfartspersonalets afdelinger blev oprettet i sommeren 1904. Arkiverne for de 2 afdelinger vest for Storebælt er desværre så ufuldstændige, at vi ikke er i stand til at nævne navnene på alle deres formænd og kasserere.

Blandt de mænd, der prægede organisationsarbejdet indenfor søfartspersonalet i Jylland i disse år skal imidlertid særlig nævnes følgende:

Skibsfyrbøder Søren Jensen, Fredericia, senere stationsbud i Herning, matros, senere bromand, S. M. Petersen, Fredericia, som i en række år var afdelingens formand. Endvidere skibsfyrbøderne H. Johansen, C. Fricke og J. Christiansen.

Den sjællandske afdelings første formand var matros J. Jensen, Helsingør. Han efterfulgtes i 1907 af matros Robert Petersen, Korsør. Efter dennes død først på året 1909 blev skibsfyrbøder Chr. Pind en kort tid konstitueret. Den 22. april 1909 valgtes skibs-

fyrbøder J. P. Hansen til formand. På grund af kommunal virksomhed fratrådte han allerede året efter, og nu valgtes matros C. F. W. Poulsen, som i ikke mindre end 28 år beklædte posten som søfartspersonalets førstemand. Da Poulsen blev sekretær i forbundet i 1938, blev overfyrbøder C. A. Jensen konstitueret en kort tid. Fra 31. august 1938 er overmatros V. E. Hansen afdelingens formand.

Afdelingen har haft følgende kasserere: Matros Robert Petersen (1904—1907), C. F. W. Poulsen (1907—1910), skibsfyrbøder C. C. O. Andersen (1910—1911), skibsfyrbøder C. E. Christensen (1911—1920), matros J. C. Madsen (1920—1922) og matros H. Rasmussen siden 1922.

DEPOTPERSONALETS AFDELING

Depotpersonalet blev i 1904 opdelt i 3 afdelinger. Denne opdeling varede indtil 1923, da sammenslutningen under een afdeling blev vedtaget.

Medvirkende til sammenslutningen var bl.a. den omstændighed, at depotarbejdernes antal blev mindre og mindre, idet de ifølge statsbanernes organisationslov af 1903 ved afgang blev erstattet med timelønnede arbejdsmænd (remisearbejdere). Dette forhold blev først ændret ved tjenestemandsløven af 1946, da remisearbejderne optoges i lønningsklasserne, og således atter kunne blive medlemmer af Dansk Jernbane Forbund.

I 1904 blev de 3 depotpersonaleafdelinger stiftet omtrent samtidig; det var isøvrigt den kategori, som hurtigst blev organiseret, bl.a. fordi dens medlemmer geografisk set var mest samlet. Afdeling I, Sjælland—Falster, valgte depotarbejder Rasmus Hansen til sin første formand. Han afløstes af depotarbejder V. Tietze, som med undtagelse af et enkelt år, da depotarbejder L. Nielsen beklædte formandsposten, var formand, indtil han i 1920 måtte trække sig tilbage på grund af sygdom. Tietze blev afløst af vognopsynsmand Rasmus Andersen, der ledede sammenslutningen og var landsafdelingens formand, indtil han i 1934 afgik på grund af alder og afløstes af vognopsynsmand H. C. Nielsen.

Den første kasserer i afdeling I hed også Rasmus Hansen, altså en navnefælle til formanden; han afløstes af depotarbejder J. Nielsen, Helsingør. Fra 1916 til 1923 beklædtes kassererposten af depotarbejder F. Frederiksen, København.

Den første formand i afdeling II Fyn, Øst- og Nordjylland var depotarbejder N. T. Olsen, Århus, (til 1906). Derefter fulgte depotarbejder A. Sørensen, Århus (til 1911), vognopsynsmand R. V. Foged (1911—1917 og 1921—1923) depotarbejder P. A. Pedersen, Århus, (1917—1919) og vognopsynsmand N. Christensen (1919—1921).

Denne afdeling har kun haft 2 kasserere, nemlig vognopsynsmand P. Pedersen, Århus (1904—1918) og depotarbejder P. Rasmussen, Odense, fra 1918 og indtil sammenslutningen.

Den tredje afdeling af depotpersonalet, Midt- og Vestjylland, har ikke skiftet ledelse, formanden og kassereren, depotarbejder G. Gravesen og depotarbejder Chr. Frederiksen var fungerende i hele perioden 1904 til sammenslutningen i 1923.

Den 1. juli 1947 overgik Remisearbejdernes Fællesforbund til DJF og indgik i Depotpersonalets afdeling. Den nuværende formand er remisearbejder I. C. Christensen, Århus, kassereren er remisearbejder C. Hursted, Struer.

TOGPERSONALET'S AFDELING

Ved reorganisationen i 1904 dannedes 4 afdelinger indenfor togtjenesten — en for hver af statsbanernes trafik kredse — dog dannede området Sjælland—Falster 1. og 5. trafik kreds kun en afdeling.

Desværre er de jysk-fynske afdelingers gamle forhandlingsprotokoller gået tabt, og man har derfor været ude af stand til at give os navne og data for de kammerater, som har ledet disse afdelinger. Ifølge Jernbane-Tidende var de første formænd: Konduktør Hans Jensen, Nyborg, 2. kreds, pakmester A. Rasmussen, Århus, 3. kreds, og konduktør P. Petersen, Struer, 4. kreds. Ledelsen af de jysk-fynske afdelinger har i årene op til 1926, da togpersonalet samledes under een afdeling, været i hænderne på en række kendte organisationsfæller. Vi kan her nævne navne som

konduktør N. P. Magnussen, Varde, Jens Rodevang, Aarhus, og M. Kristensen, Randers.

I 1. kreds var konduktør Chr. Petersen (Chr. Vejre) formand fra 1904 til 1910. Han afløstes af konduktør N. P. Nielsen (Bandholm) Korsør, der i 1917 afløstes af togbetjent Th. Skov. Skov var formand i 9 år indtil sammenlægningen under een afdeling i 1926.

Den første kasserer i 1. kreds var konduktør M. Johannesen — den senere mangeårige kasserer i togpersonalets enkepensions- og byggeforening. Hvervet har desuden været bestridt af togbetjentene O. Jacobsen og C. B. Redsø.

Efter sammenslutningen i en landsafdeling i 1926 valgtes pakmester J. P. Kjeldsen, Ålborg, til afdelingsformand (død 1929). Han afløstes i 1928 af pakmester H. M. Christensen, Randers, som var formand til 1938. Derefter var pakmester N. J. Olsen formand indtil 1943. Pakmester N. C. T. Jensen var formand i perioden 1943—1944 og afløstes af den nuværende formand, togformand H. S. Hansen, København.

Efter sammenlægningen af afdelingerne valgtes Redsø til kasserer. Siden har følgende kammeraler haft kassererposten: H. C. Pedersen, Aarhus (1928—1930), S. K. T. Svendsen, Aarhus (1930—1932), K. E. F. Pedersen, Kh. H. (1932—1936), H. C. Pedersen, Aarhus (1936—1939), N. C. Pedersen, Esbjerg (1939—1946), J. P. Pedersen, Aarhus (1946—1948) og A. P. Jørgensen, Esbjerg, siden 1948.

TOGFØRERNES AFDELING

Togførernes afdeling er det sidste skud på Dansk Jernbane Forbunds stamme.

Togførerne blev i 1910, da forhandlingsreglerne blev til, placeret i Jernbaneforeningen. Det var måske den gang naturligt, da ingen togfører på det tidspunkt var medlem af forbundet.

I årene op til 1920 blev så godt som alle togbetjente og pakmestre medlemmer i forbundet, og det blev efterhånden mere og mere almindeligt, at man uanset forfremmelse til togførerstillingen bibeholdt medlemskabet i den gamle organisation, og omkring 1940 stod $\frac{1}{3}$ af togførerne som medlemmer af forbundet.

I 1942/43 blev der ved hovedorganisationernes foranledning

samlidig med afstemningen blandt stationsmestre og ranger- og pakhusmestre foretaget en afstemning blandt togførerne om overgang til forbundet. Af forskellige grunde blev resultatet overraskende, idet kun 103 af de 334 togførere, der på det tidspunkt var medlemmer af forbundet, stemte for overgang. Der blev imidlertid ikke ro om sagen. Efter et personskifte i togførerkredsens ledelse blev der i maj 1947 afholdt en ny afstemning, hvori 87 pct. af togførerne deltog og med 397 mod 61 st. vedtog overflytning til forbundet.

Fra april 1948 er togførernes afdeling i Dansk Jernbane Forbund en kendsgerning. Overflytningen er sket i fuld forståelse med begge hovedorganisationer, og kun to togførere mente ikke at kunne gå med over i forbundet.

Den bestyrelse, der de sidste to år har varetaget togførernes interesser i Jernbaneforeningen, blev på afdelingens første tillidsmandsmøde valgt til fortsat at røgle opgaverne under de ændrede forhold.

Afdelingens formand er togfører N. J. Olsen, Fredericia. Kasserer er togfører P. K. Sørensen, Randers.

FORBUNDETS FÆLLESAFDELINGER

Som tidligere nævnt forekom de første organisationsdannelser i jernbaneetaten indenfor mere lokale områder — som regel en større by eller knudestation med omliggende landstationer. Fællesafdelingerne var således opsamlingscentre for det kommende landsforbund.

De gav adgang til medlemskab for alle i det pågældende område ansatte funktionærer, uanset tjenestekategori.

En del fællesafdelinger, det gælder navnlig alle de større, er derfor ældre end hovedorganisationen. Københavns fællesafdeling, den ældste af dem alle, er således stiftet den 16. oktober 1896. Afdelingerne i Hillerød, Helsingør, Odense, Fredericia, Horsens, Hobro, Ålborg og Eshjerg blev alle stiftet i 1898.

I løbet af Aret 1899 oprettedes afdelingerne i Århus, Vamdrup, Silkeborg, Bramminge, Kolding, Varde, Skern, Holstebro, Struer,

Thisted, Viborg, Skive, Langå, Frederikshavn, Randers, Skanderborg, Vejle, Strib, Nyborg, Korsør, Slagelse, Kalundborg, Holbæk, Nykøbing F., Masnedsund (nu Vordingborg), Næstved, Køge, Roskilde og Klampenborg.

I årene indtil 1904, da den nye organisationsform indførtes, stiftedes yderligere afdelinger i Ringsted, Ryomgård, Hjørring, Nykøbing Mors og Herning. Vore øvrige fællesafdelinger er alle oprettet efter ændringen i organisationsformen i 1904.

De 2 hovedopgaver, hvis varetagelse fra 1904 blev overdraget fællesafdelingerne, var agitation og selskabelighed.

Der næredes egentlig den første tid en ret udbredt frygt for, at fællesafdelingerne med disse begrænsede opgaver skulle komme til at føre en hensygnende tilværelse. Det kneb måske også nok lidt med at holde interessen fangen de første år, men så kom der nye opgaver til — først og fremmest deltagelsen i det mangesidige arbejde indenfor arbejdernes lokale fællesorganisationer og hele vort efterhånden omfattende oplysningsarbejde, som i høj grad har grobund i fællesafdelingerne.

Forbundets fællesafdelinger udgør således et vigtigt led i organisationsarbejdet, og en række interesserede og dygtige kammerater er knyttet til denne del af virksomheden.

Vi bringer her en fortegnelse over de 60 fællesafdelinger med navnene på deres nuværende formænd:

Åbenrå	Overportør A. B. Keller.
Ålborg	Remisearbejder E. Madsen.
Ålestrup	Overportør P. J. Pedersen.
Århus	Overportør N. M. Andersen.
Assens	Stm. A. Hyllested.
Bredebro	Banenæstformand J. K. Jensen.
Bramminge	Rangermester A. C. Pedersen.
Brande	Togbetjent J. J. C. Sørensen.
Dalmose	Baneformand V. H. Jensen.
Esbjerg	Stationsbetj. K. J. P. Knudsen.
Fredericia	Overportør N. C. Hansen.
Frederikshavn	Portør Tage Christensen.
Gedser	Overportør J. M. Jørgensen.
Grindsted	Stationsbetj. P. J. Pedersen.
Haderslev	Overportør H. C. Andersen.
Helsingør	Overportør Jacob Larsen.

Herning	Pakmester A. Nielsen.
Hillerød	Portør F. R. Sørensen.
Hjørring	Stationsbetj. E. J. H. Bertelsen.
Hobro	Stationsbetj. J. C. Schødt.
Holbæk	Stationsbetj. A. J. Olesen.
Holstebro	Stationsbetj. H. Høyrup.
Horsens	Banearbejder J. K. Nielsen.
Kalundborg	Pakmester C. C. Petersen.
Klampenborg	Overportør K. Madsen.
Kolding	Banenæstformand B. S. Thestrup.
Korsør	Overportør A. C. Pedersen.
København	Overportør K. M. Larsen.
Køge	Overportør A. Nielsen.
Langå	Stationsbetj. H. Kragelund.
Vordingborg	Portør K. Nielsen.
Nyborg	Overportør N. I. J. Nielsen.
Nykøbing F.	Rangerformand H. M. Sørensen.
Nykøbing M.	Overportør F. K. Madsen.
Næstved	Overportør Th. Tidemand.
Nørresundby	Baneformand Sørensen.
Odense	Overportør N. Rasmussen.
Padborg	Pakmester A. Nielsen.
Randers	Banehåndværker R. J. Pedersen.
Ribe	Portør T. L. Pedersen.
Ringkøbing	Pakmester P. Knudsen.
Ringsted	Portør M. Larsen.
Roskilde	Signalbetjent S. P. L. Henriksen.
Ryomgård	Trafikeksp. M. S. Müller.
Silkeborg	Stationsbetj. N. J. Røgen.
Skanderborg	Stationsbetj. N. S. Lefevre.
Skern	Pakmester O. H. Mikkelsen.
Skive	Overportør J. H. Nielsen.
Slagelse	Stationsbetj. L. P. Poulsen.
Sorø	Portør C. V. Nielsen.
Middelfart	Banenæstform. M. P. Laursen.
Struer	Tøgbetjent H. J. A. P. Rasmussen.
Sønderborg	Pakmester A. Kludt.
Thisted	Stationsbetj. I. Styrbæk Jensen.
Tinglev	Banearb. H. A. E. Petersen.
Tønder	Banehåndværker M. Jensen.
Vamdrup	Overportør J. K. Kjærgaard.
Varde	Signalformand C. E. Hansen.
Vejle	Overportør L. C. M. Jacobsen.
Viborg	Remiseformand I. C. Thomsen.

BOLIGER OG VELFÆRDSFORANSTALTNINGER

Fra banernes første tid opførtes der tjenesteboliger for den del af personalet, det var ønskeligt at have nær ved hånden.

Det var særlig ved landstationer og langs banelinien, disse huse blev bygget. De fleste blev beboet af ledbevogtningspersonalet, men også baneformænd og mange portører havde tjenestebolig.

Husene var standardtyper. De, der var bestemt for det underordnede personale, bestod af 2 meget små værelser og et lille putkøkken. Var man særlig flot overfor folk med mange børn, blev der indrettet et kammer under taget, hvortil der var adgang ad en „hønsstige“ gennem en lem i loftet.

Den indre vedligeholdelse af disse primitive boliger lod meget tilbage at ønske, og efterhånden som den almindelige boligstandard hævedes, blev utilfredsheden med banehusene større og større.

Når man gennemgår J-T's ældre årgange, vil man gang efter gang støde på klager over tjenesteboligernes tilstand. Det var ikke alene de snævre pladsforhold, klagerne gjaldt, der klagedes også over kulde og fugtighed, hvilket ikke var med urette, da praktisk taget alle husene var bygget uden tilstrækkelig grundisolation.



.Eldre tjenestebolig ved Onsild.

Forbundet, der havde nogen vanskelighed ved at vække statsbanernes forståelse af boligspørgsmålets betydning, både for det pågældende personales almindelige velbefindende og tjenestemændenes og deres familiers sundhedstilstand, gjorde et betydeligt arbejde, før det lykkedes at bryde igennem bureaukratiets tykke mure.

Ved tjenestemandsløven af 1919 deltes boligerne i 2 kategorier, tjenesteboliger og lejeboliger. Medens afgiften for de førstnævnte fastsattes i loven, skulle lejen for lejeboligerne fastsættes administrativt. Dette gav anledning til en større hurlumhej. I 1921 midt under den første spareperiode under venstrestyret kom der en regning fra generaldirektoratet til alle indehavere af lejeboliger. Huslejen var forhøjet ikke uvæsentligt og med tilbagevirkende kraft halvandet år. For at prøve lovligheden foranledigede forbundet en sag forelagt et huslejenævn; dette erklærede både forhøjelsen og tilbagevirkningen for ulovlig, men statsbaneadministrationen påstod frejdigt, at huslejenævnene ikke havde noget med disse sager at gøre, og bøjede sig først, da vi anlagde sag og fik medhold både ved byretten, landsretten og højesteret. Det beløb, statsbanerne på det tidspunkt havde tilbageholdt i lønnen, drejede sig ialt om ca. $\frac{1}{2}$ mill. kr., som nu måtte tilbagebetales.

I den sidste periode af forrige verdenskrig nedsatte hovedbestyrelsen et lille udvalg med bygningsteknisk bistand, der fik til opgave at underkaste de gamle boliger en nærmere undersøgelse, særlig for at konstatere årsagerne til de mange fugtige huse, hvor mug og skimmel gjorde opholdet sundhedsfarligt. Udvalget fremkom med en omfattende betænkning, og herefter fik vor kritik ligesom mere grund under fødderne. Alligevel tog det lang tid, før de gamle huse blev moderniseret eller helt erstattet med nye.

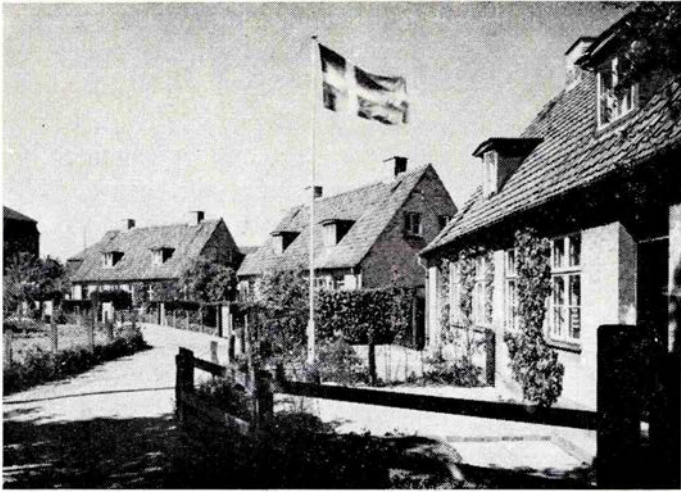
Hvad lejlighedstype angår, eksperimenterede statsbanearkitekterne stadig med mere eller mindre held. I de senere år, hvor organisationerne i stigende grad er taget med på råd — også hvad valg af lejlighedstyper angår — er vi omsider nået frem til en tjeneste- og lejeboligtype, der svarer til den herskende boligstandard her i landet, men endnu har vi en ret stor del ældre bo-

liger, der, hvad indretning og rumforhold angår, lader adskilligt tilbage at ønske.

Under den første verdenskrig kom der mere fart i statsbanernes boligbyggeri, idet vanskelighederne ved at skaffe bolig til tilflyttede tjenestemænd, særlig i stationsbyerne hvor der kun var få boliger til udleje, da for alvor meldte sig. En meget betydelig del af statsbanernes nuværende boligmængde skriver sig derfor fra årene under og efter krigsperioden 1914—1918. Da bolig-situationen i de efterfølgende år forbedredes, gik man over til at anvende de årlige nybygningsbevillinger til at udvide og modernisere de ældre boliger, som tiden, såvel hvad størrelse som udstyrelse angik, efterhånden var løbet fra. I juli 1943 kom der imidlertid fra handelsministeriet et forbud mod at anvende de efterhånden knappere og knappere materialebeholdninger i landet til udvidelse og modernisering af ældre boliger, og statsbanerne måtte derfor igen gå over til at anvende boligbevillingerne til nyopførelser, hvortil der også på grund af den stadigt voksende bolignød var stærk trang, og der er da igen i de sidste år opført et betydeligt antal boliger, ligesom statsbanerne har søgt at hjælpe på boligtrangen blandt tjenestemændene ved køb af egnede huse, hvor sådanne kunne fås.

Typerne på de til de forskellige tider opførte boliger giver et udmærket billede af udviklingen. Den første tegning til f. eks. et ledvogterhus, der er opbevaret, viser et efter vore begreber yderst primitivt hus. Det er en dobbeltbolig fra 1854, anvendt på strækningen København—Korsør; hver lejlighed består af 1 værelse på 13,5 m² og 1 kammer på 6,7 m² samt køkkenet på 6,2 m². Ydermurene er 1-stens hel mur, og der er ingen isolation af nogen art. Loftshøjden er 1,9 m og vinduerne få og små. Køkkenet har bræddeloft, murstensgulv og åbent ildsted, og der er hverken køkkenvask eller spisekammer, endsige særligt rum til vask.

Som tiderne gik, forbedredes typerne imidlertid, og et hus fra 1890 har således ydermure af hul mur, der indvendigt er asfalteret, og værelserne er på 15,1 og 8,7 m²; køkkenet er på 7,2 m² og har stadig murstens- eller betongulv, men der er komfur, køkkenvask, spisekammer og halvkælder til viktualier. Endvidere er der forstue- og retiraderum i en tilbygning. I lidt senere typer er



Nyere lejeboliger.

der desuden særligt vaskerum i tilbygget eller fritliggende udhus, men også disse typer står langt tilbage for de tjenestemandshuse, der bygges i dag.

Ser man således på et hus af S/48-typen, finder man en lille „villa“ med 3 gode værelser, 2 i stueetagen på 15,1 og 12,9 m² og 1 i loftsetagen på 16,8 m², og i R-typen, der særlig er beregnet for ekspedienter, yderligere 1 kammer på 8,5 m². I loftsetagen findes endvidere WC og brusebaderum med håndvask, såfremt forholdene på stedet tillader installationer af denne art. I køkkenerne, der selvfølgelig nu har bræddegulv og pudset loft, findes komfur eller gasbord, hvis der er gasværk på stedet, evt. kontakter til kogning ved elektricitet, rigelig bordplads og 2 faste skabe. I tilbygget udhus med adgang fra køkkenet findes vaskerum, brændselsrum, redskabsrum og, hvor WC ikke kan fås, retiraderum. Der er endelig god viktualiekælder med nedgang ved køkkenet. At der indlægges vandværksvand og elektrisk lys, overalt hvor dette er muligt, er en selvfølge.

Opførelsessummen for et sådant hus ligger for tiden på ca. 35.000 kr. uden grund; til sammenligning kan anføres, at et hus af forannævnte type fra 1890 dengang kostede ca. 3.000 kr. at opføre, og selv om man får betydelig mindre for pengene nu end

dengang, er det øjensynligt, at der nu ofres relativt ganske andre beløb på at skaffe statsbanernes tjenestemænd gode og tidssvarende boliger.

De sanitære og hygiejniske forhold på arbejdspladserne var i mange år, hvilket iøvrigt er berørt andet steds i denne bog, nærmest skandaløse. Spisestuer (borgestuer) var, når de i det hele taget fandtes, altfor små. Som oftest var de beliggende i kældre, under varehuse, hvor lys og luft kun sparsomt kunne trænge ind.

Inventaret var yderst primitivt — et bord og et par bænke samt de obligate spyttebakker ikke at forglemme. Gulvet var i reglen belagt med mursten eller cement, og fandtes der en kakkelovn, var den som regel defekt. Således var opholdsrummene stort set for det stationære personale; for det kørende, der havde ophold på fremmed station, var de vel en nuance bedre, men langt fra tilfredsstillende, og søfartspersonalets lukafer var endnu ringere.

Der er ingen tvivl om, at disse opholdsrum var smitekilder af den allerfarligste art. Også mange af de egentlige tjenesterum som sporskiftehytter, blokhytter, signalposter og bremsekupeer var langt frem mod vore dage af en sådan art og i en sådan tilstand, at længere tids ophold måtte virke helbredsnedbrydende.

Generaldirektoratet, der følte sig noget generet af den vedholdende kritik, som af og til gav genlyd i dagspressen, nedsatte på et ret tidligt tidspunkt, nemlig i 1906, et udvalg, der skulle undersøge hele dette område og fremsætte forslag til forbedringer. Som personalets repræsentant i udvalget udpegede generaldirektoratet forbundets tidligere formand, logfører P. D. Pedersen.

Efter $\frac{3}{4}$ års forløb afgav udvalget sin første betænkning med tilhørende forslag. De blev dog kasseret af generaldirektør Amt som værende for dyre, og udvalget måtte lave en ny betænkning. Den kom på slutningen af 1908 og gik ud på, at inventaret i opholdsværelserne skulle fornyes og forbedres. Der skulle anskaffes skabe til borgestuer til opbevaring af klæder og rekvisitter. På større steder skulle der være særlige spisestuer, og der foresloges indretning af badeværelser.

Til gennemførelsen af disse foranstaltninger blev der første gang på finansloven 1908/1909 bevilget et beløb på 25.000 kr., en bevilling, der skulle gå igen år efter år.

Den samme kommission havde forøvrigt fået den opgave at fremsætte forslag til „lettelse af adgangen til billige alkoholfrie drikke“. Det var vistnok generaldirektoratets oprindelige tanke, at alt salg af spirituøse drikke til personalet skulle forbydes på statsbanernes grund. Så vidt turde kommissionen dog ikke gå; den indskrænkede sig til at foreslå at gøre de alkoholfrie drikke, kolde som varme, så billige, „at fordelene ved at nyde dem måtte blive umiddelbart indlysende“. På større stationer foresloges indrettet særlige restaurationslokaler for personalet, og på de mindre stationer med restauration skulle der reserveres et særligt bord med påskriften „for personalet“. Ordningen blev også søgt gennemført. Restauratørerne fik et vist tilskud for at servere de billige drikke. „Personalebordene“ fik dog ingen lang levetid, og med årene blev også de billige alkoholfrie drikke inddraget. Tilbage blev de egentlige velfærdsbevillinger, som kom år efter år, og adskillige tiltrængte forbedringer gennemførtes.

Efterhånden som tiden gik, fik organisationerne imidlertid farten af, at bevillingen ikke altid blev anvendt efter formålet; det viste sig, at ret betydelige beløb gik til almindelig tiltrængt reparation og vedligeholdelser af disse lokaler, og det var jo ikke meningen, at „velfærdspengene“ skulle aflaste statsbanernes vedligeholdelseskonto. Organisationernes klager resulterede i 1931 i, at der nedsattes et udvalg, der skulle fremkomme med forslag til anvendelse af de nærmest kommende års bevillinger til velfærdsforanstaltninger. De foranstaltninger, som udvalget enedes om at anbefale og også for største delen fik gennemført i løbet af en periode på 5 år, gik fortrinsvis ud på at skaffe personalet spiserum med adgang til at varme medbragte spise- og drikkevarer, adgang til drikkevand og til „afvaskning“ efter arbejdstidens ophør, levering af tøjskabe og opførelse af cykleskure ved arbejdsstederne. Senere fremkom ønsker om indretning af brusebade i forbindelse med vaskerummene, bedre møblering af opholdslokalerne, indretning af sove- og hvileværelser som enkeltværelser, særlige spiserum for kontorpersonalet på stationerne m. m., også disse ønsker er efterhånden på vej til at være gennemført de fleste steder.

Fra 1935/36 udgik den særlige bevilling til velfærdsforanstalt-

ninger, idet udgifterne hertil henvises til de normale driftskonti, men der indsendes stadig hvert år et forslag fra „De 4 Jernbaneorganisationers Velfærdsudvalg“ til hvert af distrikterne om, hvilke velfærdsforanstaltninger der ønskes gennemført i det efterfølgende finansår, og dette forslag drøftes så på møder mellem organisationerne og de to distrikter. Der blev i årene, før byggestrøktioner og materialevanskeligheder begrænsede disse arbejder, årligt anvendt 60—70.000 kr. på denne konto.

Efter genoprettelsen af Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg behandles velfærdssagerne i dette.

* * *

ALDERSGRÆNSEN

OVERTALLIGT PERSONALE

Bilkonkurrencens skadelige virkninger på banernes økonomi medførte et betydeligt overskud af personale. Statsbanerne måtte først i trediverne afskedige adskillige tusind ekstraarbejdere, og flere hundrede faste tjenestemænd forflyttedes til anden tjeneste. Således blev en del af det yngre togpersonale midlertidigt overført til stationstjenesten.

Men ikke engang disse foranstaltninger var tilstrækkelige til at skaffe balance mellem arbejdsmængde og arbejdskraft.

I sommeren 1932 meddelte generaldirektoratet forbundet, at man til det kommende efterår ville have ca. 400 faste tjenestemænd for mange, deraf ca. 300 af forbundets medlemmer.

Man havde nu 2 veje at gå: Enten at afskedige de 300 sidst ansatte eller forsøge på at få tjenestemænd mellem 65 og 70 år til frivilligt at søge deres afsked med den dem tilkommende pension.

Under hensyn til den katastrofe, det ville være for de unge ansatte at blive kastet ud i arbejdsløsheden, tiltrådte forbundet det sidste alternativ i håb om, at man på den måde kunne imødegå personaleoverskudet.

Da den frivillige afgang blandt de ældre tjenestemænd viste sig at være utilstrækkelig, gennemførtes i 1933 på generaldirektoratets indstilling midlertidigt den tvungne afgang ved 65 års alderen.

Imidlertid blev der på rigsdagen rejst stærke indvendinger mod den nye aldersgrænse — utvivlsomt efter energisk påvirkning fra embedsmændenes side, men dertil kom, at finansministeriet af finansielle grunde også nærede betænkeligheder.

Det resulterede i, at der på normeringsloven for finansåret 1935—1936 indførtes et aftrapningssystem, hvorefter man i løbet af fire år skulle vende tilbage til 70 års grænsen.

Forbundets kongres i 1936 gik imod denne tilbagevenden til den gamle aldersgrænse og pålagde hovedbestyrelsen at arbejde for en varig 65 års grænse. Man kan godt sige, at disse bestræbelser i nogen grad lykkedes, idet den opadgående skala, der som ovenfor nævnt sigtede på 70 års grænsen, standsedes ved de 67 år.

I lønningskommissionen af 1943 fremsatte CO I forslag om at nedsætte grænsen for forpligtelsen til at søge afsked til 65 år og berettigelsen dertil til 60 år. Ordningen skulle selvfølgelig gælde for alle statens tjenestemænd.

Vor stilling svækkedes imidlertid ved, at en række tjenestemandsgupper som Danske Statsemployés Samråd, Danmarks Lærereforening og Præsteforeningen gik imod.

Lønningskommissionens flertal, bestående af de politiske repræsentanter fra partierne venstre, konservative, radikale samt centraladministrationens folk og repræsentanter for de ovenfor nævnte tjenestemandsgupper indstillede derfor bibeholdelsen af den hidtidige lovs bestemmelser om 70 års grænsen for samtlige tjenestemænd, og rigsdagen fulgte denne indstilling.

Flertallets begrundelse for 70 års grænsens bibeholdelse var bl. a., at man ved at afskedige og pensionere tjenestemænd allerede ved 65 eller 67 års alderen ville forøge antallet af de årgange, som unddrages det produktive arbejde, hvilket ville være uheldigt særlig i en tid, hvor der er mangel på arbejdskraft. Endvidere blev det hævdet, at man ved at afskedige tjenestemændene, medens de endnu er arbejdsdygtige, risikerer, at de påtager sig visse funktioner på det private arbejdsmarked for underbetaling, en mulighed, der kun er ringe, når man bibeholder 70 års grænsen. Også den finansielle virkning af en nedsættelse af aldersgrænsen for alle tjenestemænd fremhævede kommissionsflertallet som et højest alvorligt problem.

VORE KOOPERATIVE FORETAGENDER



Allerede før århundredskiftet indså jernbanemændene betydningen af at organisere deres forbrug, dvs. ad fællesskabets vej sikre sig de bedst mulige varer til den billigst mulige pris. Fællesindkøbsforeninger eller brugsforeninger dukkede op på en række store arbejdspladser. Enkelte af disse eksisterer endnu som solide selvstændige foretagender, andre er gået op i de lokale brugsforeninger og har tilført disse et værdifuldt klientel. Da denne del af Kooperationen imidlertid ikke har haft nogen direkte tilknytning til de faglige organisationer, hører en nærmere omtalte af dem ikke hjemme her.

En gren af Kooperationen — nemlig den, der har til formål at skabe tryghed, når død, ulykke eller tab ved brand, tyveri m. v. rammer hjemmene — er derimod knyttet stærkt til ikke alene vort forbund, men til alle fire jernbaneorganisationer.

Det ældste af disse foretagender er:

Statsbanepersonalets private gensidige Hjælpekasse (den såkaldte Vejlekasse); den blev stiftet i Vejle i april 1873. Dens formål er at dække de uundgåelige udgifter, der melder sig ved mandens eller hustruens død og begravelse.

Den sum, der nu udbetales i begravelseshjælp, er fra 560 til 980 kr., varierende efter vedkommendes levealder ved indmeldelsen. Kontingentet er 1 kr. mdl., og der opnås kontingentfrihed ved 70 års alderen. Kassens samlede formue var i 1948 $2\frac{3}{4}$ mill. kr.

Fra 1. januar 1938 er kassen ledet af et af de fire jernbaneorganisationer valgt repræsentantskab, som til at forestå den mere snævre ledelse vælger en bestyrelse på 3 medlemmer. Kassens medlemstal er i de senere år vokset betydeligt, nemlig til ca. 21.000 medlemmer.

Kassens nuværende formand er stationsmester P. H. Pedersen; dens forretningsfører er fhv. trafikkontrollør Mandrup Poulsen.

Uheldsforsikringsforeningen for De danske Statsbaners Personale er også ældre end jernbanepersonalets faglige bevægelse. Den blev oprettet i maj 1891. De første år af dens tilværelse var fulde af vanskeligheder, og den kom egentlig først ind på jævnt spor, da Jernbaneforeningen og Dansk Jernbane Forbund overtog ledelsen gennem et af disse organisationer valgt repræsentantskab. Senere optoges repræsentanter for Dansk Lokomotivmandsforening og Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation i ledelsen. I de år, organisationerne har haft ledelsen af foreningen, er dens medlemsantal steget fra 1.600 til 7.500 medlemmer.

Indtil 1912 var foreningen nærmest en filial af et stort privat ulykkesforsikringsselskab, som beherskede økonomien og var nogenlunde enebestemmende om skadeafgørelserne. Men fra 1912 overtog foreningen selv risikoen, dog med en vis genforsikring som dog også nu er opævet. Den er nu sikkert funderet og befinder sig i stærk fremgang fra år til år. Præmien er flere gange reguleret nedefter, og skaderne afgøres på en for de forsikrede fuldt betryggende måde. I tilfælde af uenighed om afgørelserne kan den skadelidte forlange sagen afgjort af voldgiftsmænd.

Foreningens nuværende forretningsfører er Charles Petersen og repræsentantskabets formand er håndværker Hjalmar Jensen.

Forsikringsagenturforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne er det tredje og yngste af vore kooperative forsikringsforetagender. Foreningen er oprettet i 1936 og adskiller sig fra sine 2 søsterforeninger derved, at medens disse i en mere eller mindre fremskreden alder er adopteret af de faglige organisationer, er den deres eget barn.

Da organisationerne imidlertid ikke ønskede at finansiere forsikringsforeningen og bl. a. stille den meget betydelige garanti-kapital til rådighed, som forsikringsloven kræver, blev der truffet overenskomst med „Det gjensidige Forsikringsselskab Danmark“, som overtog den økonomiske risiko.

Foreningen har i de forløbne 12 år haft en meget betydelig til-

gang og tæller nu ca. 15.000 medlemmer med 40.000 forsikringer (brand-, tyveri-, familieansvars- og grundejerforsikring). Præmien er gennemsnitlig væsentlig lavere end i noget andet selskab, og i tilfælde af uenighed mellem foreningen og skadelidte kan sidstnævnte forlange sagen forelagt en voldgift.

Foreningen ledes af et repræsentantskab valgt af de 4 jernbancorganisationer, og den snævre ledelse varetages af en bestyrelse bestående af 5 repræsentanter valgt af repræsentantskabet og 5 valgt af „Danmark“.

Foreningens forretningsfører er fuldmægtig Poul Vejre og dens formand er Chr. Vejre.

FERIEBYEN VED FÆNØSUND

Planerne om et feriehjem eller måske snarere flere feriehjem for forbundets medlemmer har gennem årene været ventileret adskillige gange. Sagen blev dog stadig udskudt, bl. a. fordi det var vanskeligt at finde bygninger af passende størrelse.

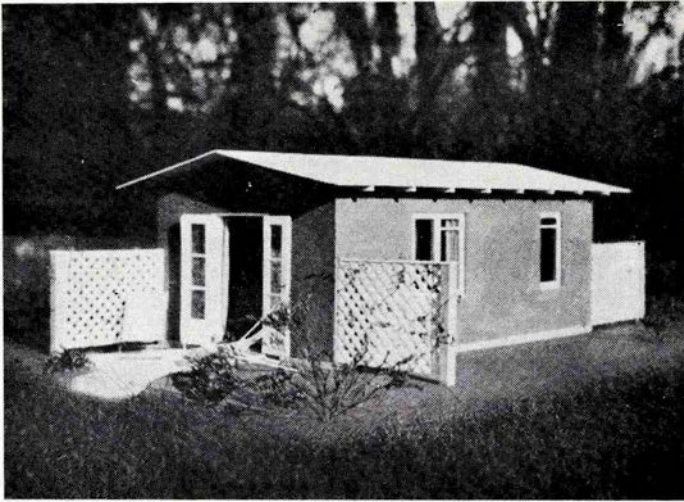
Imidlertid blev „Dansk Folke-Ferie“ stiftet, og det blev mere og mere almindeligt, at også arbejderfamilier benyttede sommerferien til et forfriskende ophold ved skov og strand.

Da Folke-Ferie kom ind på planen om at indrette en ferieby ved Middelfart, blev vi interesseret, og ved forhandlinger med Folke-Ferie's bestyrelse enedes man om, at DJF mod at overtage en 1. prioritet i en del af feriebyens grundareal (6 td. land) samt i restaurationsbygningen og 2 hotellænger kunne få fortrinsret til belæggelse af pladserne i feriebyen samt til afholdelse af forskellige kursus.

De 170.000 kr., som 1. prioriteten repræsenterer, forrentes med 3½ pct., og kongressen vedtog, at dette rentebeløb + et tilskud fra statsbanerne, der blev ydet i analogi med tilskud til andre jernbaneorganisationers feriehjem, hvert år skulle udloddes til medlemmer, der ønskede at leje en af feriebyens bungalows.

Den 2. august 1942 blev feriebyen indviet og taget i brug.

I sommeren 1943 fik tyskerne kig på byen, som de fandt vel egnet til militærlejr, og Folke-Ferie fik besked på, at den skulle rømmes.



Bungalow i feriebyen.

Forbundet henvendte sig nu til generaldirektør P. Knutzen, som slog i bordet for tyskerne, og det lykkedes virkelig at bevare byen for dens formål — i den omgang. Men i foråret 1945 kom den store tyske flygtningeinvasion, og en række skoler og andre bygninger blev i hast rekvireret af tyskerne til kaserne for disse mennesker.

Feriebyen ved Fænøsund gik heller ikke ram forbi; den blev anvendt som flygtningelejr fra april 1945 til efteråret 1946, og først i sommeren 1947 kunne den igen tages i brug af os selv. De fremmede gæster havde behandlet feriebyen ilde, og en meget gennemgribende istandsættelse og generalrengøring blev nødvendig, før det var forsvarligt at anvende den til dens egentlige formål.

Men istandsættelsen gik nogenlunde hurtigt fra hånden, og nu ligger den hvide by ved Fænøsund igen hver sommer klar til at modtage de mange gæster, som søger sundhed og hvile i de praktisk indrettede huse med de herlige omgivelser.

* * *

Jærnbane Tidende.

Udg. 400 i og 10 i hver Maaned
Arbejdssat 15 Øre pr. Postline

Udgivet af Dansk Jærnbane-forbund
Tidende 1903.

Redaktion og Ekspedition
Rensvangsgade 6, 1. etage, S.

Nr. 1

1. Januar 1901

6. Aargang

JÆRNBANE TIDENDE.

Udgivet af „Dansk Jærnbane-forbund“.

Redaktion: Niels Ebbesenvej 16, 3. Sd.
Telefon Nytorv 858.

Ekspedition: Rensvangsgade 6, S.
Telefon 2678.

No. 1 1. Januar 1905 6. Aargang

Jærnbane-Tidende.

Udgivet af „Dansk Jærnbane-Forbund“.

No. 3 2. Februar 1910. 13. Aargang

Jærnbane Tidende

De mænd, der i begyndelsen af halvfemserne tog initiativet til dannelsen af de første spæde foreninger for statsbanernes underordnede tjenestemænd — eller funktionærer, som del dengang hed — havde kun den personlige kontakt og — i meget begrænset omfang — møderne som agitationsmiddel. Rammerne for de enkelte gruppedannelser var bestemt af, hvor langt det talte ord kunne nå frem langs banelinien, og kun hvis man i en by havde en særlig energisk mand, der var parat til at bruge den sparsomt tilmålte fritid i agitationens tjeneste, ja, så var der mulighed for at udfylde rummet.

Det trykte ord havde man ikke til rådighed, dels var der ingen penge til flotheder, dels var ingen af de nydannede afdelinger stærke nok til at kunne magte opgaven. Sidst men ikke mindst spillede respekten for de overordnedes syn på det nymodens påfund: foreninger for funktionærer, ind. Den mundtlige agitation var derfor at foretrække — af mange grunde, f. eks. at det talte ord ikke var så udsat for at komme de overordnede, som ikke kunne tåle det, for øre, endvidere var der lejlighed til på stedet at tage mulige betænkeligheder op til nærmere debat.

Omfanget af den mundtlige agitation får man et svagt begreb om, når en af forbundets ældste pionerer, afdøde portør H. C. Andersen, Aarhus fortalte om, hvorledes han „opdyrkede“ strækningerne Aarhus—Horsens og Aarhus—Randers ved efter fyraften og om søndagene at følge skinnerne og tale organisationens sag med alle de medansatte, han traf på sin vej. Møder blev sammenkaldt til afholdelse i de små ledvogterhjem, når det rygtedes, at H. C. var i vente. Han var det levende fagblad, der bragte bud om organisationstanken og talte sammenholdets sag.

Med rette blev H. C. Andersen, da stationspersonalets afd. i sin tid rejste en mindesten på hans grav i Aarhus, betegnet som grundlæggeren af jernbanemændenes organisation i Jylland. Beskeden var han og nåede derfor ikke frem i forreste række, hvor han kunne få den hæder, han i virkeligheden tilkom.

Jo større afdelingerne blev, jo flere medlemmer de fik, og jo mere spredt de var, jo mere trængte tanken om et blad sig på. I andre foreninger havde man jo fagblade, der var 10—15 år gamle og gået ind som et fast led i fagforeningsarbejdet. Det var nærliggende for jernbanemændene også at beskæftige sig med mulighederne for at få stablet et blad på benene; det var nødvendigt for at få flere i tale, end det var muligt gennem samtaler eller på møder. Organisationstankens videre udbredelse var faktisk taget afhængig af et blad.

Indenfor den københavnske forening „De danske Statsbaners underordnede Funktionærers Forening“ fremsatte formanden, portør H. P. Hansen, i daglig tale kaldet „urmageren“, fordi han — fingernem som han var — ved siden af jernbanearbejdet fuskede lidt i urmagerfaget, forslag om, at foreningen skulle udgive

et blad. Tanken vandt tilslutning, og der nedsattes et bladudvalg til at forberede udgivelsen.

Et af de første spørgsmål, der meldte sig, var, hvem skal være redaktør? Det var, ikke mindst på baggrund af administrationsembedsmændenes vågne øje overfor funktionærernes foreringsbestræbelser, en lidt farlig sag at optræde som skribent tilmed uden den ballast, en forudgående journalistisk virksomhed kunne være. H. P. Hansen erklærede sig — på betingelse af, at han fik den fornødne juridiske assistance — villig til at løbe risikoen. Man havde i bestyrelsen drøftet, om det ikke var klogere at lade en jurist være redaktør; han kunne bedre tage kampen op med de spidsfindige embedsmænd i administrationen, men vi tager sikkert ikke meget fejl i, at det økonomiske spillede en væsentlig rolle, da afgørelsen blev, at det skulle være „en af vore egne“.

H. P. Hansen overtog altså redaktørhvervet og fik til medhjælp en ung jurist, der fungerede som konsulent og korrekturlæser, men der gik et par måneder, inden det første nummer var færdig til at gå i trykken. H. P. Hansen forklarede det med, at indsenderne var bange for, at redaktionen ikke var i stand til at dække dem, hvis administrationen ville efterstræbe dem for eventuelle artikler i bladet.

Man var hurtigt blevet enige om, at det nye blad skulle bære navnet JERNBANE-TIDENDE, det var både rammende og dog neutralt, idet det ikke sagde noget om mål eller midler.

Den 1. oktober 1898 forelå første nummer af Jernbane-Tidende fra Erbs Jensens trykkeri i St. Kannikestræde, der formedelst 25 kr. havde fremstillet bladet i 800 eksemplarer.

På et møde i foreningen den 22. oktober kunne formanden meddele: „Bladet har vakt begejstring landet over.“ Fra Jylland og Fyn havde man fået breve, der gav udtryk for tilslutning og kraftig støtte.

På samme møde var næstformanden for „Jernbanearbejderforeningen for Fyen“ tilstede, han roste det nye blad og udtalte sin forbavselse over, at man i København så længe havde haft en

forening, det — sagde han — har vi ikke vidst noget om på Fyn. I disse ord lå der en tilkendegivelse af det nye blads nødvendighed som meddelelses- og agitationsmiddel.

Det første nummer.

Beskedent fremtrådte det første nummer. Lille af format, kun på fire sider, godt med luft mellem linierne, annoncer og gåder optog en væsentlig del af pladsen — men et blad var det, og det opfyldte sin mission, nemlig den at støttele de vankelmødige og vække de sløve, kort sagt at skabe interesse for foreningen.

I forsigtige vendinger optrak redaktionen programmet for bladet; man undgik omhyggeligt enhver antydning af fagforening og slog på det mere samfundsmæssige og kollegiale; det udtryktes således at bladet

„vil forsøge at fremme sammenholdet mellem overordnede og underordnede, påtale enhver uretfærdighed, som måtte finde sted, ligemeget, hvor den kommer fra, og skabe et godt kollegialt forhold landet over. Med politik befatter vi os ikke, da det ifølge foreningens love er strengt forbudt ...

Bladet skulle udgå til andre end den københavnske forenings medlemmer (derfor det store oplag), hvorfor man også gjorde den nye læserkreds bekendt med foreningens formål, der var

„at samle alle ved statsbanedriften ansatte underordnede funktionærer og ved små månedlige bidrag på 25 øre at virke hen til opførelsen af alderdomshjem for de gamle, udslidte medlemmer ...

Det er endvidere foreningens opgave ved at påkalde humaniteten og retfærdigheden at søge medlemmernes kår forbedret gennem lovgivningsmagten.“

De efterfølgende 5 numre (bladet var tilrettelagt som månedsblad) kom i det samme beskedne firesidede format. Men man kan se, at det har knebet med stof; der anvendtes gåder og logo-grifer som fyld, redaktøren holdt dog ud, det skulle gå.

Og det gik, fra det sjette nummer gik man over til et større format, skriften blev tættre, og der begyndte at komme indlæg fra læserkredsen. Måned for måned steg oplaget, der kom anmodninger fra mange afdelinger ude omkring i landet om at få fagbladet tilsendt. Jernbane-Tidende viste sig netop at være det værktøj, man havde savnet, det satte fart i tilgangen, det kunde lede

debatten om fremtiden for de mange selvstændigt arbejdende afdelinger, der nødvendigvis måtte se at komme i et nærmere samarbejde.

Bladet fik indflydelse på og sat fart i de samlingsbestræbelser, der allerede var i gang, og det stillede sig straks på det standpunkt, at den kommende fællesorganisation for det underordnede personale skulle være en ren jernbaneorganisation, og ikke et led i Dansk Arbejdsmandsforbund, som var stærkt på vej til at tage føringen indenfor nogle af afdelingerne ude over landet, men det er en anden sag, der er omtalt andet sted i dette skrift.

Da sammenslutningen af de mange afdelinger skete ved dannelsen af Dansk Jernbane Forbund den 23. oktober 1899, var man helt enige om, at Jernbane-Tidende skulle være forbundets blad, og at det skulle beholde det navn, under hvilket det allerede havde tjent sine første spor.

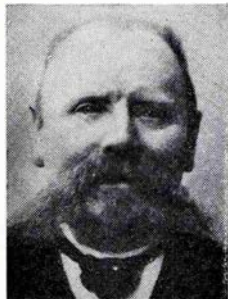
De, der skrev bladet.

Portør H. P. Hansen, som, da Jernbane-Tidende første gang udkom, var sidst i fyrrerne, tog de første vanskelige år med tilrettelægning af redaktions- og ekspeditionsarbejdet.

At det ikke var helt uden risiko at redigere et blad for de underordnede jernbanemænd, fik han at mærke allerede efter udsendelsen af bladets første nummer. Under mærket „Felix“ spurgte en indsender bl. a. om, hvorledes det forholdt sig med den langsomhed, hvormed pladserne ved statsbanerne blev besat, i modsætning til andre etater. I sin efter datidens opfattelse meget høflige form indeholdt forespørgslen egentlig en vis kritik af administrationen. Redaktionen, dvs. H. P. Hansen, svarede frimodigt, at den måtte formode, at langsomheden skyldtes magelighed fra kontorernes side, og at man nok vidste, at der var anderledes fart over tingene indenfor andre etater.

Set med nutidens øjne var der ikke noget særlig angribeligt i hverken spørgsmål eller svar, men dengang havde man en anden opfattelse. H. P. Hansen blev omgående kaldt til generaldirektoratet, efter at man først forgæves havde haft et par bestyrelsesmedlemmer i skole, der kun havde kunnet henvide til redaktøren. H. P. Hansen måtte hos kontorchef Stahlschmidt finde

sig i en regulær afhøring: hvem der skrev „det blad“, og særligt hvem der havde skrevet det famøse svar om „mageligheden“. Forhøret gik dog over i en samtale under mere urbane former, og efter at have besvaret spørgsmålet om, hvorvidt generaldirektoratet kunne abonnere på „det blad“, med et: „Nej hr. kontorchef, men De skal få det gratis“, endte det første møde mellem Jernbane-Tidendes redaktion og generaldirektoratet.



H. P. Hansen.



J. Christophersen.



Chr. Vejre.

I tre år varetog H. P. Hansen hvervet som redaktør, længe nok til at se, at hans tanke fra 1898 var levedygtig, og at det første famlende forsøg på det bladmæssige område var vundet frem og til det nye forbunds officielle organ. Han kunne også glæde sig over, at medarbejderkredsen voksede, og oplaget steg måned for måned. Altsammen beviser på, at man var inde på den rigtige vej.

Efter kongressen 1901 blev H. P. Hansen valgt til næstformand for det nystiftede forbund, han trådte dermed tilbage fra redaktørposten, og efterfølgeren blev togbetjent Jens Christophersen. Denne, der som 30-årig netop var indvalgt i hovedbestyrelsen i 1901 og allerede på det efterfølgende hovedbestyrelsesmøde udpeget til leder af bladet, var ganske uforberedt på at skulle være redaktør, han ville meget hellere, som han senere sagde, have været medhjælper hos H. P. Hansen, der som redaktør nød stor respekt blandt medlemmerne. Der var ingen indenfor medlemskredsen, der havde nogen særlig forstand på redaktionsforhold og bladtækning, redaktøren måtte som de andre tillidsmænd iøvrigt famle sig frem.

Jens Christophersen havde imidlertid den fordel fremfor sin forgænger og de fleste af sine samtidige, at han skrev et fejlfrit

dansk og var en endog meget fin stilist. En realeksamen og et målbevidst selvstudium forlenede ham med en udstrakt viden, som kom ham til hjælp i den nye virksomhed, ganske særlig når samfundsøkonomiske spørgsmål var til debat; at han tillige var velbevandret i dansk litteratur, gav hans artikler et særligt præg.

Både hans artikler i Jernbane-Tidende og de udkast til skrivelser, der findes i forbundets arkiv, vidner om hans stilistiske evner og evne til at finde de rette ord og sige de mest ubarmhjertige sandheder på en fordragelig måde. Hans noble væsen, der afspejledes i bladets spaller, bidrog til at højne dets anseelse.

De 5 år, Christophersen var bladets redaktør, var ikke misundelsesværdige; forholdet mellem forbundet og administrationen var meget spændt som følge af, at administrationen ignorerede Christoffer Hages meddelelse om foreningsretten og den senere bestemmelse om forhandlingsretten (bestemmelsen af 1903). Bladet skulle balancere forsigtigt for ikke at forværre forholdene yderligere. Samtidig med at han søgte at bane vej for en bedre formulering af forhandlingsreglerne, førte han en dygtigt tilrettelagt kampagne for gennemførelsen af ordnede disciplinære retsforhold og mod de berygtede konduitelister.

I 1906 blev Jens Christophersen valgt til viceformand for forbundet og fratrådte stillingen som redaktør. I en afskedsartikel sagde han om grunden, at

I det sidste år er den opfattelse mere og mere modnede hos mig, at situationen nu krævede friske kræfter, der måske med større energi kunne føre det videre, som jeg var med til at grundlægge, og et sådant krav turde jeg ikke sidde overhørig. Om jeg har haft ret heri, skal fremtiden vise ...

Blandt hovedbestyrelsens medlemmer og bladets medarbejdere var togbetjent Chr. Petersen, der gennem flere år havde taget livlig del i debatterne i bladets spaller, og som på kongressen havde været blandt dem, der ønskede en mere handlekraftig taktik gennemført.

Da der skulde vælges en ny redaktør, var det naturligt, at valget faldt på Chr. Petersen, som senere under navnet Chr. Vejre kom til at præge Jernbane-Tidende i næsten fyrretyve år.

Ved sin tiltræden trak han sit program op i disse linier:

Jeg vil under min virksomhed som redaktør med det nødvendige hensyn til hver enkelt tjenestekategori særlige interesser af al min kraft arbejde på at knytte Dansk Jernbane Forbunds medlemmer fastere sammen om vore store og betydningsfulde fælleskrav. Jeg vil på det af kongressen angivne grundlag gennem vort blad arbejde for en tilfredsstillende løsning af vore mange store opgaver.

Den tilspidsning af forholdet mellem forbundet og statsbanernes generaldirektorat, der skete ved forbundets drøftelser om iværksættelse af obstruktion som middel i kampen for forhandlingsret og bedre lønvilkår, bevirkede, at man kom ind på tanken om at lade den daværende forretningsfører, Chr. Nielsen, der var trådt udenfor tjenesten, overtage det formelle ansvar for bladets indhold. Ville generaldirektoratet så slå ned på bladet, fordi det mishagede administrationen, kunne man ikke ramme redaktøren, når han ikke var aktiv tjenestemand.

Fra 1907 blev forretningsføreren derfor opført som den formelle ansvarshavende, og den hidtidige redaktør fik tillen redaktionssekretær, uden at det dog medførte nogen ændring i selve hans arbejde. Selv om den baggrund, på hvilken man indførte denne ordning, forlængst er ændret, er den — uvist hvorfor — bibeholdt gennem tiderne — og er særegen for Jernbane-Tidende.

I næsten fyrretyve år stod Chr. Vejre som bladets virkelige redaktør. I den tid lykkedes det ham at være med til at løse ikke så helt få af de store fællesspørgsmål, han i sit program havde omtalt. Uden særlig journalistisk uddannelse gik han ind til arbejdet, og med den nådegave, der var givet ham, havde han held til at skabe Jernbane Tidende et ansigt, der både indadtil og udadtil skabte respekt om bladet og forbundet.

Såvel i som udenfor forbundet blev bladet og navnet Chr. Vejre til eet, og den hilsen, hans gamle blad bragte ham ved afgangens i 1946, da han den 1. februar ikke længere stod som redaktør, var velfortjent!

Pennen har alle dage været Vejres bedste våben, og med den har han vundet mange sejre. En aldrig svigtende evne til at træffe det centrale i sagen, en medfødt evne til i få ord at give udtryk for det, der i den enkelte sag skulle siges, gav Vejres redaktionelle artikler et omdømme, der er anerkendt langt uden for tjenestemændenes kreds.

Bladet, Vejre skabte og gav ansigt, har med held medvirket ved løsningen

af mange af de opgaver, forbundet gennem årene tog op. Med sin pen har Vejre behandlet sagerne og fremsat de argumenter, vore modstandere måtte bøje sig for, og i adskillige spørgsmål, f. eks. forrentningsspørgsmålet, stod der gny om Vejres klare og saglige påvisning af ulholdbarheden i Friis Skottes opfattelse af statsbanerne som en forretning, der skulle forrente og afskrive sin anlægskapital. Og aflivningen af denne politik kan i høj grad tilskrives Vejres blændende argumentation.

Bladets politiske stilling.

I sit første nummer tog bladet bestemt afstand fra at beskæftige sig med politik i sine spalter; men allerede i marts 1900 — altså efter halvandet års forløb — kom en artikel, hvori redaktøren slog fast, at lige så vel som det enkelte medlem tager sit politiske standpunkt, må forbundet tage sit. Artiklen påviser, at „vore stemmer kan spille en stor rolle, eftersom de bliver kastet på den ene eller den anden kandidat“, og selv om det ikke siges med rene ord, fremgår det tydeligt, at redaktøren mener, at vore stemmer i almindelighed bør gives til de socialdemokratiske kandidater og i særdeleshed til dem i de store kampkredse bl. a. i København og Horsens — det sidste sted var M. C. Lyngsø opstillet.

Til forbundets og bladets politiske stillingtagen, der snart blev trukket skarpt op, bidrog ganske særlig den holdning, regeringen tog overfor forbundets tillidsmænd ved at tvangsforflytte P. D. Pedersen, fordi han lod sig opstille som socialdemokratisk folketingskandidat, og Chr. Nielsen, da han ikke vilde tillade generaldirektionen at anvende portører som strejkebrydere. I forbundets kamp for politisk ligeret og retten til at tale med om egne sager og tjenstlige forhold havde det ingen bedre hjælp end de dengang fåtallige socialdemokratiske rigsdagsmænd, så alene deri var der god begrundelse for at støtte partiet.

En så klar politisk stillingtagen kunne naturligvis ikke bifaldes fra deres side, som i forvejen af en eller anden grund havde set sig gal på organisationen. Når forbundet indenfor sine rammer skulle give plads for mange forskellige mennesketyper med vidt forskellig indstilling overfor fællesskabets idé, en stærkt afvigende opfattelse og forståelse af fagforeningstankens inderste idé, kan det ikke undre, at afvigende opfattelser kom til orde både i tale og skrift. Men for dem alle gjaldt (og gælder), at de ikke har

kunnet rokke ved den kendsgerning, at vor organisation har formålet at skabe bedre løn- og arbejdsvilkår og bedre forhold på snart sagt alle områder for de danske jernbanemænd, og at disse fremskridt har kunnet nås, fordi Dansk Jernbane Forbund lige fra dets første dage lagde sin linie tæt op til den danske arbejderbevægelse, der har bygget sin stærke organisation på socialistisk grundlag og i demokratisk ånd.

Derfor har alle forbundets kongresser altid konsekvent fastholdt den politik, der blev lagt til grund for organisationens arbejde, da Jernbane-Tidende for snart et halvt århundrede siden slog fast, at vel er vi uniformerede, men vi er arbejdere, og i modgang og medgang står vi last og brast med vore civile kammerater i arbejdets hær.

Jernbane-Tidendes ydre og indre.

Et fagblads format — dets ydre klædedragt — kan være mere eller mindre moderne, billig eller dyr, som man mener man har lyst og råd til.

Selvfølgelig er det først og fremmest de indre egenskaber, bladets indhold, det kommer an på; men man kan nu ikke se bort fra, at klædedragten har sin betydning, når læseren skal bedømme det. Fra 1919 til 1946 har Jernbane-Tidende været udsendt i store formater, der kunne trykkes på rotationspresse. Det store format havde den fordel, at trykningen kunne ske hurtigt, der var intet bogbinderarbejde ved hæftning etc., og som følge heraf kunne man nå at få stof med, lige til bladet gik i trykken.

På en række kongresser i de sidste 20—30 år har ønskerne om et mere håndterlig format, der egnede sig for opbevaring, og som tillod at give bladet et mere tidsskriftsmæssigt udseende, været fremsat. I mange år måtte ledelsen afvise ønskerne under henvisning til omkostningerne; først i 1946 mente man tiden inde til at gå over til et format, der næsten svarede til det, det første nummer udkom i. Samtidig kunne man løse et andet problem, der gang på gang var til behandling, når kongressen diskuterede fagbladet: Annoncer og billedstof!

Lige fra det første nummer bragte bladet annoncer, i en år-

række optog de indtil halvdelen af pladsen. Det gav penge, som var yderst kærkomne for at forbedre forbundets økonomi; hvilken værdi, annoncerne havde for annoncørerne, står hen som ubesvaret. Omkring 1940 anså hovedbestyrelsen tidspunktet for at være inde til at stille mod en afvikling af annoncesystemet, i januar 1946 havde den sidste forretningsannonce stået i Jernbane-Tidende, og samtidig udkom bladet i det nye format det har nu. Den indtægt, forbundet derved gav afkald på, var ikke særlig stor, i årene fra 1930 var annonceindtægten iøvrigt gået jævnt tilbage, således at den, da man i 1938 besluttede at gå bort fra annoncer på forsiden, var nede på ca. 8000 kr. brutto pr. år, herfra skal så trækkes udgifter til agenter, papir, trykning og opkrævning etc.

Samtidig med overgangen til det nuværende format gik bladet fra den hidtidige trykkemåde, rotationstryk, over til bogtryk, hvorved der kan fremstilles et smukkere udstyret blad, der kan anvendes bedre papir, som egner sig for illustrationer til de artikler, hvortil det anses for nødvendigt at bringe billeder.

Selv om det næppe kan ventes, at det nogensinde vil lykkes en redaktør at lave et blad, der tilfredsstillende 12—13.000 læsere, så er der nu og da givet udtryk for, at bladet i sit nuværende udseende er et værdigt organ for organisationen; og da inlet i verden er fuldkomment, er der stadig anledning for redaktionen og læserkredsen til at forbedre bladet gennem et samarbejde, der har mere positiv virkning end den blotte fremsættelse af negativ kritik.

Siden 1. februar 1946 er ledelsen af Jernbane-Tidendes redaktion lagt i hænderne på J. K. F. Jensen, som den 1. september 1944 blev knyttet til forbundets kontor som sekretær.

Af bladets regnskabsbøger.

Vi nævnte i begyndelsen af denne artikel, at der blev antaget en juridisk sagkyndig som medhjælp og korrekturlæser. Han lønnedes med den efter nutidens forhold meget lille sum af 40 kr. pr. år. Men det varede kun til 1904, da han ansås for at være overflødig, nu kunde redaktionen selv klare grejerne.

Først i 1913 møder vi igen en udgift til korrekturlæsning. Udgiften er på 123 kr. for 1913—14, men allerede næste år betales 200 kr. for dette arbejde, og indtil 1944 fortsatte bladet med særlig korrekturlæser. Fra dette tidspunkt fandt hovedbestyrelsen, at man indenfor forbundskontoret igen selv kunne bestride også dette arbejde.

Bladets „hoved“ er undergået adskillige forandringer i årenes løb. Det begyndte med et, der blot bestod af store typer, men allerede i 1902 kom et særligt, tegnet hoved, hvori vingehjulet indgik. Året efter skiftedes igen hoved, og forbundets motto „Gør din pligt — kræv din ret“ blev indsat. Jens Christophersen lagde stor vægt på bladets ydre fremtræden, og han foranledigede atter tegnet et bladhoved, i hvilket der indgik en faneopstilling, hvor en ung og en ældre jernbanemand stod fanevagt. Dette mærke blev i de følgende år brugt som kendingsmærke for forbundet og anvendtes bl. a. på en række afdelingers brevpapir, ligesom forbundet selv havde det som bomærke på konvolutter etc. Efterhånden som smagen skiftede, gik dette smukke symbol i glemme, men det var karakteristisk for den tid, hvor man netop indenfor alle afdelinger satte ind på at få anskaffet faner til fællesafdelingerne. Stoltheden over de nye røde faner gik her igen i det nu glemte bladhoved.

På regnskabet for 1910 finder vi en udgift på 30 kr. for tegning af et nyt bladhoved, der brugtes nu et liniemotiv med vingehjulet rullende hen ad skinnerne som bomærke. Dette hoved blev heller ikke gammelt, og i 1915 indførtes det, der holdt sig, indtil vi i 1946 gik over til det nuværende format med et bladhoved, hvori vingehjulet, elatens symbol, igen er taget i anvendelse.

Det første nummer af Jernbane Tidende kostede 25 kr. for 800 eksemplarer, men oplaget steg meget hurtigt, allerede i 1900 kunne man på kongressen oplyse, at det var steget til 5200 eksemplarer. Af de ældste bevarede regnskaber ses, at oplaget i 1904 var ca. 5500, og at trykkeomkostningerne det år var på 2765 kr., forsendelsen for 1903—04 kostede 746 kr., og annoncerne gav 425 kr. Til sammenligning kan anføres, at Jernbane-Tidende i 1948—49 udkom i et oplag på 13.000 eksemplarer, og at trykkeriregningen beløb sig til ca. 200 kr. pr. trykside for dette oplag, ialt 42.500 kr.

Forsendelsesomkostningerne var da steget til 9.968 kr., en klækkelig stigning siden 1904, da man begyndte på udsendelsen gennem postvæsenet.

Udsendelsen til læserne.

I sine erindringer fortalte H. P. Hansen om bladets udsendelse til medlemmerne, først kun på Sjælland, men senere over hele landet. Når det kom fra trykkeriet, blev det bragt til redaktørens bopæl, en kvistlejlighed i Absalonsgade, hvor Hansen pakkede bladene til de enkelte afdelinger, og sendte dem som post- eller banepakker til tillidsmændene, der forestod fordelingen til medlemmerne på arbejdspladsen. Efterhånden som oplaget steg, blev en anden forsendelsesmåde nødvendig, og fra medlemskredsen fremkom forslag om at få bladet sendt til hjemmene, således at det kunne blive læsning for hele familien.

På kongressen i 1903 besluttedes det at gå over til forsendelse med postvæsenet; Jernbane-Tidende skrev den 1. januar 1904, da ordningen trådte i kraft:

„Når man på kongressen med en sjælden enstemmighed vedtog, at vort blad, vor bedste agitator, skulle udsendes gennem postvæsenet, så har vi grund til at formode, at det ikke alene var ønsket om at befri afdelingerne for et besværligt omdelingsarbejde, der bar denne enstemmighed frem. Nej, det var sikkert mere ønsket om at få Jernbane-Tidende ind i hjemmene til hustruerne for også at interessere dem for det organisationsarbejde, manden i flere år har deltaget i“.

Denne ordning, der foruden lettelsen i arbejdet medførte en betydelig besparelse for den ikke særlig velspækkede kasse, har siden været fulgt, og der er gennem årene siden da mange eksempler på, at vi netop herigennem har nået at interessere hustruerne (og ofte børnene) for det arbejde, fars organisation beskæftiger sig med. Ikke sjældent modtager redaktionen breve og indlæg fra medlemmers hustruer, som beviser den interesse, der også hos det „svage køn“ næres for vort fagblad.

J. K. F. Jensen.

* * *

ETATENS INDRE RETSFORHOLD

I jernbanens barndom fandtes ingen skrevne regler for udøvelsen af den disciplinære retspleje. Der var imidlertid et ret skarpt skel mellem over- og underordnede, hvilket afspejlede sig i retsforholdene som helhed. Adskillige af de overordnede var tidligere officerer, og navnlig blandt togpersonalet fandtes adskillige underofficerer, hvilket bidrog til at skabe et over- og underordningsforhold, omtrent svarende til militæretatens.

Tjenstlige forseelser blev forfulgt og påtalt af tjenestemandens foresatte, hvilket ikke ydede nogen garanti for en retfærdig afgørelse, da den foresatte ofte var interesseret i et bestemt udfald og ikke helt sjældent — f. eks. ved mangelfuld instruktion — havde medansvar for det uheld, for hvilket hans underordnede var anklaget.

I begyndelsen af året 1904 traf den daværende kollegiale styrelse af statsbanerne — generaldirektionen — nogle afgørelser, som forekom personalet meget strenge, og dette gav stødet til, at fagpressen satte personalets retslige krav under debat. Det fremhævedes herved navnlig, at sigtede ikke havde lejlighed til forsvaret.

Med gyldighed fra 1. april 1904 blev der af generaldirektionen givet nye instrukser for kredsbestyrere, (ordre d. 1015—1017), og heri fandtes også nye regler for behandling af sager om tjenesteforseelser. Det fastsloges, at visse alvorlige forseelser og mere komplicerede sager altid skulde påkendes af generaldirektionen. Det blev endvidere påbudt, at sigtede i sådanne sager skulde afhøres af kredsbestyreren personlig eller af dennes nærmeste stedfortræder.

Personalet hilste denne ordning som et lille fremskridt, men organisationerne fortsatte arbejdet på at skabe større tryghed, navnlig ved at udforme videregående regler for fremgangsmåden ved undersøgelser og forhør.

Jernbaneorganisationernes fællesudvalg tog spørgsmålet op til behandling og nedsatte den 8. april 1904 et udvalg bestående af pakmester P. D. Pedersen, assistent Vilh. Ohlsson og lokomotivfører L. Mouritzen til at arbejde med sagen. Dette udvalg foreslog

bl. a., at der skulde ansættes en auditor til sikring af en ensartet og formelt rigtig behandling af alle betydelige retssager. Desuden foresloges en række almindelige processuelle bestemmelser og bestemmelse om, at enhver anklaget skulle have ret til at udpege eller forlange beskikket en ansat, med hvem han, også inden forhøret, skulde have lejlighed til at rådføre sig.

Imidlertid blev hele retsordenen indgående drøftet i fagpressen. „Jernbane-Tidende“ understregede særlig det sidste punkt i fællesudvalgets forslag, der gik ud på konduitelisternes afskaffelse. *)

Bladet erklærede iøvrigt, at det ganske vist havde givet sin tilslutning til fællesudvalgets forslag som helhed, men det var ikke særlig begejstret for auditøren, der let kunne blive en altfor ensidig og hensynsløs resultatjæger. Auditøren, skriver „Jernbane-Tidendes“ daværende redaktør J. Christophersen, var altså ikke vor afgud, men da vi ikke så os i stand til at påvise noget andet, der var bedre, lod vi ham sidde i forslaget som et værn for den ensartede retslige forundersøgelses skyld, og nøjedes med at lade ham kontrollere af den af den anklagede udpegede bisidder.

Fællesudvalgets forslag resulterede i, at der fra 1. juni 1906 blev ansat en retskyndig auditor ved statsbanerne. Bisidderen kom derimod ikke med i første omgang, men det blev fastsat, at den sigtede, efter at være gjort bekendt med alle i sagen fremkomne oplysninger, havde ret til at afgive et skriftligt indlæg, som skulle indlemmes i sagen.

De første 5 år var auditøren honorarlønnet, men ved lov af 1. april 1911 blev stillingen lovfæstet, og det fastsættes i lovens § 1, at auditøren sorterer direkte under ministeriet for offentlige arbejder, og at han udnævnes af kongen. Han bliver dog lønnet af statsbanerne. Ved tjenestemandsløven af 1946 er der sket den ændring, at auditøren også lønmæssigt sorterer under ministeriet.

Den første auditor, daværende herredsfuldmægtig Aage M. Andersen, forblev i embedet til udgangen af 1937, hvorefter forfatteren af dette afsnit overtog stillingen.

*) Konduitelistesystemet pålagde den lokale foresatte at udarbejde og til generaldirektoratet at indsende lister med karakter for hver enkelt ansat. Denne karaktergivning var hemmelig og udsatte ofte personalet for den rene vilkårlige bedømmelse.

I lov af 25. februar 1925 om styrelsen af statsbanerne er i § 6 oplaget en bestemmelse om, at ingen tjenestemand kan afskediges på grund af tjenesteforseelse, førend hans forhold har været gjort til genstand for undersøgelse af auditøren, og for så vidt dennes indstilling ikke går ud på afskedigelse, kan sådan ikke finde sted, uden at sagen har været forelagt ministeren til afgørelse.

Det forudsættes altså i styrelsesloven, at der findes en auditor, til hvem generaldirektoratet kan henvise sager til behandling.

Auditørens stillingsbetegnelse var oprindeligt: Auditor ved statsbanerne, men ved tjenstemandsloven af 6. juni 1946 er han henført under lovens afdeling 7 og benævnes: Auditøren under ministeriet for offentlige arbejder. Dette betyder imidlertid ikke nogen realitetsændring for så vidt angår behandlingen af statsbanesager, idet auditøren som foran nævnt allerede i henhold til loven af 1. april 1911 var uafhængig af statsbanernes styrelse. Generaldirektoratet kan ikke give auditøren nogen ordre eller noget direktiv angående en sags behandling. Såfremt der måtte opstå en afvigende mening herom, må ministeriet træffe afgørelsen.

Reglerne for den formelle fremgangsmåde ved behandlingen af auditørsager ved statsbanerne findes nu i ordre A side 133—135. Det angives heri, hvilke sager, der skal eller kan henvises til auditørbehandling, hvem der kan møde som bisidder, dennes stilling i sagen, om tilsigelse til forhør m. m.

Ved tjenstemandsloven af 1919 lovfæstedes den tidligere administrative bestemmelse om, at tjenstemændene under den disciplinære undersøgelse angående tjenstlige forseelser havde ret til at lade føre vidner. Endvidere indførtes retten til at møde med en bisidder og ret til at få udskrift af forhørsprotokollen. Ved loven af 1931 blev retten til at møde med bisidder udvidet ved tilføjelse om, at der som bisidder kunne anvendes en sagfører. Endvidere gav loven tjenstemanden ret til at kræve afskrift af samtlige til forhørsprotokollen knyttede bilag eller adgang til at gennemgå disse til brug ved udarbejdelsen af skriftligt indlæg.

Til udfærdigelsen af det skriftlige indlæg fastsætter auditøren en frist af ikke over en uge.

Auditørens indstilling affattes på samme måde som en dom. Selve afgørelsen træffes af generaldirektøren, der formelt ikke er bundet af auditørens indstilling. Dog skal generaldirektøren, såfremt han i modstrid med auditørens indstilling skulle beslutte at afskedige en tjenestemand, henholdsvis gøre indstilling herom, forinden afskedigelsen iværksættes, gøre auditøren bekendt med den tagne beslutning, og, såfremt denne ikke tiltræder, skal sagen forelægges ministeren til afgørelse. Tjenestemanden skal underrettes herom med tilkendegivelse af, at han kan få adgang til personlig at fremstille sin sag for ministeren og her vil kunne medtage en tillidsmand.

Hvis den, der ikendes en disciplinær straf, er utilfreds med afgørelsen, kan denne påankes ligesom enhver anden administrativ akt, idet der ikke er fastsat særlige regler herom. Afgørelsen i en auditørsag vil følgelig kunne indankes for ministeren, men denne må have ret til at resolve, at sager af mindre betydning overlades generaldirektøren til endelig afgørelse, idet ministeren ellers let ville blive overbebyrdet med en mængde urimelige henvendelser.

I tjenestemandslovens § 17 er det fastsat, at enhver tjenestemand er pligtig til at lade sig afhøre under en disciplinærsag, og ved ordre A side 134 er det pålagt enhver ansat at lade sig afhøre af auditøren.

Ifølge tjenestemandslovens § 18 er de disciplinære straffe følgende:

Advarsel eller irettesættelse, bøde, der dog ikke må overstige $\frac{1}{2}$ månedsløn, forsættelse til anden tjeneste, degradation eller afskedigelse.

Såfremt der ikke foreligger en uforbeholden skriftlig tilståelse, vil bøde over 40 kr. og forsættelse ikke kunne anvendes, forinden forhør er afholdt i overensstemmelse med tjenestemandslovens § 17.

De højere straffe kan, når forholdet ikke er fastslået ved dom, aldrig ikendes uden efter forudgået tjensligthedsforhør, hvilket ikke overflødiggøres af en tilståelse og endnu mindre af, at den sigtede giver afkald på forhør.

Dersom de nævnte regler om fremgangsmåden ved ikendelse af

disciplinærstraf i væsentlig grad tilsidesættes, medfører dette, at ikendelsen bliver ugyldig.

I tjenestemandslovens § 17 stk. 4 er der hjemlet adgang til at nægte medtagelse af bisidder og til at fravige de øvrige i stk. 2 givne regler for den disciplinære undersøgelse, hvis tjenestemanden er mistænkt for et forhold, der antages at falde ind under straffelovgivningen. Tjenestemanden kan dog i så tilfælde forlange undersøgelsen henvist til retten.

I § 17 stk. 6 er indført en ny bestemmelse, hvorefter det påhviler styrelsens chef, forinden ikendelse af en disciplinærstraf, der går ud på forflyttelse, degradation eller afskedigelse, finder sted, at give vedkommende forhandlingsberettigede organisation meddelelse om sagens stilling, således at der kan gives en repræsentant fra organisationen lejlighed til en mundtlig drøftelse af sagen, forinden endelig afgørelse i straffespørgsmålet træffes.

Der findes hverken i tjenestemandsloven eller i ordresamlingen bestemmelser om, hvilke mindste eller højeste straffe, der skal eller kan ikendes for de enkelte forseelser. Hele straffeskalaen gælder derfor formelt for enhver tjenesteforseelse. I „almindelig instruks“ fandtes en — ganske vist selvfølgelig — bestemmelse om, at de strengere strafarter skulde anvendes for alvorlige eller gentagne forseelser, men efter at „almindelig instruks“ er ophævet, findes overhovedet ingen almindelig regel om strafudmålingen.

Spredt omkring i ordrestoffet findes enkelte strafudmålingsregler, hvorefter bestemte handlinger eller undladelser betragtes som „alvorlig tjenesteforseelse“, vil medføre „streng straf“ el. lign., men ivotrigt sker strafudmålingen formelt efter et frit skøn. Faktisk finder udmålingen dog ikke sted efter et helt frit skøn over det enkelte tilfælde alene. Der findes nemlig et ret fast grundlag i den praksis, der i årenes løb har udviklet sig med hensyn til den straffemæssige vurdering af de arter af tjenesteforseelser, der jævnlig forekommer. I auditørens sagsregister, hvori afgørelserne indføres, har man en stedse rigeligere kilde at søge til for at finde oplysning om praksis, og med dette register rådfører auditøren sig ved affattelsen af indstillingen om fastsættelsen af straffen.

Tjenestemandsløven indeholder ingen regler om det nærmere forhold mellem disciplinær og kriminel strafforfølgning, og da forudsætningerne for de to arter af strafforfølgning er helt forskellige, må de i princippet kunne iværksættes og fremmes uafhængig af hinanden.

En fældende straffedom, der ikke medfører stillingens fortabelse, er ikke til hinder for, at der for samme forhold ikendes en disciplinær straf. Heller ikke en frifindende straffedom udelukker en senere disciplinær straf for det af tiltalen omfattede forhold.

K. B. Hansen.

OPLYSNINGSARBEJDET I DJF

Selve grundlaget for arbejderbevægelsens aktionsevne er sammenhold og solidaritet; det var derfor naturligt, at dens første opgave blev agitationen for forståelsen heraf, og først da den havde vundet udbredelse blandt den arbejdende befolkning, var forudsætningerne for en højnelse af levevilkårene skabt. Da det var de lave lønninger, som trykkede hårdest, var det naturligt, at det blev her, der først måtte sættes ind.

Med de forbedrede økonomiske vilkår opstod trangen til mere frihed først i form af kortere arbejdstid og senere i længere ferie.

Ønsket om også at forbedre de sociale tilstande førte med sig, at man søgte at vinde indflydelse i det offentlige liv. Det stod arbejderne klart, at de ved hjælp af deres talstærke politiske og faglige organisationer var i stand til at vælge repræsentanter ind i indflydelsesrige stillinger, men det stod dem også klart, at disse stillinger kun kunne fastholdes, såfremt de mænd, der fik dem betroet, besad fornøden viden og indsigt.

I et demokratisk styret samfund er det imidlertid ikke nok, at lederne kan gøre fyldest, det er lige så nødvendigt, at de folk, der vælger dem, er så velorienterede, at de er i stand til at øve en saglig kritik af tillidsmændenes virksomhed.

Det var i erkendelse heraf, at vore faglige og politiske organisationer tog oplysningsarbejdet på deres program.

Indtil omkring 1920 tog oplysningsarbejdet nærmest sigte på at udbrede kendskabet til arbejderbevægelsens idé og teorier. Ver-

den skrigen 1914 til 1918 medførte en forandring heri. De ofre og afsavn, krigen havde pålagt arbejderne verden over, blev signalet til, at de nu stillede stærke krav om medbestemmelsesret over produktionsmidlerne, produktionen og dens fordeling; men samtidig meldte sig ængstelsen for, om arbejderne nu også var modne til at løfte disse store opgaver.

Først i tyverne begyndte oplysningsarbejdet at tage fart. Der oprettedes rundt om i landet aftenskoler og studiekredse; det sporedes, at arbejderne selv følte deres mangelfulde uddannelse og ønskede at råde bod derpå ved, ofte i en fremskreden alder, at indhente det forsømte eller måske rettere det, der ikke tidligere havde været lejlighed til at tilegne sig.

Denne trang til dygtiggørelse, der spontant dukkede op i arbejderkredse, understøttedes kraftigt af arbejderbevægelsens faglige og politiske organisationer, der snart indså, at skulle der skabes linje og fasthed i den spredte undervisning, måtte der tilvejebringes et organ, således at alt oplysningsarbejde kunne bringes ind under en central ledelse. I 1924 stiftedes Arbejdernes Oplysningsforbund. Tiden, der fulgte, viste, at der hermed var skabt et organ, som var i stand til at give oplysningsarbejdet fasthed og evne til at udbygge det påkrævede arbejde samt tage nye opgaver op.

Inden for Dansk Jernbane Forbund var der allerede først i tyverne påbegyndt et oplysningsarbejde i forskellige fællesafdelinger, men det var kun blevet til spredte forsøg, thi for det første manglede man økonomiske midler, og dernæst savnedes en centralledelse, der kunde tilrettelægge arbejdet for hele landet.

Jernbaneforbundets hovedbestyrelse havde imidlertid opmærksomt fulgt udviklingen, og i september 1925 besluttede den at stille 2000 kr. til rådighed for oprettelsen af en aftenskole i København, et forsøg, som — hvis det faldt heldigt ud — skulle efterfølges af lignende aftenskoler andre steder i landet.

Det blev således Københavns fællesafdeling, der kom til at gøre begyndelsen. Den organiserede en skole med en undervisningsplan på 80+80 undervisningstimer således, at der paralelt med aftenundervisningen også var en formiddagsklasse. Deltagerne kunne så frit vælge, om de ville møde om formiddagen eller om aftenen, alt som tjenesten tillod det.

Hvor stor interessen var fremgik af, at over hundrede medlemmer meldte sig som dellagere, men da skolen kun kunne tage 60 elever, måtte der foretages lodtrækning mellem ansøgerne. Ved skolens afslutning tilstillede eleverne hovedbestyrelsen en skrivelse, hvori de udtalte deres tak for dens medvirken ved skolens oprettelse.

Samme år stillede stations- og banepersonalets afdelinger i 1. distrikt henholdsvis 2000 og 500 kr. til rådighed for studiekredsarbejdet, og inden for de to afdelingers område blev der denne vinter oprettet 19 studiekredse.

Disse forsøg beviste en så stor interesse for oplysningsarbejdet, at det var naturligt at søge det lagt ind under fastere former.

LEDELSE OG ØKONOMI

Inden for forbundets oplysningsarbejde griber ledelse og økonomi så ofte og på afgørende måde ind i hinanden, at det er naturligt, at de behandles under et.

Med det formål at drøfte oplysningsarbejdets tilrettelægning afholdtes den 3. juni 1926 et møde i Fredericia.

Der deltog repræsentanter fra samtlige kategoriafdelinger, desuden forretningsfører Charles Petersen og fra Arbejdernes Oplysningsforbund folketingsmand Harald Jensen og arkivar Oluf Bertolt.

Forhandlingerne var fra alle sider præget af stor interesse, og mødet vedtog en plan, der i hovedtrækkene gik ud på følgende: *at søge iværksat oplysningsarbejde over hele landet navnlig i form af studiekredse, at opfordre fællesafdelingerne til at vise sagen størst mulig interesse, at opfordre kategoriafdelingerne til at yde økonomisk støtte til arbejdets gennemførelse og at oprette et udvalg til at forestå agitationen og administrere de tilskud, der måtte indgå fra kategoriafdelingerne.*

Udvalget skulle bestå af 5 medlemmer og benævnes Dansk Jernbane Forbunds Oplysningsudvalg. Af de 5 medlemmer skulle de 4 vælges på mødet med 2 fra Jylland, 1 fra Fyn og 1 fra Sjælland, det 5. medlem skulle udpeges af Arbejdernes Oplysningsforbund.

Udvalget fik følgende sammensætning: *Valgt af mødet*: Overportør O. Sørensen, København, togbetjent Berrig, Nyborg, overportør M. K. Sørensen, Vejen, banearbejder Th. E. Frederiksen, Herning. *Udpeget af Arbejdernes Oplysningsforbund*: Folketingsmand Harald Jensen, København.

På kongressen i Sønderborg 1926 vedtoges et forslag gående ud på, at der for de 2 år bevilgedes 7000 kr. årligt til oplysningsarbejdet. Der var hermed skabt en mere solid økonomisk basis for udvalgets arbejde end de tilfældige bevillinger, kategoriafdelingerne var i stand til at give.

Udvalget iværksatte da også samme efterår en omfattende agitation med foredrag i alle fællesafdelinger; desuden lod det den følgende sommer afholde et feriekursus på Kerteminde højskole med det formål at styrke interessen og uddanne studiekredsledere. Dette kursus virkede ganske efter sin hensigt.

Desværre fremgår det ikke af oplysningsudvalgets forhandlingsbog, hvilke positive resultater, der opnåedes ved den omfattende agitation, som iværksattes, og da den daværende formand, O. Sørensen, i foråret 1928 pludselig forlod arbejdet, gik også en del af arkivet tabt.

Som allerede nævnt blev det kongressens bevilling på 7000 kr. årligt, der fra 1926 kom til at danne grundlaget for udvalgets økonomi, idet bevillingerne fra kategoriafdelingerne efterhånden svandt ind og til slut indskrænkede sig til, at de betalte for nogle af deres medlemmers deltagelse i de feriekursus, udvalget lod afholde, hvilket også mange fællesafdelinger gjorde.

Da udvalgets økonomiske basis således flyttedes fra kategoriafdelingerne til hovedkassen, var dermed også grundlaget for dets hidtidige sammensætning forrykket.

På kongressen i Helsingør i 1928 fremsatte hovedbestyrelsen forslag om en reorganisation af udvalget. Forslaget, som vedtoges, gik ud på, at det fremdeles skulle bestå af 5 medlemmer (2 valgt af kongressen, 2 af hovedbestyrelsen og som tidligere 1 medlem, udpeget af Arbejdernes Oplysningsforbund; endvidere besluttede hovedbestyrelsen at hovedkassereren skulle tilforordnes udvalget, hvis regnskaber skulle optages i hovedkassens regnskab. Ud-

valget fik også et andet navn og kom til at hedde „Dansk Jernbane Forbunds Landsudvalg for Oplysningsarbejde“.

Samme kongres vedtog endvidere for den kommende kongresperiode at bevilge 1 kr. pr. medlem årligt, hvilket i forhold til vedtagelsen i 1926 betød en forøgelse på ca. 1500 kr. årligt.

Udvalget fik herefter følgende sammensætning: *Valgt af kongressen*: Togbetjent S. Fogsgaard Nielsen, København og banearbejder Karl Poulsen, Vildbjerg. *Valgt af hovedbestyrelsen*: Banearbejder Th. E. Frederiksen, Herning og portør N. M. Andersen, Århus. *Valgt af Arbejdernes Oplysningsforbund*: Folketingsmand Harald Jensen, København.

Udvalget konstituerede sig med Fogsgaard Nielsen som formand, N. M. Andersen som næstformand og Th. E. Frederiksen som sekretær; det trådte i funktion i sommeren 1928. De feriekurser, der var påbegyndt på Kerteminde højskole i sommeren 1927, blev de følgende år fortsat på statsbanernes feriehjem „Knudshoved“ ved Nyborg.

For arbejdet i fællesafdelingerne foreligger der for første gang for vinteren 1928/29 en nøjagtig oversigt over, hvilket oplysningsarbejde der har været igang. Den viser, at der var oprettet 7 aftenskoler med 207 deltagere, 21 studiekredse med 272 deltagere og 12 forskellige kursus med 153 deltagere, endvidere havde 12 fællesafdelingens medlemmer deltaget i stedlige aftenskoler og studiekredse. Det må således siges, at det nye udvalg rent arbejdsmæssigt fik en god start.

I 1929 døde Harald Jensen; hans efterfølger i udvalget blev Oluf Bertolt.

Der hengik nu 6 år, hvor udvalget arbejdede jævnt og støt uden ændringer i dets ledelse og økonomi. Udviklingen medførte imidlertid, at forbundets hovedledelse ønskede en bedre uddannelse for gruppeformændene. På kongressen i Esbjerg i 1936 stillede man derfor forslag om, at der skulde afholdes 8 gruppeformandskursus med 2 kursus årligt, således at alle forbundets gruppeformænd — ca. 400 — inden for et tidsrum af ca. 4 år kunne få lejlighed til at deltage. Der skulle så ikke i dette tidsrum afholdes feriekursus. I samme forbindelse foreslog hovedbestyrelsen, at

hovedkassens tilskud til oplysningsarbejdet forhøjedes fra 1 til 2 kr. årligt pr. medlem. Forslaget blev vedtaget og landsudvalget blev således stillet overfor en ny opgave.

På kongressen i 1938 i Nørresundby vedtoges bevillingen uforandret, men der skete en betydelig forandring i udvalgets sammensætning. Kongressen valgte portør P. Madsen, Nyborg, i stedet for Karl Poulsen, Vildbjerg, der på grund af sygdom havde søgt sin afsked fra statsbanerne, og hovedbestyrelsen valgte banearbejder N. A. Jensen, Århus, i stedet for banearbejder Th. E. Frederiksen, Herning, der efter eget ønske udtrådte.

I september 1938 afgik udvalgets mangeårige formand S. Fogsgaard Nielsen ved døden, og suppleanten, pakmester O. J. Bentsen, København, indtrådte som medlem. Udvalget konstituerede sig med N. M. Andersen som formand, N. A. Jensen som næstformand og O. J. Bentsen som sekretær. I 1948 afløste Meldgaard Kristensen P. Madsen i ledelsen.

På kongressen i København i 1944 skete der påny en ændring i udvalgets økonomi, idet kongressen på grund af dyrtiden besluttede, at bevillingen på 2 kr. pr. medlem pr. år måtte overskrides med indtil 1 kr., og i 1948 blev bevillingen til indtil 4 kr. pr. medlem årligt.

Ud over den faste bevilling fra hovedkassen yder denne også et tilskud til udvalgets administration; dette tilskud har gennem tiderne været noget varierende, men har i de senere år ligget på 1600 kr. årligt. Statsbanerne yder et tilskud til sprogundervisning på ikke over 1000 kr. årligt. Endvidere yder Arbejdernes Oplysningsforbund et årligt tilskud på 300 kr.

Det skal i denne forbindelse nævnes, at der i mange år har eksisteret en ordning, hvorefter forbundet hvert år erholder et beløb fra statsbanerne til afholdelse af tjenstlige foredrag. I 1948 blev det overdraget landsudvalget at arrangere disse.

FÆLLESADFDELINGERNE

Af det beløb, kongressen stillede til rådighed, skal udgifterne til ferie- og tillidsmandskursus samt til medlemmers deltagelse i de udvidede fagforeningskursus, forlods afholdes, hvorefter resten

kan anvendes til oplysningsarbejdet i fællesafdelingerne; men da disse næsten altid søger om større beløb, end der disponeres over, har udvalget den mindre behagelige opgave at veje og vrage mellem de indsendte andragender. Fordelingen skal gerne ske på en sådan måde, at bevillingerne fortrinsvis går til de fællesafdelinger, der sætter det mest værdifulde oplysningsarbejde igang.

Som allerede nævnt foreligger der ikke for tiden før 1928 noget materiale, der viser oplysningsarbejdets omfang i fællesafdelingerne; man ved blot, at det har været betydeligt.

For perioden efter 1928 foreligger imidlertid et materiale, af hvilket det fremgår, at der i de forløbne 21 år har været afholdt 39 aftenskolekursus med 1340 elever, 387 studiekredse med 5081 deltagere, 136 andre kursus med 3224 deltagere, og arrangeret 251 foredrag, hvortil der har været 79000 tilhørere. Herudover har der flere steder været oplysningsarbejde, som ikke har været anmeldt for landsudvalget, og derfor ikke er medregnet her, ligesom de afholdte højskolekursus og forbundets feriekursus heller ikke er medregnet i tallene.

AFTENSKOLER

Det blev den aftenskole, som på hovedbestyrelsens foranledning startedes i København i vinteren 1925/26, der kom til at danne forbillede for en række aftenskoler, der i de følgende vintre oprettedes landet over, ofte i samarbejde med andre tjenestemandsorganisationer. I de nærmest følgende vintre blev der således foruden i København oprettet aftenskoler i Ålborg, Århus, Fredericia, Herning, Korsør, Roskilde, Slagelse, Nyborg, Esbjerg, Sønderborg og senere i adskillige andre byer.

Undervisningsplanen var ikke altid den samme, men hovedvægten var lagt på elementære skolefag, navnlig dansk og regning; dog var der ofte knyttet andre fag til som f. eks. historie, samfundslære, bogkundskab o. l., til tider også organisationskundskab og jernbanefaglig undervisning.

Når aftenskolerne efterhånden ophørte, skyldtes det, at der i tiden fra 1921 til 1938 ikke fandt nogen nyantagelse sted ved

statsbanerne. Men selv om der i de senere år igen er antaget nyt personale, medfører det næppe nogen genoptagelse af virksomheden, idet de unge mennesker nu om dage ikke har større trang til at supplere deres elementære skolekundskaber.

STUDIEKREDSE

Den undervisningsform, som har vundet størst udbredelse, er arbejder-studiekredsen, og det kan vist også fastslåes, at det er den, der har givet de bedste resultater. Studiekredsarbejdet spænder over et stort område lige fra samfundslære til musikteori, men overvejende er det dog emner, der har tjenstlig eller organisationsmæssig interesse som f. eks. tillidsmandsvirksomhed og jernbanefaglige spørgsmål.

Det har ofte været forbundet med vanskeligheder at få studiekredsarbejdet igang i fællesafdelingerne, og endnu er der mange steder, hvor det ikke er lykkedes, men det må indrømmes, at forholdene er vidt forskellige. Den fællesafdeling, der har sine medlemmer spredt over et stort område, er betydelig vanskeligere stillet end den, der har dem samlet i en by. Det viser sig iøvrigt, at når en studiekreds først er startet med virkelig interesserede deltagere og en dygtig leder, kan den ofte fortsætte år efter år med stadig skiftende emner.

FAG- OG SPROGKURSUS

Kursusvirksomheden fordeler sig navnlig over to områder, sprogkursus og kursus med jernbanefaglig undervisning; den sidste omfatter navnlig forberedelse til fagprøver.

Sprogundervisningen omfattede indtil 1939 særlig tysk. Under besættelsen var der imidlertid ingen, som ønskede at lære dette sprog, og da der ikke var praktisk anvendelse for andre fremmede tungemål, ophørte sprogundervisningen næsten fuldstændig.

Efter krigen vågnede interessen påny, men nu var det engelsk, man ønskede at lære; i det sidste par år har der dog også kunnet spores en tiltagende lyst til at lære esperanto.

For at tilfredsstille de medlemmer, der havde interesse for sprog,

men på grund af tjenstlige forhold eller afsides bopæl ikke havde lejlighed til at deltage i de almindelige sprogkursus, anskaffede landsudvalget i vinteren 1938/39 to tyske og et engelsk „Lingua-phone-sprogkursus“ og to grammofoner, som udlejedes på billige vilkår; de blev navnlig stærkt benyttet i årene før krigen.

Statsbanerne har også vist denne undervisning interesse ved at bevilge et beløb på 1000 kr. årligt, dog således, at der højst refunderes forbundet 50 pct. af dets udgifter.

Med hensyn til forberedelse til faglige prøver har der været afholdt kursus til portør-, togbetjent- og togførerprøven, banenæstformands- og telegrafnæstformandsprøven. Efter at antagelsen af stationsarbejdere i 1937 påny havde taget et normalt omfang, blev landsudvalget fra flere sider opfordret til at iværksætte forberedelseskursus for disse. Den omstændighed, at der ud over ordre A ingen læseplan fandtes for forberedelse til portørprøven, gjorde det vanskeligt straks at tage opgaven op. Men med det formål at tilvejebringe en brugbar læsevejledning oprettede man i vinteren 1938/39 et forberedelseskursus i Århus, hvor lærerne fik til opgave at udarbejde en brugbar læseplan omfattende 40 undervisnings-timer.

Det begrænsede timetal, som fastsattes af økonomiske grunde, medførte, at undervisningen mere kom til at forme sig som en vejledning og overhøring end som egentlig undervisning. I årene fra 1939 til 1942 lod landsudvalget afholde ikke mindre end 42 sådanne forberedelseskursus for stationsarbejdere med tilsammen 520 deltagere efter en læseplan, der ikke væsentlig adskiller sig fra den, der i 1938 blev udarbejdet i Århus.

Ud over sprogkursus og faglige forberedelseskursus har der også været afholdt kursus i forskellige andre fag som f. eks. skrivning, regning, bogføring o. l.

MEDLEMMERS DELTAGELSE I STEDLIGT OPLYSNINGSARBEJDE

Foruden de oplysningsforanstaltninger, fællesafdelingerne selv har iværksat, har enkelte medlemmer været deltagere i stedlige

aftenskoler, studiekredse, kursus o. l., iværksat af andre organisationer, f. eks. af de lokale oplysningsudvalg.

I årene fra 1928 til 1949 har således 652 af fællesafdelingernes medlemmer været deltagere i et sådant oplysningsarbejde, men der er ingen tvivl om, at det virkelige tal ligger noget højere, idet de enkelte medlemmers deltagelse ikke er kommet til fællesafdelingernes kundskab.

FOREDRAGSVIRKSOMHED

Der er også med støtte fra landsudvalget afholdt en række foredrag i fællesafdelingerne, men indtil 1940 førtes der ingen statistik herover.

Når tilhørertallet var endog meget højt for disse foredrag, hænger det sammen med, at de næsten udelukkende er afholdt i de store fællesafdelinger og ofte i samarbejde med andre tjenestemandorganisationer. Endvidere har det oftest været foredrag af høj kvalitet, ligesom de hyppigt er afholdt i forbindelse med fremvisning af film eller kunstnerisk underholdning.

Landsudvalget har ligeledes virket for et samarbejde mellem fællesafdelingerne og andre stedlige organisationer. Dette samarbejde er navnlig kommet til anvendelse på det foredragsmæssige område, idet man har anerkendt, at et foredrags værdi ikke alene afhænger af dets kvalitet, men også af, hvor mange tilhørere der er tilstede. Hvor et sådant samarbejde er iværksat, er der ligeledes skabt et solidere økonomisk grundlag.

OPLYSNINGSARBEJDE DIREKTE IVÆRKSAT AF LANDSUDVALGET

Landsudvalgets opgaver fordeler sig på to områder, dels at være rådgivende for fællesafdelingerne og yde økonomisk støtte, og dels selv at iværksætte oplysningsarbejde, som falder uden for de enkelte fællesafdelingers naturlige arbejdsområde, f. eks. afholdelse af feriekursus, tillidsmandskursus, fællesrejser til udlandet, medlemmers deltagelse i højskolekursus, fremstilling af undervisningsmateriale m. v.

FERIE- OG TILLIDSMANDSKURSUS

Afholdelse af feriekursus var som tidligere nævnt allerede startet af det af kategori-afdelingerne nedsatte oplysningsudvalg. Den første begyndelse blev gjort i sommeren 1926, da jernbanemændene med en gruppe deltog i et af Arbejdernes Oplysningsforbund afholdt feriekursus på Høng højskole. Det første selvstændige kursus, jernbaneforbundet lod afholde, blev det tidligere omtalte på Kerteminde højskole i sommeren 1927. I årene fra 1928 til 1936 blev lignende kursus afholdt på statsbanernes feriehus „Knudshoved“ ved Nyborg. Disse kursus, der navnlig tog sigte på at propagandere og at uddanne studiekredsledere, blev delvis bekostet af kategori- og fællesafdelingerne, der betalte et beløb for hver anmeldt deltager.

Da det blev klart for landsudvalget, at man i mange fællesafdelinger endnu ikke havde tilegnet sig det praktiske håndslag til at organisere oplysningsarbejdet, lod udvalget i årene 1931 og 1932 afholde to informationskursus for fællesafdelingernes formænd på Roskilde højskole. Virkningerne af disse kursus spore-



Det første feriekursus. Afholdt på Kerteminde højskole 1927.
I midten på forreste række ses oplysningsudvalgets daværende formand,
S. Fogsgaard Nielsen.

des da også straks i form af et mere omfattende og navnlig et mere praktisk tilrettelagt oplysningsarbejde.

I 1935 lod landsudvalget på Esbjerg Arbejderhøjskole afholde et kursus for kategoriafdelingernes bestyrelsesmedlemmer. Kursuset var egentlig tænkt som en prøve, der, hvis den faldt heldigt ud, skulle efterfølges af andre lignende kursus. Når disse kursus ikke blev fortsat, må det ses på baggrund af, at der fra 1936 fandt en fuldstændig omlægning af vor kursusvirksomhed sted.

Den personalepolitik, man på den tid førte ved statsbanerne med springavance for emsige embedsmænd, havde bl. a. til følge, at der mange steder fandt en næsten ublufærdig udnyttelse af personalet sted, idet tjenestetidsreglerne blev udnyttet langt ud over deres hensigt. Det var noget vanskeligt for hovedbestyrelsen at få føling med, hvad der foregik på de forskellige arbejdspladser, og en voksende misfornøjelse bredte sig i medlemskredsen.

For at skaffe sig det nødvendige overblik vedtog kongressen i Esbjerg i 1936 to vigtige forslag. Det første gik ud på, at hovedkassens tilskud til kategoriafdelingerne skulle forhøjes, og kategoriafdelingernes formænd fik pålagt mindst en gang årligt at besøge grupperne for ved personlig samtale med gruppeformænd og medlemmer at skaffe sig underretning om, hvorledes forholdene lå på de forskellige arbejdspladser og derefter indgive rapport til hovedbestyrelsen.

Det andet forslag tilsigtede en bedre information af gruppeformændene, end tilfældet tidligere havde været.

Det vedtoges, at afholdelsen af feriekursus indtil videre skulle indstilles, og at der i stedet for årligt skulle afholdes to kursus for gruppeformænd med 54 i hvert, således at forbundets ca. 400 gruppeformænd i løbet af en fireårig periode alle havde haft lejlighed til at gennemgå et kursus.

Deltagelsen var gratis. Hovedkassen betalte afløsningsudgifter for 3 dage, og statsbanerne bevilgede 3 dages tjenestefrihed og stillede 3 foredrægsholdere gratis til rådighed.

Som allerede nævnt var der planlagt 8 kursus spændende over 4 år fra 1936 til 1940. Imidlertid virkede de så tilfredsstillende, at forbundet fra 1940 besluttede at fortsætte med et kursus årligt, således at nyvalgte gruppeformænd også fik lejlighed til at komme

med, og samtidig blev der åbnet adgang for gruppernes næstformænd.

Fra 1940 blev der imidlertid kun afholdt et gruppeformandskursus årligt, men der blev samtidig truffet bestemmelse om, at de feriekursus, der blev indstillet i 1940, skulle genoptages, og de blev nu oprettet på samme økonomiske grundlag som de førstnævnte dog med den undtagelse, at deltagerne på feriekursus selv skulle afgive de tre dage af deres ferie.

Da det kunne forudses, at der på disse vilkår ville blive stor tilslutning, bestemtes det, at udvælgelsen blandt ansøgerne skulle ske ved lodtrækning. I 1948 ændredes dette dog derhen, at lodtrækningen bortfaldt, og udvælgelsen foretoges af kategoriafdelingerne.

Disse feriekursus blev dog først påbegyndt i 1942, idet der i 1941 skulle afholdes et informationskursus for fællesafdelingernes formænd. Dette blev afholdt på Kærslunde feriehus ved Køge; det havde samme hensigt som de to på Roskilde højskole i 1931 og 1932, at forøge interessen for oplysningsarbejdet i fællesafdelingerne.

På grund af vanskelighederne under krigen ved at skaffe plads, måtte feriekursus undlades både i 1943 og 1945, men med disse to undtagelser har der hvert år siden 1936 været afholdt to kursus. I 1948 indgik remisearbejderne som en afdeling under Dansk Jernbane Forbund. Hovedbestyrelsen traf i den anledning beslutning om, at denne afdelings gruppeformænd skulle indkaldes til et informationskursus på Halskov feriehus.

Dansk Jernbane Forbund har til og med sommeren 1948 ialt ladet afholde 37 forskellige kursus med ialt 2188 deltagere.

Endelig bør det nævnes, at Nordiske Jernbanemænds Union på forslag fra landsudvalget har vedtaget at lade afholde fællesnordiske jernbanekursus. De nærmere planer for disse ligger udarbejdet og vil blive realiseret, så snart valutaforholdene tillader det. Dog er det besluttet, at der — indtil dette sker — skal udveksles deltagere på de kursus, de enkelte lande ordinært lader afholde, ligesom der skal udveksles foredragsholdere.

MEDLEMMERS DELTAGELSE I HØJSKOLEKURSUS O.L.

Landsudvalget har anset det som sin opgave at medvirke til interesserede medlemmers videre uddannelse ved at yde tilskud til deltagelse i forskellige kursus, dog navnlig til dem, Arbejdernes Oplysningsforbund har ladet afholde på dets højskoler, men i enkelte tilfælde er der også ydet tilskud til deltagelse i andre kursus, deriblandt også i Norge og Sverige.

Retningslinien har været, at man fortrinsvis har ydet tilskud til medlemmer, der tidligere har deltaget i aftenkoler og studiekredse. I årene fra 1933 til 1943 deltog 33 af forbundets medlemmer i sådanne kursus med tilskud fra landsudvalget. Fra 1943 blev disse bevillinger dog inddraget af økonomiske grunde, idet man samtidig henstillede til kategoriafdelingerne at tage opgaven op; dette er dog ikke sket i større udstrækning.

Udover at yde tilskud til medlemmers deltagelse i almindelige ugekursus har landsudvalget også bevilget fripladser til medlemmers deltagelse i de udvidede fagforeningskursus, Arbejdernes Oplysningsforbund lader afholde på Roskilde højskole. Disse kursus strækker sig over 14 dage pr. år i tre på hinanden følgende år. Landsudvalget betaler ikke blot opholdet, men yder også erstatning for tab af arbejdsfortjeneste. Til disse kursus udpeges fortrinsvis unge tillidsmænd, og i årene fra 1931 til 1948 har 22 medlemmer deltaget. Dog er der adskillig flere af forbundets tillidsmænd, der gennem årene har deltaget i disse kursus, men de har fået tilskud direkte fra hovedbestyrelsen eller kategoriafdelingerne.

FÆLLESREJSER TIL UDLANDET

En opgave, landsudvalget også har taget op, er at arrangere fællesrejser for medlemmer til udlandet, for at de kan lære fremmede landes forhold at kende og stifte bekendtskab og venskab med kolleger udenfor Danmarks grænser.

Landsudvalget har således arrangeret følgende rejser: 1927 til Göteborg og Trollhättan med 31 deltagere, 1928 til Hamborg og Berlin med 16 deltagere, 1930 til Oslo og Bergen med 33 deltagere, 1934 til Tyskland, Holland og England med 25 deltagere, 1936 til

Sverige og Finland med 25 deltagere, 1947 til Göteborg, Oslo og Bergen med 74 deltagere, og i 1948 til Holland med 29 deltagere.

De her nævnte fællesrejser er dog ikke de eneste, der har været arrangeret, idet enkelte fællesafdelinger også har haft fællesrejser til udlandet.

FREMSTILLING AF UNDERVISNINGSMATERIALE

Lige fra oplysningsarbejdets begyndelse var fremskaffelsen af undervisningsmateriale et problem, der voldte landsudvalget betydelige vanskeligheder. Hvor det drejede sig om undervisning i elementære skolefag eller i samfundsmæssige emner, klarede man sig med det undervisningsmateriale, der forelå f. eks. i de af Arbejdernes Oplysningsforbund udarbejdede grundbøger, og senere har man også benyttet nogle af de grundbøger, statsradiofonien har ladet udarbejde, men når det drejede sig om de tjenstlige og organisationsmæssige emner, lå sagen helt anderledes.



Overportør N. M. Andersen.

Stoffet måtte fremdrages af love, ordrer og bestemmelser, betænkninger og forhandlingsprotokoller m. v., og disse kilder var både spredte og vanskeligt tilgængelige.

For at råde bod på denne mangel begyndte landsudvalget allerede omkring 1930 at samle oplysninger til brug i studiekredse og feriekursus. Efterhånden opstod tanken om udgivelsen af en grundbog i tillidsmandsvirksomhed indenfor Dansk Jernbane Forbund.

I 1933 nedsatte landsudvalget et redaktionsudvalg bestående af N. M. Andersen, Meld-

gaard Kristensen og J. K. F. Jensen, og i 1936 udkom grundbogen i et oplag af 1500. Bogen var oprindeligt kun tænkt anvendt i oplysningsarbejdet, men hovedbestyrelsen fandt, at den også kunne være til vejledning for gruppeformændene.

Denne bog gjorde gennem årene fyldest, og da den i 1944 var udsolgt, var det et alvorligt savn, men det var på dette tidspunkt ikke muligt at udgive en ny på grund af papirrestriktionerne.

I stedet udarbejdede man lederbreve til brug for studiekredsenes undervisning i tjenestemandforhold, og der udsendtes ugentlig et brev til hver studiekreds. Dette skabte en udmærket kontakt mellem landsudvalget og studiekredslederne, men medførte en så omfattende korrespondance, at arbejdet var uoverkommeligt og måtte opgives efter et par års forløb.

I 1946 foreslog landsudvalget hovedbestyrelsen at udgive en ny grundbog. Forslaget blev tiltrådt, og der nedsattes et udvalg bestående af N. M. Andersen, O. J. Bentsen, O. Bertolt, J. K. F. Jensen og Meldgaard Kristensen.

I 1948 lykkedes det at få det fornødne papir stillet til rådighed, og bogen udkom i et oplag af 2100.

Ved stoffets opdeling og placering blev der lagt vægt på, at bogen skulle kunne bruges som grundbog i oplysningsarbejdet og til vejledning for tillidsmændene i deres daglige organisationsarbejde.

SAMARBEJDE MED ANDRE ORGANISATIONER

Det er en selvfølge, at landsudvalget har haft et snævert samarbejde med Arbejdernes Oplysningsforbund; dette forbund er jo central for al arbejderoplysning i landet og hertil kommer, at dets nuværende forretningsfører, Oluf Bertolt, gennem en lang årrække har haft sæde i vort landsudvalg og med sin indsigt og store erfaring været en værdifuld støtte, ligesom AOF's oplysningsudvalg i forskellige byer har været til stor hjælp for vore fællesafdelinger. Det er almindeligvis gennem disse udvalg, fællesafdelingerne får deres aftenskoler, kursus og studiekredse anmeldt som tilskudsberettiget efter aftenskoleloven.

Vi har også gennem årene haft et udmærket samarbejde med andre tjenestemandorganisationers oplysningsudvalg, det gælder

således Dansk Postforbund, Dansk Lokomotivmands Forening og Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation. Dette samarbejde har ikke blot bestået i at udveksle repræsentanter på de afholdte kursus, men der er også truffet aftaler om, hvorledes det praktiske oplysningsarbejde landet over kan iværksættes i fællesskab.

Der er, således som det fremgår af denne oversigt, gennem Dansk Jernbane Forbund formidlet et betydeligt oplysningsarbejde, men vil man spørge, om de opnåede resultater også svarer til arbejdet og omkostningerne, vil man vel blive svar skyldig. Forholdet er jo det, at et sådant arbejde hverken lader sig veje eller måle; men ingen kan være i tvivl om, at der netop i denne periode har fundet en udvikling sted, som i høj grad har rustet den enkelte til bedre at kunne løfte de opgaver, der bliver ham betroet i organisationernes og samfundets tjeneste, og alle vil være enige i, at en oplyst arbejder- og tjenestemandsklasse er et af demokratets og det frie folkestyres bedste værn.

Mange af forbundets medlemmer og tillidsmænd har på oplysningsarbejdets område øvet en betydelig indsats og gjort sig fortjent til at få deres navne nævnt ved en lejlighed som denne, men ved at nævne nogle, vil man let komme til at gøre andre uret; mange af dem står endnu midt i det praktiske arbejde ude i fællesafdelingerne som studiekredsledere, foredragsholdere, lærere på vore aftenskoler og sommerkursus osv. Til dem alle skal lyde en tak for deres værdifulde indsats.

Til slut vil jeg nævne et par afdøde kammerater, hvis arbejde i særlig grad fortjener at blive fremhævet. Det er folketingsmand Harald Jensen, som fra 1926 til sin død i 1929 var medlem af jernbaneforbundets oplysningsudvalg, pakmester S. Fogsgaard Nielsen, der i 10 år, fra 1928 til han døde i 1938, var formand for landsudvalget, og hovedkasserer R. Kantsø, som, indtil han i 1941 afgik ved døden, var landsudvalgets kasserer.

Disse tre kammerater har alle øvet en så betydningsfuld indsats i jernbaneforbundets oplysningsarbejde, at vi, der efter evne fører det videre, altid med ærbødighed vil mindes deres gerning.

N. M. Andersen.

FORBUNDETS ØKONOMI

Overskriften over dette afsnit averterer et tørt emne. Det er vel også et ringe antal af medlemmerne, som i almindelighed trænger dybere ind på dette område, men på den anden side er regnskabsvæsenet en så vigtig faktor, at vi nødvendigvis må have det med, når vi beskæftiger os med Dansk Jernbane Forbunds historie.

Uden at skræmme med skematisk opstilling af stive talrækker vil vi foretage et hastigt tilbageblik over udviklingen fra det lille ark papir, der udgjorde forbundets første årsregnskab med en samlet balance på kr. 1.720,—, til det omfangsrige regnskabshefte med adskillige mangede kolonner, der i dag er nødvendigt for at klarlægge den økonomiske side af forbundets virksomhed, og som konkluderer i en samlet status med en balance på ca. 3½ million kroner.

EN BESKEDEN KONTINGENTYDELSE

Jernbanemændenes begyndende organisationsarbejde sidst i halvfemserne tilsigtede i første omgang en forbedring af de yderst dårlige lønninger, og med dette in mente forstår man, at det var vanskeligt at påligne det anstrengte budget en ny udgift i form af kontingent til en forening. Derfor blev kontingentet ved starten fastsat til 25 øre pr. måned, et beløb der kun kunne strække til lidt skrivemateriale og kontorartikler samt fra tid til anden nogle få kroner i diæter til de mænd, der ufortrødent ofrede al deres fritid på agitationen for at samle alle jernbanens mænd i den nye organisation. Dette uegennyttige arbejde blev udført, medlemsstyrken voksede, der kom flere og flere 25-ører i kassen for hver måned, og da den første lønforbedring kunne indkasseres af medlemmerne, var der både rimelighed i og mulighed for en kontingentforhøjelse, således at der blev penge til leje af et lille lokale til kontor og lidt vederlag til formand og kasserer. Således arbejdede forbundet sig økonomisk frem skridt for skridt, kontingentet blev fra tid til anden forhøjet lidt, så organisationsarbejdet kunne udvides, og i tiden omkring den første verdenskrig var man nået til et kontingent på kroner 1,50 pr. måned. Dette beløb var dog stadig kun tilstrækkeligt til at

dække det nødvendigste administrationsbehov + en mindre henlæggelse til hjælpefond for syge medlemmer samt reservefond, (den nuværende understøttelsesfond). Disse to fonds blev oprettet henholdsvis 1905 og 1907, den førstnævnte ved frivillige bidrag fra medlemmerne og fra 1907 opretholdt og suppleret ved tilskud fra kassen. Hensigten med reservefonden, hvis midler ved en kongresbeslutning i 1907 blev fremskaffet gennem et ekstrakontingent og derefter sikret ved regelmæssige henlæggelser, var at give organisationen og dens enkelte medlemmer et økonomisk rygstød ved retssager, hvilke der kunne forekomme en del af i denne brydningstid, idet personalet ofte efter vor opfattelse blev gjort uret og måtte søge oprejsning ved domstolene.

VOKSENDE KRAV — STØRRE KONTINGENT

Nogen egentlig økonomisk konsolidering havde man dog endnu ikke fået tilvejebragt, men da det i 1919 lykkedes at få en ny lønningslov, der bragte forbedringer både på det lønningsmæssige og mange andre områder, slog forbundet ind på en dristigere økonomisk kurs. Efter forudgående kongresbeslutning blev kontingentet fra 1. oktober 1920 forhøjet fra kr. 1,50 til kr. 4,— pr. måned, og der blev faste henlæggelser til en nyoprettet understøttelsesfond samt forøgede henlæggelser til de bestående fond — reservefond og hjælpefond. I de følgende år blev der da også opsparret betydelige beløb i disse fonds, og forbundet fik herigennem større virkemuligheder, idet det ikke af økonomiske grunde behøvede at vige tilbage for nye opgaver.

I 1925 var man nået så vidt, at status udviste en formue på en million kroner, og nu var renteindtægten blevet en god hjælper til at bringe pengebeholdningen i vejret, således at forbundet allerede i 1931 havde en formue på to millioner kroner til trods for, at en betydelig åreladning af kassen havde fundet sted i denne periode på grund af adskillige store arbejdsconflikter, fremkaldt af arbejdsgivernes anslag mod de forbedringer, arbejderne havde opnået i efterkrigsårene. I disse kampe medvirkede vi i kraft af vort medlemsskab i De samvirkende Fagforbund ved økonomiske bidrag til de konflikterberørte arbejdere, og takket være vor kraftige

opsparing kunne vi gøre det uden ekstrapåligninger. Kun een gang, i 1925, udskrev forbundet et ekstrakontingent på kr. 10,— pr. medlem i anledning af strejkebidrag til De samvirkende Fagforbund.

DELE AF KONTINGENTET VANDRER TILBAGE TIL MEDLEMMERNE

Fra sidst i tyverne til ind i trediverne var de økonomiske forhold på grund af lavkonjunktur mere rolige, og i disse år voksede forbundets formue støt, så ledelsen kunne tage under overvejelse at lade i hvert fald en del af overskudet flyde tilbage til medlemmerne.

I 1928 resulterede disse overvejelser i bestemmelsen om begravelseshjælp til medlemmer og deres hustruer. Hjælpens størrelse blev i første omgang fastsat til kr. 100,—, men er i årenes løb forhøjet flere gange, så den i dag udgør kr. 200,— ved hvert dødsfald. Endvidere besluttede kongressen i 1936 at yde kr. 100,— i jubilæumsgratiale til medlemmer ved deres 25 og 40 års tjenestejubilæum. Desuden oprettedes et jubilæumslegatfond på 200.000 kr. i anledning af forbundets 40 års jubilæum 1939. Renterne heraf uddeles hver 23. oktober til pensionister og enker.

Disse betydelige tilbageføringer til medlemmerne bevirkede naturligvis en standsning i opsparingen, og først i 1938 kunne der noteres en formue på tre millioner kroner. Året efter udbrød den anden verdenskrig, der hurtigt bragte forstyrrelser i økonomien, prisniveauet steg voldsomt, og samtidigt dalede renten, hvorved de årlige driftsoverskud på regnskabet hurtigt vendte sig til underskud. Samtidig kom afdelingerne i økonomisk bekneb, idet administrationstilskudet fra hovedkassen ikke mere kunne dække det nødvendige behov til deres normale funktioner, og da der ikke var stemning for at stryge nogen af de ovennævnte ydelser til medlemmerne, måtte kongressen i 1946 forhøje kontingentet til kr. 5,— pr. måned. Prisudviklingen var imidlertid ikke standset på sin vej opad, og det viste sig hurtigt, at forhøjelsen ikke slog til. Kongressen i 1948 måtte derfor yderligere forhøje kontingentet til kr. 6,— pr. måned. Herefter regner man med, såfremt prisniveauet holder sig nogenlunde på sit nuværende stade, at kunne opretholde en

formue mellem 3 og 3½ millioner kroner — en sum, der for tiden må anses passende for en handlekraftig organisation af Dansk Jernbane Forbunds størrelse og kvalitet.

ARBEJDET MED REGNSKABET VOKSER

Forbundets regnskab er naturligvis undergået betydelige ændringer gennem det halve hundrede år, som vi snart kan se tilbage på. En af de væsentligste omlægninger skete fra 1. april 1927, da opkrævningen af kontingentet overgik fra kategoriafdelingerne til forbundets hovedkasse og blev fradraget på lønningslisterne mod en godtgørelse til statsbanernes bøgholderkontor.

Tager vi et af de første årsregnskaber, kan vi ikke undgå at trække på smilebåndet ad det lille ark med de beskedne posteringer både på indtægts- og udgiftssiden, men det fortæller os også noget om, at kassemeisteren til tider kan have haft sine vanskeligheder med at holde selv de nødvendigste udgifter inden for rammen af kassens ydeevne.

Med enkelte undtagelser er det dog gået fremad år for år. Posteringerne på udgiftssiden er blevet mangeartede, og efterhånden som ovennævnte særlige fonds blev oprettet, er regnskabet blevet opdelt i flere afsnit. Selve regnskabsførelsen måtte forbedres, således at man kunne få bedre oversigt og mere specifikation. For at opnå dette gik man over til det såkaldte kolonnebøgholderi, der egner sig udmærket for foreningsregnskaber. Efter den store kontingentforhøjelse i 1920 voksede det regnskabsmæssige arbejde naturligvis betydeligt, blandt andet ved beregning af de forøgede henlæggelser til forskellige fonds, overvejelser om den mest hensigtsmæssige anbringelse af pengene, beregning af rentefordeling osv., osv. Nogle år senere kom oplysningsvirksomheden til og fik sin økonomi henlagt under hovedkassen; men den største tilbygning til forbundets regnskabsvæsen kom i 1934 ved oprettelsen af forbundets lånefond.

I de forløbne 35 år havde hovedkassereren passet sit hverv på sin private bopæl som fritidsbeskæftigelse, idet han gjorde aktiv tjeneste, men da det nu var givet, at lånefondens og den øvrige regnskabsførelse ville beskæftige ham fuldt ud, blev han fritaget for

ljeneste, og kasse- og regnskabsvæsenet blev henlagt til forbundskontoret. Dette var en praktisk ændring, idet man nu fik hele administrationen samlet på ét sted, således at alle henvendelser fra afdelingerne og enkeltmedlemmer uden hensyn til sagens karakter behandledes og ekspederedes under samme tag. Endelig er det en betydelig lettelse for revisionen, at hele det materiale, der kan blive tale om i denne forbindelse, er samlet, medens der tidligere måtte revideres på 2 steder.

Herefter er vi nået frem til den form for regnskab, i hvilken det har været opstillet og specificeret gennem de sidste femten år med driftsregnskaber for hovedkassen, reservefonden, understøttelsesfonden og hjælpefonden samt en samlet status. Hertil kommer så lånefondens driftsregnskab og status foruden særlige regnskaber for oplysningsvirksomheden og Jernbane-Tidende samt et mindre legat, Willerups legat. Regnskabet indeholder tillige en tabellarisk oversigt over indbetalt kontingent, opdelt efter kategoriafdelinger, samt en fortegnelse over de beløb, der i regnskabsåret er udbetalt som administrationsbidrag og refusioner til fællesafdelingerne.

MÆNDENE, DER STOD FOR HOVEDKASSEN

I forbindelse med foranstående korte oversigt skal vi nævne de mænd, der igennem 50 år har varetaget det regnskabsmæssige arbejde og administreret pengekasen. Det er egentlig forbavsende, at vi kun er nået til nummer tre i rækken på så lang tid, men det må vel opfattes som et bevis for, at det er lykkedes at finde de rette folk med evne og vilje til at varetage dette betydningsfulde hverv på tilfredsstillende måde.

Til forbundets første hovedkasserer valgtes portør Chr. Nielsen, København, men da han allerede i 1904 blev udpeget til næstformand, måtte hovedbestyrelsen se sig om efter en ny kasserer. Valget faldt på den unge matros, Rasmus Rasmussen, der nylig var indtrådt i hovedbestyrelsen. Rasmus Rasmussen fik senere navneforandring til Rasmus Kantsø, og det er under dette navn, at vi husker ham fra hans mangeårige virke som hovedkasserer.

Kantsø var altså ung, da han overtog Dansk Jernbane Forbunds kassevæsen og havde ungdommens evne til at udvikle og dygtig-

gøre sig, så han til stadighed var i stand til at være på højde med den udvikling, der foregik på det regnskabsmæssige område. Ved selvstudium og gode råd fra regnskabskyndige og ved det daglige arbejde som regnskabsfører opnåede han gennem årene en betydelig sikkerhed i regnskabsteknik og økonomiske dispositioner. Det



Hovedkasserer Rasmus Kantsø.

kan med fuld ret siges, at han voksede med opgaven — eller opgaverne, thi han fik efterhånden mange.

Gennem hans lange virksomhed var der da heller aldrig tale om nogen anden mand på denne plads. Rasmus Kantsø døde ret pludseligt i 1941. Dermed afsluttedes hans gennem en menneskealder værdifulde indsats i vor organisations tjeneste. I Dansk Jernbane Forbunds historie vil Kantsø i lang tid fremover blive husket, ikke alene som hovedkassereren, men som den gode kammerat og fremragende organisationsmand, han var. — Ved det pludselige

dødsfald stod hovedbestyrelsen overfor den opgave at finde en mand, der bogstavelig talt kunne springe lige ind i arbejdet. Valget faldt på daværende pakmester L. Thorup, Herning, som siden har bestridt hvervet som forbundets hovedkasserer.

J. K. Jensen.

* * *

JERNBANEMÆNDENES FAGLIGE UDDANNELSE

I de første 30 år af de danske jernbaners tilværelse kendte man ikke begrebet faglig uddannelse; man indskrænkede sig til oplæringen gennem det daglige arbejde, og det var først, da kravene meldte sig gennem øget trafik og en mere udviklet teknik, at banernes ledelse begyndte at beskæftige sig med spørgsmålet.

Ved sammenlutningen af de sjællandske og de jysk-fynske baner i 1885 gik man over til at anvende sidstnævnte baners fremgangsmåde. Denne bestod i en prøve, der skulle godtgøre, om de pågældende var i besiddelse af de kundskaber, der var nødvendige for at bestride stillingerne som assistent eller togfører. Der fandt ingen egentlig undervisning sted.

Generaldirektoratet nedsatte i 1887 under indtrykket af uddannelsens mangler en kommission, der skulle fremsætte forslag til uddannelse af personale ved driften; men først i 1891 blev der truffet afgørelse i denne sag, der vel bød på ændringer, men ikke på noget forslag om en samlet plan.

Der var i 1887 på initiativ af daværende stationsforstander Skovsted, København, oprettet et kursus for trafikalever, som fik en ikke ringe tilslutning.

I 1900 blev der indført en prøve for aspiranter til stillingen som ekspedient (stationsmester). Hermed var dog ikke forbundet noget kursus.

På foranledning af et andragende fra Jernbaneforeningen blev der i 1903 oprettet kursus på 6—7 uger for elever, der skulle underkaste sig eksamen. Det første af disse kursus påbegyndtes den 2. februar 1903 i lokaler på Københavns gamle hovedbanegård.

Da det havde vist sig ønskeligt, at aspiranter til stationsmesterstillingen også fik faglig uddannelse, blev der oprettet et kursus for disse. Det påbegyndtes den 16. januar 1907, omfattende 4 ugers undervisning, der senere blev forlænget til 6 uger med 4—7 timer daglig, undervisningen afsluttedes med eksamen.

Foruden fagprøve for togførere blev der senere indført prøve for aspiranter til stillingerne som togbetjent og lokomotivfører.

I 1911 oprettedes jernbaneskolen i Roskilde, hvor den i en lejet

villa blev indrettet som kostskole — en skoleform, der viste sig udmærket egnet for formålet.

Omkring 1915 blev der givet nogle baneformænd lejlighed til at deltage i et kursus på Teknologisk Institut i København; også næstformænd fik senere adgang til disse kursus. Statsbanerne afholdt udgifterne og udbetalte dagpenge i de 14 dage, undervisningen varede.

Banepersonalets fællesbestyrelse indsendte 1917 andragende om en bedre uddannelse af bane- og signaltjenestens personale med henvisning til, at dette personale ellers ville have vanskeligt ved at følge den stærke tekniske udvikling. Da også en af ministeriet nedsat sikkerhedskommission i sin betænkning af 1918 udtalte sig for, at der burde oprettes kursus for dette personale, blev sagen aktuel.

Initiativet til en mere rationel ændring af den faglige uddannelse kom fra Dansk Jernbane Forbund's hovedbestyrelse, der i 1919 foreslog, at ansættelses- og uddannelsesreglerne blev taget op til en grundig behandling. Forslaget resulterede i, at der i marts 1922 blev nedsat en kommission på 11 medlemmer til at gennemgå de gældende regler vedrørende undervisning og fagprøver og fremkomme med forslag til ændring af disse, samt eventuelt også med forslag om at indføre andre grupper af tjenestemænd under reglerne.

Kommissionen, der kom til at bestå af repræsentanter for administrationen og de forhandlingsberettigede organisationer, fik generalsekretær Hoskiær til formand. Overportør O. Andersen repræsenterede Dansk Jernbane Forbund.

Kommissionen afgav sin betænkning den 24. februar 1924. Den indeholdt en række forslag, dels om ændring af gældende uddannelsesregler og dels om indførelse af nye kursus og fagprøver.

Om adskillige af forslagene var der ikke opnået enighed, idet kommissionen delte sig i et flertal og et eller flere mindretal.

Administrationen gav betænkningen en meget indgående behandling, som resulterede i bestemmelserne af 11. januar 1925, der blev grundlaget for personalets uddannelse fremover.

Kommissionen var i betænkningen inde på, at portørpersonalet burde have en grundlæggende uddannelse, men den tog ikke kon-

sekvensen af sin opfattelse, og den almindelige portørprøve bibeholdtes. På Dansk Jernbane Forbunds foranledning er der i 1943 ændret i dette forhold, idet der indførtes en uddannelse af stationsarbejderne forinden ansættelsen i tjenestemandstilling. Uddannelsen foregår på stationerne i en periode på 64 dage med 52 timers undervisning. Der gives derefter en udtalelse om, hvorvidt den pågældende er egnet til at forblive i tjenesten.

For stationsmesterprøvede overportører (trafikekspedienter) foreslog kommissionen et kursus på 307 timer, en forøgelse på 40 timer. Dette kursus omfattede 11 fag. Også her er der senere foretaget ændringer. I 1937 indførtes en forudgående instruktion i forbindelse med praktisk tjeneste på en landstation. Kursustiden forlængedes til 324 timer. I 1939 blev eksamen, der var todelt, samlet i én.

For ekspedientuddannet personale er der under visse forudsætninger adgang til at underkaste sig trafikmedhjælperkursus og -eksamen for at kunne overgå til assistentstillingen.

For det stationspersonale, der ønsker at overgå til togpersonalet, blev der indført et kursus på 180 timer (senere 198) omfattende 8 fag og med efterfølgende eksamen. Togførerpøven bibeholdtes.

Kommissionen foreslog endvidere, at der for banearbejdere (aspiranter) skulle indføres et kursus på 7 uger med et timetal på 250 timer fordelt på 6 fag og med efterfølgende eksamen. Med uvæsentlige ændringer er timetallet forblevet uændret, medens der er foretaget adskillige ændringer i timefordelingen for de enkelte fag; f. eks. fandt faget elementær landmåling ikke nåde hos banefulderen og blev ændret og nedsat i timetal.

Der er desuden afholdt nogle kursus for banefuldermænd, men uden eksamen, samt kursus med eksamen for aspiranter til stillingen som banefuldersformand. Denne stilling inddrages nu, og udviklingen er i gang.

I 1931 indførtes et kortvarigt kursus for blokpassere, sluttende med eksamen.

Fra Dansk Jernbane Forbund er der fremsat ønske om kursus for banearbejdere, men ønsket har ikke vundet tilslutning i administrationen.

Signaltjenestens personale fik ved nyordningen i 1925 indført

et kursus på 7 uger, med et timetal på ca. 250 fordelt på 6 fag. Hertil kan signalarbejdere og ekstrahåndværkere indstille sig. Der har været tale om en deling af faget, men endnu er det ikke kommet længere end til overvejelserne.

Et mindretal i uddannelseskommissionen udtalte sig for, at banc- og signaltjenestens personale hovedsagelig skulle have praktisk uddannelse, og at man derfor burde undlade at afholde kursus eller indskrænke sig til at afholde korte kursus uden eksamen. Kommissionens formand var her medforslagsstiller.

Depotpersonalet har særlige regler for undervisning forinden ansættelsen. Undervisningen foregår ved maskindepoterne; men det udleverede instruktionsstof må de pågældende selv sætte sig ind i. Sluttelig foretages en overhøring, der med gunstigt resultat giver adgang til ansættelse.

For ansættelse som vognopsynsmand kræves bl. a., at den pågældende har gennemgået ovennævnte uddannelse og prøve.

For et ikke ringe antal stillinger i forskellige kategorier gælder særlige bestemmelser for antagelse, således ved søfartstjenesten, hvor der kræves faglig uddannelse før antagelsen.

Bestemmelsen om faglig uddannelse (forinden antagelsen) gælder naturligvis også for aspiranter til håndværkerstillinger.

I juni 1924 blev de tre bestående „kommissioner“ for afholdelse af prøver samlet i en eksamenskommission for alle kursus og fagprøver.

Den kom til at bestå af 15 medlemmer, indbefattet formanden og skoleforstanderen.

Generalsekretær Hoskiær blev kommissionens første formand. De forhandlingsberettigede organisationer blev repræsenteret i kommissionen ved følgende: Dansk Jernbane Forbund ved overportør Leth og baneformand N. Fr. Nielsen (Ryvænge), Jernbaneforeningen ved trafikkontrollør A. Ohmeyer og Dansk Lokomotivmands Forening ved lokomotivfører R. Lillie; endvidere udpegede generaldirektoratet togfører R. Jørgensen.

Kommissionen opdeltes i 5 sektioner, der hver for sig fik opgaver indenfor specielle områder.

Trafikinspektør Harboe, der på den gamle skole i Roskilde forenede hvervene som skoleforstander og formand for eksamens-

kommissionen, gik med over til den i 1921 oprettede nye skole i Hellerup som forstander og fortsatte indtil sin afsked i november 1930.

Forholdene på skolen i Hellerup nærmede sig det idelle, ikke alene på grund af skolens praktiske indretning, men også fordi forstanderen havde særlig evne til at omgås mennesker, og sidst, men ikke mindst ved den påvirkning, der fandt sted mellem eleverne indbyrdes, hvilket var af stor betydning for skolens arbejde.

Det tog nogen tid for kommissionen at tilrettelægge arbejdet, og det første kursus under den nye ordning afholdtes i marts-april 1925. Herefter fulgte endnu to kursus i dette år.

I 1926 afholdtes 6 kursus med ca. 120 deltagere. På grund af den almindelige depression og sparebestræbelserne standsede tilgangen af personale, hvorfor der også i nogle år indtrådte en stagnation i uddannelsesarbejdet.

Under disse omstændigheder mente daværende generaldirektør Knutzen det rigtigst at afhænde skolebygningen i Hellerup (Rygårds Allé) og flytte skolen til Sølvgade 40. Afgørelsen vakte almindelig beklagelse, og fra skolen og eksamenskommissionen blev der givet udtryk derfor, men uden virkning.

En mulighed for udnyttelse af skolelokalerne i den vanskelige tid havde sikkert været at finde; en fra administrationen fremført anke over, at skolen lå uheldigt for lærerne, der havde tjeneste i København, kunne næppe spille afgørende rolle.

Det viste sig iøvrigt hurtigt, at man havde haft særdeles god brug for den afhændede skolebygning. Forholdene i de gamle lokaler i Sølvgade er langt fra tilfredsstillende, og selv om der senere er foretaget forbedringer, står en ny skolebygning stærkt fremme på ønskesedlen.

Efter generalsekretær Hoskiærs udnævnelse til departementschef var det i en lang årrække kontorchef Lunn, der var formand for eksamenskommissionen; han efterfulgtes af den nuværende formand, kontorchef L. Larsen.

Som skoleforstander efter Harboes afgang har trafikinspektør Friis Skotte, kontorchef L. Larsen, fuldmægtig Rørdam og den nuværende forstander, kontorchef V. P. Larsen virket.

I eksamenskommissionen er organisationerne nu repræsenteret ved følgende:

Dansk Jernbane Forbund: Stationsmester P. H. Pedersen og banenæstformand H. V. Johansen.

Jernbaneforeningen: Billetkasserer P. K. From Hansen.

Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivfører K. O. Svendsen.

Togpersonalets repræsentant, der ikke er udpeget af organisationen, er togfører H. C. Andersen.

I 1947 er der på skolen afholdt 33 kursus og en del afgangsprøver, fagprøver og instruktionskursus. Der har ialt i dette år deltaget 763 elever med 8835 undervisningstimer.

Som det vil fremgå af foranstående, er det en betydelig virksomhed, der udfoldes på jernbaneskolen. Skolens ledelse, en dygtig lærerstab og eksamenskommissionen har hver for sig deres andel i det resultat, der er nået: at sende et stort antal tjenestemænd ud i det daglige arbejde med gode forudsætninger for at udfylde deres plads i rækkerne. Vore kammerater, der i kortere eller længere tid frekventerer jernbaneskolen, har den tilfredsstillelse at kunne gå ud i arbejdet med en faglig viden, der — selv om den ikke dækker ethvert forhold, der måtte opstå — dog giver en selvtillid, som er af uvurderlig betydning for enhver jernbanemand.

Når der udadtil kun høres lidt om arbejdet i eksamenskommissionen, er det ikke ensbetydende med, at der altid har hersket enighed. Adskillige principielle sager har været til drøftelse, og modstridende anskuelser har givet anledning til indgående debatter.

Når vor organisation nu ser tilbage på en menneskealders direkte medarbejde i spørgsmålet om personalets faguddannelse, er det i bevidstheden om, at den også på dette område har medvirket til en højnelse af standen og derigennem skaffet den større indflydelse indenfor den virksomhed, den tjener.

Men udviklingen er naturligvis ikke standset ved det, der hidtil er opnået, og det er en vigtig fremtidsopgave at udbygge og forbedre personalets faglige dygtiggørelse således, at vor etat stadig kan være i stand til at løse de opgaver, den vil blive stillet overfor.

N. F. Ryvænge.

SAMARBEJDET MED KAMMERATER OG MEDANSATTE HJEMME OG UDE

Fællesskabets idé, der er grundlæggende for alt vort organisationsarbejde, begrænses naturligvis ikke af det enkelte forbundsområde, men føres videre ud til et samarbejde med beslægtede organisationer.

Allerede på et tidligt tidspunkt af sin tilværelse knyttede DJF sådanne forbindelser, dels for gensidig udveksling af erfaringer, dels til fremme af formål, vi havde fælles med andre faglige sammenslutninger og endelig for at konsolidere sig fagpolitisk og økonomisk.

Vi nævner i det følgende de organer, med hvilket forbundet har et på vedtægter hvilende samarbejde.

JERNBANEORGANISATIONERNES FÆLLESUDVALG

Allerede i 1903 dannedes et samarbejdsudvalg indenfor de 3 jernbaneorganisationer, Jernbaneforeningen, Dansk Jernbane Forbund og Dansk Lokomotivmands Forening (senere kom Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation til).

Dette samvirke, vort ældste, pålagde ikke de enkelte organisationer store forpligtelser; det havde kun til formål at få udnyttet forhandlingsreglerne på bedst mulig måde derved, at organisationerne i sager, der var fælles for hele jernbanepersonalet, søgte at opnå enighed om en fælles stillingtagen.

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg varetog denne opgave på en tilfredsstillende måde gennem en lang årrække under skiftende vilkår. Det ophævedes i 1927, da Jernbaneforeningens daværende formand udenom funktionærklassernes organisationer sluttede det berygtede forlig med Madsen-Mygdals regering. Der fulgte et par år, hvor samarbejdet med Jernbaneforeningen var så godt som ophørt. Det genoptoges først efter, at foreningen havde valgt en fra „forligsmændene“ afstandtagende ledelse med stationsforstander D. O. Høgsgaard som formand. Fællesudvalget genopstod dog ikke på noget vedtægtsmæssigt grundlag før i 1948, men under hele Høgsgaards formandstid, hvor Jernbaneforenin-

gens nuværende formand, From Hansen, var sekretær, genoprettedes det gamle tillidsforhold mellem jernbaneorganisationerne, og alle fællessager, der i denne periode forelå til forhandling med administrationen, blev i forvejen drøftet mellem organisationernes repræsentanter, og tilfælde, hvor der ikke blev enighed om en fælles optræden ved forhandlingsbordet i generaldirektoratet, forekom yderst sjældent.

Efterhånden som de uofficielle drøftelser mellem jernbaneorganisationerne blev mere og mere regelmæssige, og efter at besættelsesårene 1940—1945 havde bragt organisationerne endnu nærmere til hinanden, opstod i 1948 tanken om at legalisere disse uforbindende drøftelser og søge samarbejdet mellem organisationerne lagt ind i faste rammer. Hertil bidrog måske, at DJF i 1946—47 havde foranlediget afholdt nogle møder mellem jernbaneorganisationerne og dér fremsat forslag om, at man skulle søge gennemført en centralisering af jernbaneorganisationerne efter f. eks. svensk eller norsk mønstre. På disse møder — der iøvrigt endte resultatløst — fremsatte man fra anden side som modargument den opfattelse, at man skulle kunne nå i hvert fald et skridt henimod en forenkling af organisationsarbejdet indenfor DSB, hvis man lod det afdøde fællesudvalg genopstå, og at man derigennem kunne etablere en centralisering af arbejdet indenfor jernbaneorganisationerne ved DSB, selv om man opretholdt dem som selvstændige.

Man nedsatte derfor, da de omtalte centraliseringsbestrebelse løb ud i sandet, i foråret 1948 et lille udvalg, der fik til opgave at udarbejde udkast til vedtægt for et fællesudvalg. Udvalgets udkast blev tiltrådt af alle fire organisationers hovedledelser, og på et møde den 23. maj 1948 stiftede man Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg med Dansk Jernbane Forbund, Dansk Lokomotivmands Forening, Jernbaneforeningen og Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation som deltagere. I vedtægten har man givet udtryk for dets opgave, idet udvalget skal optage til behandling spørgsmål af fælles interesse for flere af eller alle de tilsluttede organisationer og deres medlemmer, som af de tilsluttede organisationer, statsbanernes generaldirektorat eller andre

måtte blive forelagt fællesudvalget, eller som det selv måtte finde anledning til at optage til behandling.

Fællesudvalget består af 11 repræsentanter for de fire organisationer, og det daglige arbejde ledes af et arbejdsudvalg på 5 medlemmer.

Ved genoprettelsen valgtes DJF's forretningsfører til fællesudvalgets formand, og der har i den forløbne tid været mange sager til behandling.

STATSTJENESTEMÆNDENES CENTRALORGANISATION I

Denne centralorganisation blev stiftet den 26. november 1909. Den omfattede de første år kun de fire civiletater, statsbanernes, postvæsenets, telegrafvæsenets (der den gang var en selvstændig styrelsesgren), og toldvæsenets personale af de lønningsklasser, som svarede til forbundets organisationsområde. I 1921 blev rammerne for centralorganisationen udvidet, således at alle under staten ansatte tjenestemænd af tilsvarende lønningsklasser kunne optages, og de tilsluttede organisationers antal steg fra 6 med ca. 16.000 medlemmer til 20 med godt 24.000. Nu omfatter centralorganisationen 31 medlemsorganisationer med et samlet medlemsantal af ca. 34.000.

I 1935 nedsatte centralorganisationen på Dansk Jernbane Forbunds foranledning et reorganisationsudvalg med den opgave at tilvejebringe større ensartethed i medlemsorganisationernes arbejdsmetoder og deres økonomiske fundering. Udvalgets indstilling gik ud på, at medlemskabet blev gjort betinget af, at organisationer, som ikke var tilsluttet De samvirkende Fagforbund, skulle tilvejebringe en reservekapital, som centralorganisationens ledelse i givet fald kunne disponere over i tilfælde af arbejds-konflikter såvel indenfor eget område som indenfor De samvirkende Fagforbund i Danmark. Samtidig foresloges oprettet et sekretariat, hvis opgave skulle være at danne et fast forbindelsesled mellem organisationerne, og ganske særlig at yde de mindre organisationer råd og bistand i deres virksomhed.

Vi skal iøvrigt ikke her komme ind på centralorganisationens arbejde gennem årene. Det er naturligvis knyttet til alle for statens



*Forretningsudvalget for COI 1949.
Fra venstre: J. K. F. Jensen, Kaj Olsen, A. Holde, E. Greve Petersen, Hjalmar Jensen, A. C. Petersen, A. Schytt Larsen,
Karl Holton og Peter Madsen.*

tjenestemænd fælles spørgsmål og er så nær forbundet med Dansk Jernbane Forbunds virksomhed, at det vil findes omtalt andet sted i denne bog.

Centralorganisationen har ikke haft noget vedtægtsmæssigt samarbejde med andre centrale organisationer, men i de allerfleste større sager om løn, arbejdstid m. v. har der været truffet aftale om samvirke med de øvrige sammenslutninger af statstjenestemænd: Centralorganisation II, Danske Statsembedsmænds Samråd og i de senere år også Danmarks Lærerforening. Dette samarbejde har navnlig under og efter besættelsesperioden trods tilstedeværende interessedivergenser været så værdifuldt, at man med ret stor sikkerhed kan betegne det som grundfæstet.

I centralorganisationens forretningsudvalg er Dansk Jernbane Forbund for tiden repræsenteret ved forbundets forretningsfører P. Madsen og dets sekretær J. K. F. Jensen. De to kammerater er henholdsvis formand og sekretær for CO I.

DE SAMVIRKENDE FAGFORBUND I DANMARK

I hovedafsnittet, side 96, har vi omtalt selve vedtagelsen vedrørende Dansk Jernbane Forbunds indmeldelse i De samvirkende Fagforbund. Her skal blot understreges, at ligesom et betydeligt flertal af forbundets medlemmer for 31 år siden fandt tilslutningen til de øvrige danske arbejderes centralorganisation naturlig og rigtig, således vil vort forbunds medlemmer af idag være enige om, at denne forbindelse skal fortsættes. Naturligvis har vort medlemsskab under de forøvrigt relativt få større alvorlige lønkonflikter, vi har oplevet i de 31 år, kostet forbundet penge, men det ville være blevet mange gange dyrere for os, om vi ved vor passivitet havde svækket den samlede arbejderklasses slagkraft, så vist som de private arbejderes organisationer under den samlede fremmarch danner de forreste formationer — stødtropperne.

Men heller ikke den rent moralske virkning for helheden kan man se bort fra, når vor tilslutning til De samvirkende Fagforbund skal vurderes. Stærkest kom det vel frem under generalstrejkesituationen i 1920, da det vakte både overraskelse og forvirring i

kupregeringen og de den venligsindede kredse, da Dansk Jernbane Forbund vedtog at deltage i arbejdsnedlæggelsen, — og truede et af samfundets vigtigste organer med lammelse.

FÆLLESREPRÆSENTATIONEN FOR OFFENTLIG ANSATTE TJENESTEMÆND I DANMARK

I 1917, midt under den forrige verdenskrig, hvor tjenestemændene mødte en såre ringe forståelse i de partier, som dengang var indehavere af flertallet i landstinget og i kraft deraf kunne indefryse ethvert forslag sigtende til at forbedre lønningerne, stiftedes Fællesrepræsentationen for offentlig ansatte tjenestemænd. Formålet med denne sammenslutning af eksisterende tjenestemandorganisationer, statens som kommunale og koncessionerede selskabers, var i første række hos offentligheden og dens organer at skabe mere forståelse af tjenestemandsstændens vilkår og berettigede krav. Endvidere at virke hen til størst mulig ensartethed i aflønningsforhold, pensionsvilkår og arbejdstid samt indadtil virke for fremme af faglig og social oplysning.

Tanken om dette bredt anlagte samarbejde blev fremsat på forbundets kongres i 1916, som gav den sin billigelse. Også centralorganisationen gav tilslutning, og indbydelser til det forberedende arbejde blev udsendt. Interessen for et sådant samarbejde viste sig at være stor, idet organisationer, repræsenterende ca. 200.000 tjenestemænd var villige til at deltage.

Da de kontraherende organisationer naturligvis måtte bevare deres selvstændighed, kunne fællesrepræsentationens opgave kun blive af rådgivende og repræsentativ art, og dog øvede den i sin ret korte levetid en ikke ringe politisk indflydelse alene i kraft af det betydelige vælgerkorps, den havde bag sig.

Imidlertid opstod der nogle indre stridigheder indenfor embedsklassernes centralorganisation (CO II), der bl. a. fik det forunderlige udslag, at disse etatsorganisationer — Toldetatsforeningen, Dansk Postforening, Telegraforeningen og tilsidst Jernbaneforeningen een efter een forlod arbejdet i fællesrepræsentationen.

Under disse omstændigheder mente vor organisation, at forudsætningerne for dens beståen ikke længere var tilstede. Denne op-

fattelse deltes af vor centralorganisation, og i 1924 ophørte fællesrepræsentationen for offentlig ansatte tjenestemænd i Danmark at eksistere.

Fællesrepræsentationens dannelse var et stort anlagt og interessant eksperiment. Når det ikke lykkedes, skyldes det som nævnt visse uoverensstemmelser indenfor statstjenestemændenes „embedsklasser“, men vel tillige den omstændighed, at en koordinering af de forskellige lønsystemer indenfor offentlig tjeneste ikke var så lidt vanskeligere, end man havde tænkt sig.

Men fællesrepræsentationen og dens virksomhed efterlod intet sår, end ikke noget ar, og det kan vel endda siges, at dens tilværelse ikke var uden betydning, idet den knyttede tråde mellem organisationer og personer, som ingenlunde brast ved adskillelsen men blev indflettet i nye forbindelseslinier, der har vist deres holdbarhed og haft deres betydning for det samvirke mellem tjenestemændene, der fulgte op gennem årene under skiftende konjunkturer.

NORDISKE JERNBANEMÆNDS UNION

De første udenlandske kammerater, Dansk Jernbane Forbund havde kontakt med, var svenskerne. Det nære naboskab og de let overvindelige sprogvanskeligheder gjorde det helt naturligt, at vi søgte faglig orientering hinsides Øresund. Også der var organisationsarbejdet på sine første stadier, og som her bestod hovedvirksomheden i agitationen. Personalet måtte interesseres i bevægelsen og gøres bekendt med dens mål og midler. Pionererne be rejste ustandselig det udstrakte land, besøgte arbejdspladserne, holdt møder og oprettede lokale afdelinger.

Fra en af disse afdelinger, „7de filialen af svenska statsbanebetjening“ i Malmø, modtog Dansk Jernbane Forbunds Roskildekongres i 1902 et hilsningstelegram; det var det første håndslag fra land til land, og det fulgtes af mange.

I 1907 var forbundet efter indbydelse repræsenteret på Svenska Järnvägsmannaförbundets kongres, hvor det norske jernbaneforbund, som allerede dengang havde flere år på bagen, også havde repræsentanter. Det norske forbund var stiftet allerede i halvfem-

serne som en enhedsorganisation for alt jernbanepersonale med undtagelse af lokomotivmændene.

På Stockholmskongressen knyttedes de første tråde mellem de 3 landes organiserede jernbanemænd, men mærkelig nok hengik der endnu ca. 12 år, før samarbejdet kom ind i fastere former — man nøjedes foreløbig med at udveksle gæster ved kongresserne.

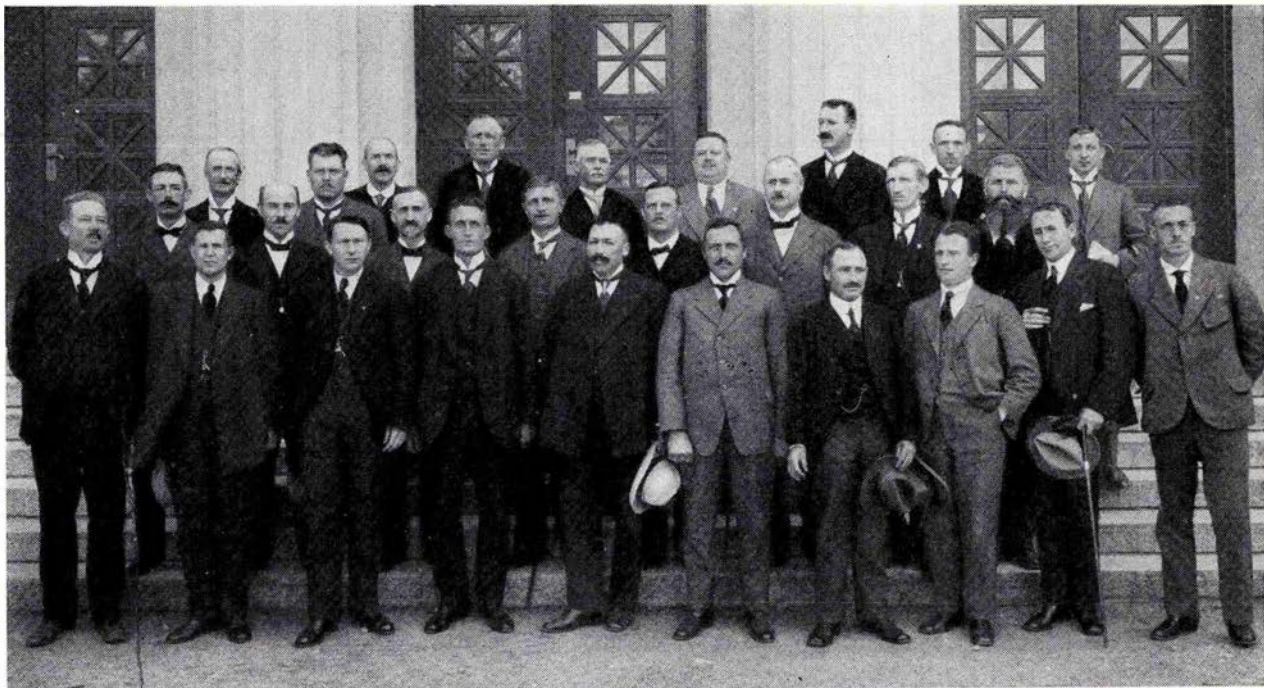
Først i 1918, da krigsårene med vareknaphed og dyrtid havde haft Nordens jernbanemænd i en streng skole, voksede samarbejdsviljen frem og tog form. Initiativet kom fra Sverige, hvor „Signalen“s redaktør, Carl Wiinberg, og svensk jernbaneforbunds nyvalgte formand, Albert Forslund, forelagde styrelsen forslag om at indbyde Nordens jernbanorganisationer til en konference. Det svenske forbunds ledelse sluttede sig straks til tanken, og indbydelserne gik ud. Mødet blev holdt i Gøteborg i august 1918. Der deltog repræsentanter for det svenske, norske og danske forbund og fra Nordisk Lokomotivmandsforbund (en sammenlutning af de nordiske lokomotivmandsorganisationer), som allerede havde været oprettet nogle år.

På Gøteborgsmødet drøftedes hovedlinierne for det kommende samarbejde, som man fra alle sider var enige om at iværksætte og bygge op på grundlag af planmæssige gensidige informationer og økonomisk bistand i tilfælde af konflikter.

Der nedsattes et udvalg til udarbejdelse af vedtægter, og allerede først på året 1919 var forslagene færdige.

Efter at disse i princippet var godkendt af de kontraherende organisationer (DJF's kongres 1920), afholdt Nordiske Jernbanemænds Union sit første repræsentantskabsmøde i Helsingborg den 25. og 26. august 1921, på hvilket vedtægterne blev konfirmeret og unionens ledelse, sekretariatet, valgt. Albert Forslund og Carl Wiinberg blev den ny nordiske sammenslutnings første formand og sekretær, og sekretariatets første danske medlemmer var Charles Petersen, Chr. Vejre og lokomotivfører M. Mortensen, Esbjerg.

I interimperioden mellem Gøteborgsmødet 1918 og det konstituerende repræsentantskabsmøde i 1921 kom den nye sammenlutning igtvrigt ud for sin første prøve. Der opstod nemlig i december 1920 en skarp lønkonflikt mellem de norske jernbaneorganisationer og bauerne. Da strejken blev effektiv, traf såvel det



Mødet i Gøteborg i 1918 hvor Nordiske Jernbanemænds Union blev stiftet.

Øverste række: C. W. O. Högglund, P. E. Carlbom, H. Fløisborn, J. L. Rodevang, A. G. Ljungberg, E. Sandberg, F. W. Franzén, J. A. Lundin, Th. Pryser. — Midterste række: H. J. Olsson, Ernst Eriksson, C. Winberg, O. Andersen, H. J. Molin, A. Ringdahl, J. Kraftlund, O. Løhre. — Nederste række: O. Ek, A. Löfgren, A. Alberti, A. Forslund, J. P. Jensen, J. C. Hansen, R. Kantsø, Chr. Vejre, R. Lillie, H. Ellefsen.

svenske som det danske jernbaneforbund foranstaltninger til at komme de norske kammerater til hjælp. Da vedtægterne for unionen ikke var trådt i kraft, valgte vort forbund at iværksætte en indsamling blandt medlemmerne. Der indkom i løbet af få dage det antagelige beløb på 74.000 kr., som overrakte nordmændene nogle dage efter strejkens iværksættelse som et første bidrag. Samtidig overrakte svenskerne deres første bidrag. Strejken varede imidlertid kun en lille uges tid; den sluttede med et kompromis — men kræfterne var prøvet; det var det nordiske kammeratskab med, og båndene mellem vore organisationer var styrket.

En gang senere har der været bud efter den økonomiske gensidighed indenfor Nordens jernbanemænd. Det var i 1922 under en konflikt ved nogle svenske privatbaner, men da var unionens vedtægter stadfæstede, og understøttelserne udgik efter de gældende bestemmelser — nu var der ikke længere tale om en gave, men om en ret.

Unionen består nu, foruden af de 3 forbund, tillige af Finsk Jernbaneforbund samt af Privatbanefunktionærernes Forbund i Danmark. Nordisk Lokomotivmandsforbund blev ophævet i 1946, idet det svenske lokomotivmandsforbund var gået ind under Svensk Jernbaneforbund, men dette har igrøvrigt ikke berørt lokomotivmændenes medlemsskab i unionen.

Foruden de forannævnte formål har Nordiske Jernbanemænds Union i årenes løb opfyldt den almennordiske opgave at styrke fællesskabsfølelsen mellem de nordiske folk.

Indenfor det internationale samarbejde har Nordens jernbanemænd som Nordens arbejdere igrøvrigt altid været betragtet som en enhed. Denne enhed er yderligere understreget gennem unionen derved, at repræsentanter for de nordiske jernbaneorganisationer indbyrdes konfererer om de mere principielle spørgsmål, som fremkommer på internationale konferencer og kongresser. Herved vindes en indflydelse, som ellers ikke er mulig for et enkelt lille land at opnå.

Den tyske besættelse af Norge og Danmark hemmede i høj grad unionens arbejde, men sekretariatet i Stockholm blev naturligvis opretholdt, og trådene blev aldrig helt brudt, hvad adskillige danske og norske jernbanemænd, som søgte asyl i Sverige, kan be-

vidne. Efter besættelsen toges virksomheden op på normal vis, og fremtiden vil give Nordiske Jernbanemænds Union mange betydningsfulde opgaver, bl. a. forsøger man nu at etablere et samarbejde på oplysningsvirksomhedens område, ligesom man tænker på at arrangere gensidige kammeratbesøg mellem de nordiske lande.

Det har siden unionen blev stiftet været reglen, at hovedledelsen, sekretariatet, skiftede mellem landene. Imidlertid medførte krigen, at Sverige, hvor sekretariatet havde sæde siden 1936, måtte beholde det i krigs- og efterkrigstiden.

For perioden 1947—49 består unionens sekretariat af Herman Blomgren, Edv. Eliasson og John Sjøberg, Sverige; M. Trana, Erling Kiil og Th. Narvestad, Norge; W. Bachmann og K. A. Lethonen, Finland samt P. Madsen, J. K. F. Jensen og E. Greve Petersen for Danmark.

Som præsident og generalsekretær for samme periode fungerer Herman Blomgren og Edv. Eliasson.

INTERNATIONALT TRANSPORTARBEJDERFORBUND

I 1903 blev Dansk Jernbane Forbund indmeldt i den internationale organisation for transportarbejdere, ITF.

Allerede siden midten af halvfemserne havde der været et vist samarbejde mellem skibenes og havnenes arbejdere. Der blev også dannet et internationalt forbund af disse kategorier, men det egentlige transportarbejderforbund, omfattende alle ved transport til lands og til vands beskæftigede, dannedes i 1897, og sjælen i reorganiseringen var den hamborgske havnearbejder, Hermann Jochade, senere sekretær i Tysk Jernbaneforbund og efter pålidelige udsagn mishandlet til døde i en af nazisternes koncentrationslejre. Indtil den første verdenskrigs udbrud havde ITF sit hovedsæde i Berlin. Organisationen opløstes på grund af krigstilstanden, men genoprettedes på en kongres i marts 1920, hvorefter den fik hovedsæde i Amsterdam.

Da tyskerne i sommeren 1940 brød ind i Holland, måtte ITF påny rykke sine teltplæ op. Den havde, lige siden nazismen op-



IFF's kongres 1928.

Kongressens medlemmer med damer samlet foran riksdagsbygningen i Stockholm, hvor møderne holdtes.

stod i Tyskland, hørt til dette regimes mest energiske modstandere, og efter Hitlers magtovertagelse var det internationale transportarbejderforbund med dets millioner af medlemmer over hele jordkloden måske det organ, som mest konsekvent og vedholdende påpegede nazismens modbydelige metoder og dens fare for verden. Sekretariatet blev flyttet til London, hvor det stadig befinder sig.

ITF's generalsekretær var i ca. 30 år hollænderen Edo Fimmen, en international personlighed af virkelig format; han døde et af de sidste krigsårovre i Argentina på en af sine mange agitationsrejser. Hans mangeårige medarbejder, jernbanesektionens sekretær Natans mistede livet ved en flyveulykke i Belgien sidst i frediverne.

Edo Fimmens efterfølger på den vigtige post som generalsekretær blev en anden af hans nære medarbejdere, hollænderen J. H. Oldenbrock, under hvis dygtige ledelse ITF stadig udbygges og styrkes.

En række kendte udenlandske personligheder har i årenes løb deltaget i ITF's øverste ledelse og bidraget til den stærke position, sammenslutningen har i dag.

Blandt disse skal fra den helt gamle tid nævnes navne som de britiske arbejderførere Tom Mann og Ben Tillet og fra den senere periode Englands nuværende udenrigsminister Ernest Bevin samt svenskeren Charles Lindly.

De nordiske jernbanemænd har to repræsentanter i bestyrelsen. Det er for tiden svenskeren Sture Christiansson, der i 1946 afløste Chr. Vejre på denne post, og Gøsta Widing fra Finsk Lokomotivmandsforening.



Generalsekretær J. H. Oldenbrock.

JERNBANEPERSONALETS ARBEJDSVILKÅR GENNEM TIDERNE

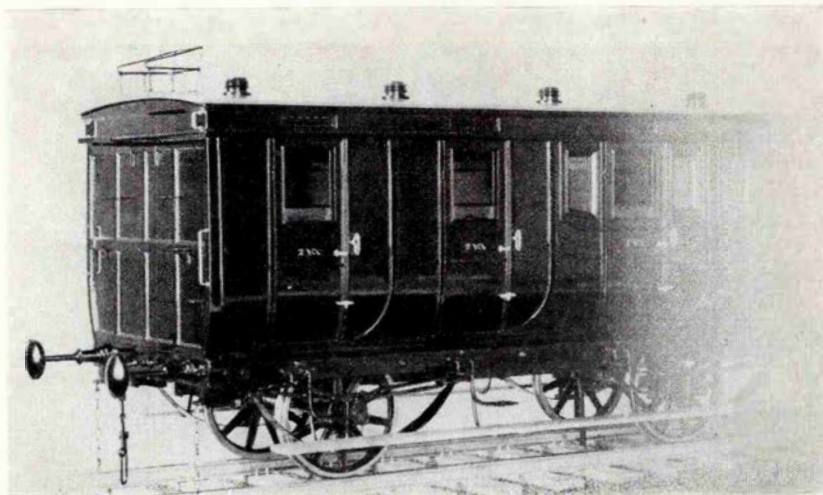
Nogle kalejdoskopiske billeder

I dette afsnit vil der, navnlig i dets sidste del, findes adskilligt, som har været omtalt andet steds i bogen. Vi har imidlertid ment at burde se bort herfra for i store træk at kunne give et samlet billede af den udvikling, der ved hjælp af tekniske fremskridt er foregået i vore medlemmers arbejdsvilkår de sidste 50—60 år — ligesom vi giver et billede af besættelsestidens unormale tilstande på vore arbejdspladser.

I mine gemmer ligger min barndoms kæreste legeløj, mit kalejdoskop; denne simple, men vidunderlige indretning, hvor spejlene og de mange farvede glasstumper danner pragtfulde mønstre i alle regnbuens farver. Den mindste bevægelse eller drejning, jeg gav røret, fik billedet til at skifte, somme lider kun lidt, så hovedmotivet var det samme, til andre tider så meget, at der fremkom et helt nyt billede.

Nelop sådan ser jeg jernbanemændenes liv og færden gennem de halvtreds år, de har haft en organisation til at arbejde for bedre kår, bedre arbejdsforhold og større sikkerhed under arbejdets udførelse. Billedet har skiftet udseende, mønstret er blevet et andet; det er sket tid efter anden, de fleste gange har ændringen været så ubetydelig, at man næppe bemærkede den, men sammen med de næste ændredes billedet, så man kunne se forandringen.

Vi vil se på de vilkår, hvorunder togpersonalets tjeneste udførtes omkring århundredskiftet. Dengang havde man udendørs billettering, som var både meget anstrengende og livsfarlig. Nogen opgørelse over, hvor mange ofre den form for billettering kostede, har vi ikke, men overgangen til den indvendige billettering, foranlediget ved moderniseringen af personvognsmateriellet, hilstes med glæde af togpersonalet. Langsomt bevægedes kalejdoskopet, men ændringer i billedet var der: Overgangen fra tjenesten som bremser med plads på de åbne bremsesæder ovenpå personvogne, de lukkede, men hundekolde og sundhedsfarlige godsvognsbremsekupeer — som senere blev noget forbedret ved anbringelsen af

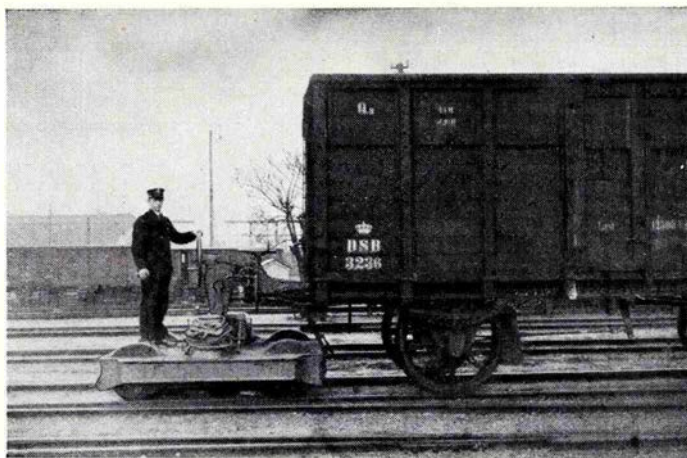


Personvogn fra 1847; bemærk lænestolen på taget. Disse arbejdspladser for togbetjeningen holdt sig til årene omkring århundredskiftet.

særlige varmelamper — frem til nulidens opvarmede og oplyste bremse- og tjenesterum i togene, er sket langsomt, men den er der.

Både tog- og stationspersonalet kan se, at der er sket store forandringer fra den tid, da vi stod og pudsede rapsolielygter, satte dem på plads fra taget på personvognene; lidt senere gik vi jo over til de mere moderne mineralolielygter, der havde den store fordel, at de kunne reguleres indefra. Jobbet at stange lygterne op fra perronvognen til manden, der på taget balancerede fra vogn til vogn og byttede loftsproppen om med den tændte olielampe, var ikke efterstræbt, men det skulle nu engang gøres. Det var noget af en stor forandring i billedet, da mineralolielygterne måtte vige for den begyndende elektrificering; selv om det var med nogen skepsis, vi så batterierne anbragt under vognene eller stablet i særlige vognes batterirum, (der skulle behandles som rådne æg under rangeringen), så betød det en mægtig lettelse, snart gled olielygterne helt ud af billedet, og samtidig trådte dynamovognene ind.

Eller se på, hvad kalejdoskopet fortæller om togopvarmningen: De første billeder fortøner sig i de varme sandbeholdere til at



DSB's første traktortype.

sætte fjødderne på, skifter til fyrskufferne under sæderne i 1. og 2. klasse, senere også hos det jævne folk på 3. Vi drejer og ser kedelvognene, hvor kedelpasseren med „stopperen“ støder de store hårde cinders ind i det — som det syntes i kolde perioder — umættelige gab; man påstod, at den eneste i toget, der kunne holde varmen, var ham, der fyrede! Udenfor kedelrummet holder peronvognen med cinderskurvene og oplændingsbrændet, der under tiden var for vådt til at kunne opfylde formålet, på den anden side af logstammen tumler portøren med den frosne vandslange, og kedelpasseren læser små oprigtige bønner over den genstridige injektor. I samme billede skimter vi de to-delle varmeslanger; det var et kunststykke at få dem til at slutte tæl, der var brug for fingernemme folk til at indstille „membranen“, så mindst muligt af den møjsommeligt frembragte damp slap ud.

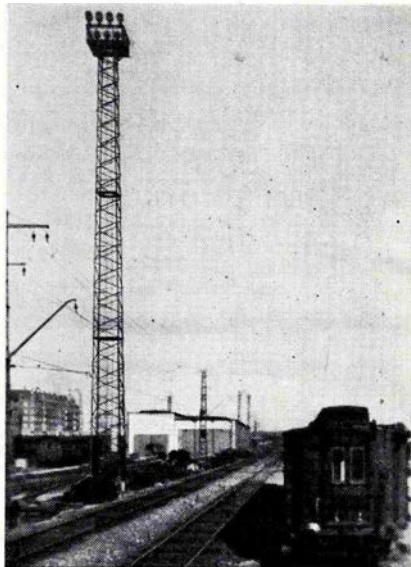
Lader vi rangerportøren kigge i vort kalejdoskop, ser han den gamle rangerhest, om hvis klogskab der endnu fortælles utrolige — men efter hvad de gamle påstår — helt sandfærdige historier, afløst af moderne rangertraktorer, „klædeskate“ eller „fladlus“; den møjsommelige fladrangering er afløst af moderne faldrangering, men billedet er endnu ikke kommet helt til ro: Portøren, der halser efter den stødrangerede vogn for at få hold i hånd-

bremserne med træklodsen, skifter med ham, der i roligere tempo lægger „hunden“ på skinnestrengen efter med kølig beregning at have skønnet, hvor den skal lægges, for at vognen ikke skal tørne.

Når dette billede igen skal skifte, bliver det forhåbentlig til den automatiske kobling, der fritager rangerpersonalet for idelig at bevæge sig ind mellem de dødbringende puffer. Vi ved, det vil koste penge at give vor kikkert den drejning, men den må komme.

Perronerne ligger sparsomt oplyst af de på lave træstolper anbragte olielygter, hvis skin er så svagt, at de kun markerer, hvor de er anbragt, og ikke kaster noget lysskær over det omliggende terræn, det må klare sig med månens skær — hvis den er hængt op! Masterne med det nye „Auergaslys“ dukker op i kalejdoskopet og revolutionerer arbejdet på de større stationspladser, der får lov at nyde godt af den nymodens indretning. Videre skifter vi til kulbuelysset, der nok var en kende mere stabilt end gaslyset, men ofte var kulstængerne lunefulde, og kun datidens dr. Faust, den sagkyndige elektriker, måtte pille ved dem. I et hjørne af billedet skimtes en række nye lystårne, der lægger hele rangerpladsen i et dæmpet men behageligt månelys næsten uden skygger.

Et andet billede passerer forbi og viser mørklagte rangerpladser og varehuse, kupeer med dæmpet belysning, tæt tildækkede vinduer i tog og bygninger, som hverken tillader udkik eller udsyn. Men billedet skifter igen og afløses af bål, hvor mørklægningspapir går op i luer, i hvis skær vi ser hænder, der veksler håndtryk. Tilbage i billedet bliver de elektriske håndsignallygter, afløserne af de gamle, uhåndterlige og usikre olielygter.



Moderne lystårn.

I varehuskalejdoskopet ser vi læssesporene afløses af „kammene“, et billede er under opbygning, men vi skimter svagt sæk-keovognen blive sat til side, en gaffeltruck kører frem med et læs, der gør det ud for flere mænds møjsommelige slid. Den gamle firehjulede perronvogn står i en krog og skuler til elektrocar'en, der smutter afsted med en hale af påhængsvogne.

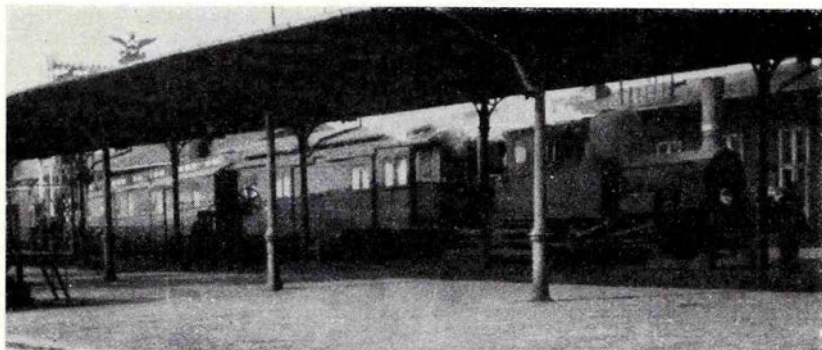
Hammeren og smørekanden går igen i alle de billeder, der viser vognopsynets arbejdsvilkår gennem årene. Men togsmeden, der sidder højt oppe på tenderen, parat til med sin klokke at hidkalde lokomotivføreren opmærksomhed, hvis der sker brud på toget, afløses af toglinen, den tids form for nødbremse. Nu går vognsmøreren fra vogn til vogn og anbringer linen i øskenerne langs vognlagene og sætter den til slut fast på lokomotivets fløjte; så kan passagererne selv rykke i den og gøre lokomotivføreren opmærksom på, at der er fare på færde. Toglinen viger pladsen for det nye: Vacuumbremsen, der vendte op og ned på alle begreber om togbremser. Så ændres billedet igen, Kunze-Knorr og Hildebrandts tryklufsbremser tager pladsen som bremsen i både person- og godsvogne. Vognopsynsmanden må følge med i det nye, han får bremseprøverne og de nye varmesystemer lagt ind under sit virkefelt, vognmateriellets modernisering bringer jævnligt forandringer ind i billedet, kun hammeren og smørekanden, suppleret med skruenøglen, bliver tilbage.

Også remiscarbejdernes billede ændrer sig, kurvene med kul til maskinerne må vige for de moderne kulbroer, hvor tipvognene vælter ton efter ton ned i tenderen, trillebøren med slagger og aske udskiftes med andre tipvogne, og drejeskiverne, der saltes i bevægelse med hånd- eller ryggkraft, ændres til elektrisk drevne skydebroer med „drejeskivemanden“ som fører.

Når søfartens folk ser tilbage over de halvtreds år — kalejdoskopet bør vel her kaldes spejlkikkert — synes der kun få forandringer i det billede, de så i halvfemserne og årene der omkring. Skibene sejler stadig, grundformen er den hævdvundne, kun forsvinder hjuldamperne, og skrueskibene kommer ind i synsfeltet. De bliver større, den oprindelige færgetype går langsomt over til en mere skibslignende båd, men færgegalgerne og broklapperne står urørligt i billedet som det faste punkt i færge-

farten. Ombord lægger vi mest mærke til den ændring, overgangen til motordrift fører med sig; den svedende og sodede fyrbøder går fra borde og afløses af motorpasseren, men tillen beholder han i sit nye job. De store broer træder frem i billedet og afløser den gamle færgefart.

Vi slutter vor leg med kikkerten med at se på bane- og signaltjenestens arbejde før og nu. Her har kalejdoskopet fået nogle ordentlige rystelser; der er ikke meget tilbage af det oprindelige

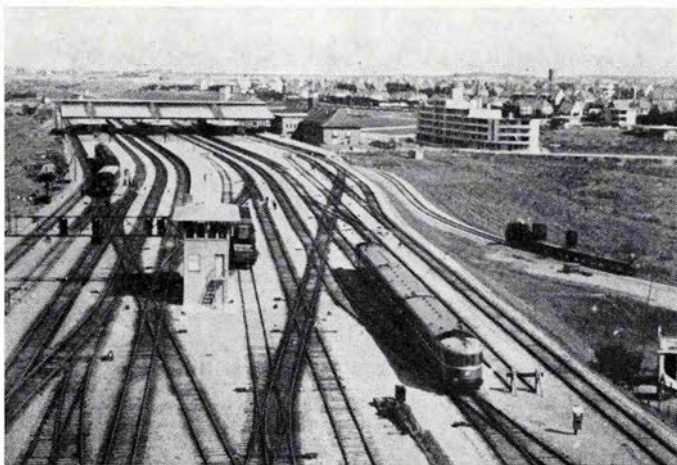


Billedet er fra den gamle Strib station. Det er taget, da det sidste vogntræk blev kørt i land fra Lillebæltsfærgeren før overfartens lukning.

billede. De optiske signaler, der var signaltjenestens oprindelige område, forsvinder ret hurtigt, erstattet af den nye morsetelegraf og suppleret med telefonen, dens langt yngre broder. Stationernes sikringsanlæg skifter udseende, det gamle Roskilde-signalhus afløses af „stellverket“ med dets „spadehåndtag“, kæder og trådtræk. Der stilles store fordringer til signaltjenestens folk for at kunne følge med i billedets hastige skiften. Fra at være smede er de via finmekanikken gået over til at være elektrikere med mekanik som bifag. Trækstængerne er afløst af elektriske motorer, armsignalerne udskiftet med dagslyssignaler og telegraf og telefon med automatiske telefonanlæg. Jo vist har glasstykkerne dannet et helt nyt billede ved de mange rystelser, denne gren af tjenesten har været ude for.

Billedet, der viser os banearbejdernes liv og færden for halvtreds år siden, er vidt forskelligt fra det, der gengiver dagens ger-

ning nu. Den hånddrevne trolje og dræsine er sat tilside, nu løfter motortroljen afsted med sit påhæng af skinnetransportører og mandskabsvogne. I kikkerten ser vi det gammeldags værktøj gradvis afløst af mekaniske svelleskruemaskiner, stoppemaskiner, løfteapparater, selvlossere og skinnekraner. Se, hvor let det — i hvert fald for tilskueren — nu går med at indlægge en „eng-lænder“, det er noget andet end i gamle dage. Jo der er veksling i kalejdoskopets billede for banearbejderens vedkommende; en



Lyntog på vej gennem spornettet ind til Fredericia banegård.

overgang viste billedet i et glimt en ændret inddeling af kolonne-strækningerne, men der skimtes nu kun en rest deraf, og snart vil det sikkert glide ud af synsfeltet.

Som det kalejdoskopiske billede dannes af de mange forskelligfarvede glasstykker, dannes det daglige liv for dem, der tjener i trafikens hus, af mange små, ja ofte uendeligt små ting, der tilsammen udgør et hele. Det nytter ikke med en nogenlunde tilfredsstillende løn, med en arbejdstid der tillader andre interesser at trænge ind i tilværelsen end netop tjenesten, hvis ikke de ydre forhold, arbejdspladsens indretning, arbejdsredskaberne, kammeraterne og de overordnede passer ind i det samlede billede. Derfor må vi også lade vort tilbageblik omfatte andre ting, der har spillet ind i vor tilværelse i årenes løb.

Der gled en skygge over billedet, da krigen satte Europa i brand i 1914; der var tider, hvor skyggen truede med at udslutte hele billedet, det var, når lønnen ikke kunne dække det nødvendigeste til livets ophold, mens andre borgere i samfundet levede højt på krigsfortjenester; da syntes det at være en trist lod at være i statens tjeneste. Efter 1919 klaredes billedskiven atter, og vi kunne igen se lysere på livet. Så kommer 1920 med overtagelsen af de sønderjyske baner; det førte til indføjelser af nye glasstykker i billedet, men de glider hurtigt ind i helheden; de fra tysk tjeneste overgåede kammerater finder straks deres plads blandt øvrige danske jernbanemænd, og de fra det gamle land, der fandt sig et nyt tjenestested i det genvundne Nordslesvig, fandt også den tone, hvori arbejdets melodi skulle stemmes.

Men i 1939 bliver der uorden i vort billedes mosaik. Der synes at være kommet kludder i sammensætningen, det sitrer i billedet, og den 9. april 1940 går det hele i kvas. Vi kan ikke finde mening eller hensigt med det, der tegner sig som jernbanemandens dagligliv, så store er omvæltningerne, der skete. Nu bagefter kan vi bedre se, hvad det var, der fuldstændig tog pusten fra os og ligesom satte os ude af stand til at følge med i det, der skete. Vi vil se lidt nærmere på billedet fra 1940 og de følgende bevægede år.

I nattens mulm trængte de lyske soldater den 9. april 1940 ind i Danmark og holdt deres indlog også på vore stationer, hvor de gebærdede sig, som om de ejede dem. Målløse så vi til og afventede, hvad der nu ville ske. Den første store overraskelse af tjenstlig karakter var vel nok ordren til total mørklægning af stationer, varehuse, tog, ja, overalt hvor vi hidtil havde arbejdet ved lys. Nok havde vi talt derom og tænkt på denne mulighed, men først nu gik alvoren rigtig op for os, og alle følte vi krigens rædsler rykke nærmere, end vi nogensinde havde tænkt det muligt. At de skulle være mere end fem år, lænkte vi os heller ikke muligheden af, derfor blev mørklægningen til at begynde med gjort lidt interimistisk, men hurtigt fik vi vished for, at det var ramme alvor.

Man siger ofte om et og andet, at det kan ikke beskrives, det skal opleves. Ad åre vil der i ledige stunder i opholdsværelser og på arbejdspladser blive fortalt om, „dengang vi havde mørklæg-

ning“, og om hvorledes arbejdet skred fra hånden under stadige farer og øget risiko. Men ord vil ikke være nok til at beskrive den uhyggefølelse, den tyngende virkning, denne vandring i mørket mellem lurende farer af mange slags havde på jernbanemændene. Kun den generation, der var med dengang, kan indleve sig i den nervepirrende og opslidende tjeneste, der skulle udføres,



*Kommandoposten i Hellerup 1942—48
klædt i rustning af brugte sveller
til værn mod flyverbomber.*

selv om bajonetter og patroner hvert øjeblik kunne komme i for intim berøring med den, der i lovligt ærinde færdedes på arbejdspladsen. Godt kun, at det er forbi, og der skal ikke ofres megen plads på den side af besættelsen, den krævede ofre nok blandt de kammerater, der under tilsidesættelsen af personlig sikkerhed ud fra det rigtige tjenestemandssind gjorde dagens — og nattens — gerning. Statistikken kan ikke sige det, ingen har sikkerhed for det, men vi, der var med, ved, at mørklægningen krævede ofre, både døde og lem-læstede, men også nedbrudte på sjæl og sind.

Vi lyser fred med vore døde og hjælper hinanden at helbrede de sjæleligt syge, der lider under krigens sår, og vi lover hinanden at gøre hver sit til, at den tid ikke må gentage sig.

Næppe var jernbanemændene ved at finde de vante folder i tilværelsen, så godt det lod sig gøre under de usikre forhold, før nye rystelser fik billedet til at forandre sig. Fremmede flyvere satte ind for at forstyrre de tyske transporter gennem Danmark og danske farvande, der var et led i krigen i Norge og i forsyningerne til de tyske baser dér. Fra luften var faren stor, bomberne og maskingeværkuglerne skelnede ikke mellem dansk og tysk, mellem en dansk jernbanemand og en tysk soldat, minerne gjorde

ingen forskel mellem en fredelig færge og en tysk troppetransport-damper; men pligten krævede, at trafikken gik sin gang. De danske forsyninger skulle opretholdes, nu var landets borgere afhængige af, om jernbanemændene passede deres job, der var ikke stunder til at krybe i beskyttelsesrummene, hvor der forresten ikke var plads, fordi de hurtigt efter flyveralarmen blev fyldt med dem, der, som de sagde, var her for at beskytte os. Togene måtte køre, færgerne skulle sejle uden hensyn til faren fra oven eller neden.

Længe før den egentlige sabotage satte ind, ja næsten fra den første dag, de tyske transporter rullede ad danske jernbanelinier, havde jernbanemændene taget sabotagen i brug som våben i kampen mod den indtrængende fjende. Der var flere faconer på den sabotage, der lagdes ud med; det at se lige igennem en tysker, enten han var menig eller officer, var en let men alligevel virksom form for sabotage, og heri var jernbanemændene mestre. Ligeså godt som vi i fredstid forstår at få toggangen afviklet rettidigt, lige så snildt gik det med at sinke de tog, der kørte i tyskernes ærinde. Det var utroligt, så let en trykluftslange kunne gå itu, når den sad på en vogn i et tysk tog, der netop var færdig til at afgå. Der skulle dog nogen tid til at udskifte en 8—10 slanger i et tog, især når vognopsynet „tilfældigvis“ ikke var til at grave frem; de havde allerede dengang lært at „gå under jorden“!

Det var forbavsende, så let det gik med at lukke en tysk vogn ind på forkert spor under rangeringen; eller besynderligt hvor sporskifterne pludselig lagde sig en kedelig vane til med at „slå på halv“, når en tysk ammunitionsvogn eller en anden hastervogn var på vej mod det. Inden længe havde den danske jernbanemand bibragt tyskerne den opfattelse, som en transportofficer gav udtryk for ved at sige, at „sikkerhed og præcision kender de danske jernbanemænd ikke, men de skal få det lært“. Nå, de fik ikke tid til det, de tyske „kammeraden“, der efter den 5. maj fik så travlt med at komme hjem til „das kleine vaterland“.

I forhold til, hvad det senere blev, var disse tilstande meget fredelige. Den mere håndgrikelige sabotage satte ind. Efter 3 års besættelse, og efter at tyskerne den 29. august 1943 havde tonet nogenlunde rent flag overfor deres hensigter med Danmark, fik tonen en anden klang, der kom mere smæld i den. Nu var det ikke læn-



Et tysk militærtog afsporet ved sabotage på strækningen ved Hjørring.

gere nok med den kolde skulder og de ødelagte slanger, nu skulle der ødelægges for at hjælpe til en hurtigere ende på tyranniet. Ordet sabotage fik en anden mening, også for jernbanemanden.

Lige så virksomt, som at stramme snoren om halsen på den dødsdømte, er det at afskære en hærs fødelinier. I Danmark var jernbanerne og vejen gennem bæltene de vigtigste fødelinier for tyskernes tropper i Norge og for forsyninger til dem her i landet, foruden at være transportveje for de tusinder tons materialer, der fra danske og tyske lagre og fabrikker førtes til fæstnings- og flyvepladsbyggeriet. Fra engelsk side sattes ind for at få organiseret en systematisk sabotage overfor jernbanerne, og blandt dem, der indrulleredes i rækken af aktive jernbanesabotører, var mange jernbanemænd; ja, det var vel sådan, at de førende måtte og skulle være jernbanemænd, om sabotagen skulle have den rette virkning og ikke blive et slag i luften, som det var tilfældet, når ikke-jernbanekyndige sabotører begyndte for sig selv. Mange gange stod jernbanemændene noget uforstående overfor de amatørsabotager, der rettedes mod jernbaneobjekter, men som undertiden desværre stik mod hensigten fremmede tyskernes transporter. Viljen var imidlertid god nok, men fagarbejde var det ikke.

Godt tilrettelagt, ledet af sagkyndige, et samarbejde mellem mi-

litære og jernbanemænd, var sabotagen med dens utallige sprængninger af skinner, sporskifter, eksplosioner og brande, ødelæggelse af signalhuse, o. s. fr. ikke den fare for jernbanemændene og danske rejsende, man kunne tro. Vore sabotører havde to læresælninger: Først skal de tyske transportter rammes, tysk materiel ødelægges; men: Danske menneskeliv skal for enhver pris skånes. Ingensinde bragte sabotørerne danske liv i fare, selv om det skulle gå ud over sabotørernes egen sikkerhed. Heri ligger forklaringen på, at vi næsten blev dus med sprængningerne, med vælede tog og brændende vogne med olie, benzin eller halm. Uden overdivelse kan det siges, at vi alle var sabotører, direkte aktive eller medvidere. „Du skal ikke gå for langt ud mod indgangsspor-skiftet i aften“, — kunne en kammerat bemærke, når han forlod opholdsværelset, og så spurgte man ikke, men holdt sig borte, ventende på knaldet. Den slags blev en dagligdags oplevelse, men det, der skele på tysk foranledning, kunne vi aldrig gøre os fortrolige med; vi stolede ikke på dem, vi troede dem ikke på deres ord. Vi så en fjende i hver eneste af dem, enten de så var soldater eller „eisenbahner“ til indøvelse for at kunne overtage vort arbejde, hvis britiske landgangstropper gik i land i Danmark.



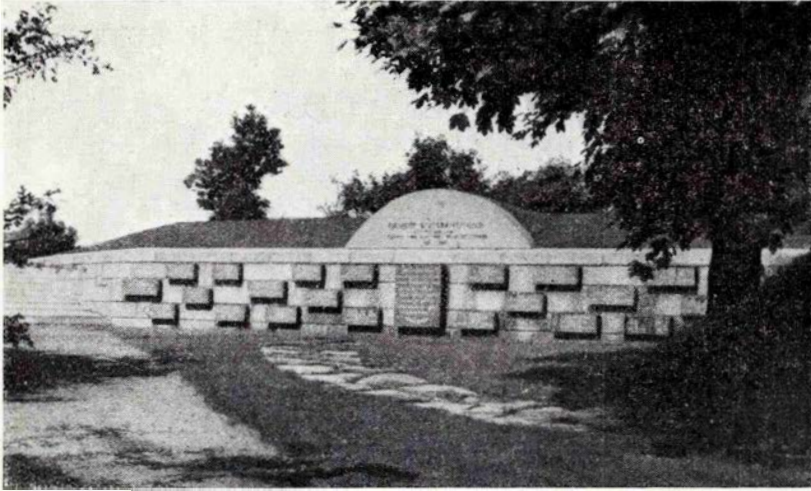
Jernbane-frihedskæmpere stiller til parade den 5. maj 1945.

De tyske magthavere vidste godt, jernbanemændene var med i spillet og virksomme deltagere i jernbanesabotagen. Efterhånden som der blev bragt mere og mere uorden i de tyske planer, steg faren for hævn overfor jernbanemændene. Tyskerne udlagde initialerne DSB som „Dänische Sabotør Beamten“, og det var jo heller ikke helt forkert. Selv da tyskerne beordrede iværksat patruljetjeneste på stationspladser og banelinier, fandt de ud af, at det kun havde været at „sætte ræven til at vogte gæs“ i bogstaveligste forstand. Det er en dårlig „svelletæller“, der går til tjeneste uden et par bomber i lommen, sagde man åbenlyst blandt jernbanemændene.

Kun een fare truede jernbanemændene, når bomberne sprang, men den kom fra tyskernes pistoler og geværer. Hysteri og vildskab prægede den måde, de reagerede på, og ingen vidste sig sikker, når det germanske blod kom i kog — eller når nazisten blev rød!

En anden fare kom fra luften. Togene blev angrebet fra flyvemaskinerne, og så gik det ud over både ven og fjende. Angrebene på togene kostede flere danske jernbanemænds liv end alle sabotagehandlingerne. Vore sømænd sejlede med redningsvestene på, parate til hvert øjeblik at høre braget fra en mine, udsatte for at blive dræbt eller druknet som rotter i en fælde. Denne usikkerhed, truet fra luften, fra havbunden eller fra tyske våben var den hårdeste byrde for de efterhånden tyndslidte nerver. Den personlige risiko for at blive taget som gidsel, det at være forberedt på at „gå under jorden“ eller at sætte liv eller førlighed til under det farlige arbejde på rangerpladsen, alt dette fik manges nerver til at slå klik; og mange har ikke forvundet de sår, mørklægning, sabotage, luftangreb, minefare eller planløst skyderi på arbejdspladsen slog i sind og nerver.

Men uden vaklen var alle, etat og personale, foresat og kammerat, enige om, at de, der faldt på ærens mark, hvor der kæmpedes med sprængstof eller illegale blade, der bragte sandheden fra mand til mand, en gerning der krævede sine store ofre, skulle hædres på samme måde som de, der falder på det daglige arbejdes mark, og som i 1939 fik deres minde på Fredericia vold. I smuk samdrægtighed rejste DSB og personalets fire organisatio-



Monumentet i mindetunden over de af tyskerne dræbte jernbanesabotører.

ner i 1947 et værdigt minde over de kammerater, der betalte den højeste pris for friheden, men uden at vinde den. De, der måtte dø, for at vi andre kunne leve videre i frihed, har her på voldens top fået deres navne mejslet ind i granit, for at de til sene lider skal minde om dem, der fandt døden foran tyske geværpiber, for snigskytternes pistoler eller blev torteret til døde i tyske fængsler og koncentrationslejre. Alle døde de i troen på, at de ikke bragte dette offer forgæves, og derfor skal der også i dette festskrift siges dem en varm og kammeratlig tak for udført dåd; og længe vil mindet om dem leve blandt danske jernbanemænd.

J. K. F. Jensen.

* * *

STATSBANEPERSONALETS SYGEKASSE

Den første fællesfront.

Umiddelbart efter at den første danske jernbanestrækning København—Roskilde var åbnet for driften, opstod tanken om at oprette en syge- og begravelseskasse for personalet. Der blev nedsat et personaleudvalg, som udarbejdede forslag til vedtægter, og allerede den 1. december 1848 kunne sygekassen begynde sin virksomhed. I de første år virkede kassen iøvrigt også som låne- og hjælpe-kasse for medlemmerne, og desuden bestyrede den personalets bibliotek.

Medlemsskabet var obligatorisk — det hed ikke, at man kunne — man skulle være medlem af sygekassen.

I kassens love fandtes iøvrigt den pudsige, men sikkert praktiske bestemmelse, at medlemmer med en månedsløn af mindst 20 rigsdaler skulle tegne en livsforsikring på et beløb, svarende til mindst et års løn.

Efter 21 års forløb fik den sjællandske jernbanesygekasse en søster: „Syge- og begravelseskassen for de jysk-fynske jernbaners bestillingsmænd og betjente“ kom til verden den 1. juni 1869. Også til denne kasse var medlemsforholdet obligatorisk, dog kun for det uge- og daglønnede personale.

Der var i mange år en ikke ringe forskel på de 2 kasser, både i ydelse og nydelse, og først så sent som fra april 1907 blev der bragt mere lighed til veje. Fra dette tidspunkt bortfaldt pligten til medlemsskab.

Sygekassens økonomi blev støttet på forskellig måde. Foruden et tilskud fra banerne var der forskellige rislende småkilder, således de mulktter, der idømtes for tjenesteforseelser, indkommet leje af høslet på banestrækningerne, bortsalg af „fundne sager“ samt indtægten fra avertissementsopslag på stationerne.

Fra den sjællandske kasses historie fortælles i det ved hundred-årsskiftet udgivne skrift, som er kilde til hele dette afsnit, at kassen kom ud for store økonomiske vanskeligheder ved koleraepidemien i attenhundrede og halvtredstallet og kun blev opretholdt ved, at banerne, hvis interesse i kassens fortsatte tilværelse var meget nærliggende, betalte underskudet.

Der har i tidens løb været mange overvejelser om gennemgribende ændringer i sygekassernes statuter, bl. a. gående ud på en løsrivelse fra forholdet til statsbanerne. En sådan løsrivelse blev dog ikke gennemført og har heller ikke den interesse nu under den mere demokratiske ledelse, vi efterhånden har fået, men udviklingen er stadig gået i retning af større selvstyre, særlig fra det tidspunkt jernbaneorganisationerne fik hånd i hanke med bestyrelsesvalgene og fik sat deres repræsentanter ind i ledelsen.

Fra 1. april 1934 skete der en række meget væsentlige ændringer indenfor sygekasserne. Organisationernes længe nærede ønske blev imødekommet; den sjællandske og jysk-fynske kasse blev forenet, og dens statuter blev på en række punkter ændret i overensstemmelse med den stærke udvikling, der havde fundet sted på den almindelige sygekasselovgivnings område.

Forbindelsen med statsbanerne blev stadig bevaret, ligesom både de i sygekasselovens forstand „bemidlede“ og „ubemidlede“ *kan* være medlemmer. Statsbanerne afholder udgifterne til kassens administration og på finanslovens statsbanebudget opføres desuden årligt et tilskud på 50.000 kr.

Kassen, hvis vedtægter stadfæstes af sygekassedirektoratet, ledes af en bestyrelse på 12 mand, valgt af de nydende medlemmer ved forholdstalsvalg, således at de forskellige kategorier er passende repræsenteret. Formanden for bestyrelsen udpeges af statsbanernes generaldirektør.

Ved denne nyordning blev daværende afdelingschef Emil Terkelsen formand, og forretningsfører Charles Petersen valgtes til næstformand. De 2 poster varetages nu af afdelingschef N. C. D. Johnsen og forretningsfører P. Madsen. Kassens daglige forretninger, med hvilke et personale på 23 personer beskæftiges, ledes af overkontrollør Dureston, der i mange år med stor dygtighed og interesse har røgtet denne betydningsfulde gerning.

Vi skal i det følgende nævne en del af de mænd, der i årenes løb har ledet statsbanepersonalets sygekasse.

Den første sygekasserepræsentant for det såkaldte underordnede personale, der fik sæde i den sjællandske sygekasses bestyrelse, var depotarbejder W. Tietze; han valgtes første gang i 1898, og

efter at have været ude i en periode fra 1900 til 1904 sad han i bestyrelsen indtil 1920. Næste mand var konduktør Jens Prip, men hans sygekassevirksomhed varede kun et år, idet han gik over i forsikringsvirksomhed. Tidligere forretningsfører Chr. Nielsen var også en kort tid sygekasserepræsentant, nemlig fra 1901 til 1903. Så kom telegrafarbejder C. F. Willerup, som var repræsentant i 22 år, fra 1901 til 1923, og forretningsfører Charles Petersen, som har den længste repræsentantskabstid bag sig, idet han havde sit mandat uafbrudt fra 1904 til 1947. Banearbejder N. C. Madsen var også sygekasserepræsentant i en lang periode, nemlig fra 1923 til 1943. Desuden sad C. F. W. Poulsen som repræsentant fra 1935 til 1939. De tre sidstnævnte gik ved de to kassers sammenslutning i 1934 over i bestyrelsen for statsbanepersonalets sygekasse.

I den jysk-fynske kasse fik vi den første repræsentant i 1899; det var ledvogter Niels Christensen, Hovedgård, som sad i bestyrelsen til 1915.

Portør S. B. Andersen, Århus, sad i denne kasses bestyrelse fra 1901 til 1913. Telegraformand P. Christensen, Odense, fra 1907 til 1915, M. K. Sørensen, Vejen, fra 1909 til 1939, togbetjent C. Jensen, Århus, fra 1913 til 1924, banearbejder N. Th. E. Frederiksen, Herning, fra 1915 til 1947, banearbejder A. Andreassen, Århus, fra 1915 til 1935, overportør N. P. Christensen, Odense, fra 1924 til 1927, og togbetjent H. C. Pedersen, Århus, fra 1927 til 1947.

Af de her nævnte gik M. K. Sørensen, N. Th. E. Frederiksen og H. C. Pedersen i 1936 over i den fælles sygekassebestyrelse, i hvilken forretningsfører Th. Pedersen indvalgte i 1939, til han udtrådte på grund af sygdom i 1948.

I bestyrelsen for statsbanepersonalets sygekasse sidder nu følgende repræsentanter for DJF's medlemmer:

Overportør J. K. Jensen, København, fra 1948.

Overmatros V. E. Hansen, Korsør, fra 1943.

Banebetjent S. Jørgensen, Næstved, fra 1943.

Banebetjent N. A. Jensen, Århus, fra 1947.

Jernbanepakmester J. P. Pedersen, Århus, fra 1947.

Forretningsfører P. Madsen, fra 1947 (kassens næstformand).

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

De to biblioteker i København og Århus, det sjælland-falsterske og det jysk-fynske, driver deres virksomhed uden nogen intim forbindelse med eller afhængighed af de faglige jernbaneorganisationer, og valgene til deres bestyrelser sker ved stemmeafgivning udelukkende blandt de respektive bibliotekers medlemmer. Medens bibliotekarerne besøger den daglige virksomhed, har styrelsen og økonomien ligget i biblioteksbestyrelsernes hånd.

Begge biblioteker har nu i årenes løb røgtet en betydelig opgave til gavn og glæde for mange af etatens tjenestemænd af alle kategorier. Under den stærke udvikling af let tilgængelige folkebiblioteker landet over i de sidste årtier er det ganske naturligt, at tilgangen til *vore* biblioteker har været i gradvis aftagen, og deres økonomi er blevet stærkt påvirket deraf, men endnu er der dog liv i bogbytningen såvel i Århus som i København. Det vil være af interesse i korte træk at opfriske tilblivelsen og den videre udvikling for disse to personaleforetagender indenfor etaten, så meget mere som det ældste af bibliotekerne, det sjælland-falsterske, i året 1950 har virket i samfulde 100 år. Om dette gælder det, at det skylder ingen ringere end det sjællandske jernbaneselskabs første administrerende direktør Gustav Schram sin tilblivelse.

Han fik i 1849 den gode tanke, at der burde skabes den lille privatbanes (København—Roskilde) personale „adgang til god læsning til vederkvælgelse under pauserne i den lange og ensformige tjeneste“. Da han havde samlet en lille stamme af bøger — kun nogle få hundrede — udsendte han sidst på året en opfordring til at supplere den med boggaver, så der kunne dannes et jernbanebibliotek, og det lykkedes først på året 1850 at oprette et sådant, dog under meget beskedne forhold. Det første års samlede kontingent beløb sig til 42 daler eller 84 kr., så der kunne jo ikke derfor købes og indbindes bøger i større mængder, men man appellerede stadig til indsendelse af boggaver, og opfordringen blev villigt efterkommel. På side 348 vil man se en faksimile af det cirkulære, som Gustav Schram i December 1849 udsendte til personalet. Det har i de første år knebet svært med økonomien, men så fik direktøren den idé at gøre medlemskabet obligatorisk.

Der udsendtes en meddelelse om, at samtlige ansatte fra den øverste til den nederste skulle være interessenter — et forhold, som man mener først ændredes et stykke op i 1880'erne. Iøvrigt legner udviklingen sig over følgende tal i medlemsbidragene: I kalenderåret 1860 588 kr., 1870 624 kr., 1880 1330 kr., 1890 3423 kr., 1900 4393 kr., 1903 5475 kr. Indtil da var bogbeholdningen gradvis vokset fra en ringe begyndelse til 12.500 bind, og interessenternes antal beløb sig nu til 2076.

Endnu en årrække var kursen stadig opadgående, i 1910 var medlemsbidragene 8500 kr., i 1920 21.130 kr. og i 1925 24.500 kr. Medlemstallet havde da passeret sit maksimum ca. 2700, og siden da har den årlige tilgang ikke kunnet dække den naturlige afgang, og med den stadig tiltagende udvikling af de kommunale biblioteker, har nedgangen været så stærkt, men jævnt tiltagende, at der nu kun kan noteres et medlemstal på ca. 1000. Lokaleforholdene har altid været et vanskeligt problem, og biblioteket har ført en omflakkende tilværelse. I de første år efter Korsørbanens åbning var det anbragt på Ringsted station, hvor daværende billetør, kaptajn Rømeling, var dets bibliotekar. I 1871 flyttedes ind i kvistetagen i hovedkontorbygningen på Københavns gamle station (bygget 1864), i 1897, da disse lokaler blev inddraget til tjenstligt brug, måtte biblioteket leje lokaler i Colbjørnsensgade nr. 5, men få år derefter blev der stillet lokaler til rådighed i statsbanernes ejendom, Helgolandsgade 12, atter få år senere holdt flyttevognen for døren, og man slog sig ned i ejendommen Istedgade 3. Herfra skete den foreløbig sidste flytning i 1934 til tagetagen i administrationsfløjen på Københavns hovedbanegård. Disse mange flytninger med det stærkt stigende antal bogbind — med indretning af nyt og passende inventar — har naturligvis belastet bibliotekets økonomi så hårdt, at den fremtidige drift let kan blive et problem for det ældgamle bibliotek, der idag råder over en så relativ stor bogsamling som ca. 35.000 bind, hvoriblandt — foruden adskilligt af den nye litteratur — findes en så betydelig og alsidig del af den ældre og lødige litteratur, også på fremmede sprog, at den virkelig litterært interesserede læser vil have vanskeligt ved at finde et så rigt udvalg andetsteds, som det, der her står frit tilgængeligt på boghylderne. Det er næppe for meget

sagt, at biblioteket er et af de store udlånsbiblioteker i Danmark. Den velvilje, biblioteket har mødt fra statens side, har været af skiftende karakter. En del år blev der givet et årligt statsilskud, men dette er forlængst bortfaldet, og for tiden består den eneste begunstigeelse i gratis lokaler og fri forsendelse af bøger mellem biblioteket og medlemmerne ude på stationerne samt tilladelse til, at kontingentet afdrages på lønningslisterne.

Når biblioteket mener endnu en tid at kunne fortsætte sin drift, skyldes det, at dets medhjælper — og det gælder i særdeleshed dets mangeårige flittige bibliotekar, J. A. Møller, udfører arbejdet for et meget beskedent honorar. Også som følge heraf har det været muligt trods svimlende prisstigninger på bøger og indbinding at holde medlemskontingentet, der er ens for begge biblioteker, nede på et lavt stade, og det har i en lang årrække kun i meget ringe grad været genstand for forhøjelse.

En række af etatsens embedsmænd har i løbet af de mange år vist biblioteket deres interesse bl. a. ved at tage del i styrelsen og dets anliggender. Af disse vil der være ganske særlig grund til at nævne afdøde trafikinspektør, forfatteren Rolf Harboe, der siden 1909 og til sin død i 1938 med megen interesse ledede biblioteket som formand i bestyrelsen.

Hans kærlighed til bøger og hans indsigt i litteraturen gjorde ham selvskeven til dette hverv, som han desuden røgtede med en stærkt udpræget økonomisk sans, der gennem årene er kommet foretagendet tilgode.

Bibliotekets bestyrelse, der består af 4 medlemmer, har for tiden til sin formand valgt forhenværende regnskabsfører Chr. Schmidt.

Det er ganske naturligt, at der i det store jernbaneområde Jylland—Fyn før eller senere måtte opstå tanker om oprettelse af et bibliotek for personalet i lighed med det, der alt længe havde bestået på Sjælland. Det første skriftlige udtryk for en sådan tanke fandtes i jernbaneforeningens medlemsblad „Vor Stand“ i januar 1901. En „landstationsforstander“, der er forflyttet fra Sjælland, slår her stærkt til lyd for oprettelsen af biblioteket, idet han virksomhedsfuldt udmaler det savn, han føler „ved at måtte undvære

Circulaire

til

samtlige Embedsmænd og Betjente ved den Sjællandske Jernbane.



Efter en af mig under 15de f. M. udfærdiget Opfordring er det ved velvillig Imødekommen fra flere Sider lykkedes mig at samle et efter Omstændighederne endog temmelig betydeligt Læsebibliothek, bestaaende af over 500 saavel danske som tyske og franske, ældre og nyere, lærerige og morende Bøger.

Denne Samling er det jeg paa de Bidragydendes Vegne har den Fornoielse herved at skænke samtlige den Sjællandske Jernbanes Embedsmænd og Betjente som Julgave, og det er mit inderligste Ønske, at dette Grundlag til gavnlig Oplysning for den, der ei har haft den Lykke at nyde en omhyggelig Opdragelse og Lærdom, og til morende Udspredelse for den mere Dannede, maa ved almindelig Afbenyttelse vinde den Understøttelse, uden hvilken Hensigten dermed ei vil kunne opnaaes, og Bibliotheket i Tidens Lob ei vil kunne bestaae.

Fra 1ste Januar 1850 vil der efter visse bestemte Regler, som nærmere skulle blive bekendtgjorte, blive udlaaent Bøger til alle Interessenter, som maatte ønske det.

Et Catalog er i den Henseende under Arbejde, og Exemplarer deraf skulle snarest muligt blive henlagte paa alle Stationer. Bibliotheket selv bliver opstilt paa Nøeskilde Banegaard.

De, der især have bidraget til mit Forslags Realisation, og som altsaa skyldes en væsentlig Deel af den Tak, man muligens under Bibliothekets Afbenyttelse kunde falde paa at yde Stifterne, ere:

Bogholder **Gotschalk**,
Capt., Inspecteur **Hoffmann**,
Inspecteur **Jensen**,
Doctor **Choftrup**,
Secretair **Koost** og *Archivar Pothé*,
Directionsbudet **Slack**,

der alle have ydet Bidrag i Bøger, foruden Hjælp ved Catalogets Udarbejdelse m. m., samt Assistent **Weber** i Valdeby, der især har assisteret i sidnævnte Henseende, Billetteur **Schjøning**, der gratis har paataget sig Indbindingen af Bøger, Bogtrykker **Qvist**, Papirhandler **Friedländer** og Billetteur **Bille**, der hver bidrage sit til Catalogets gratis Trykning, og Billetteur **Olsen** i Nøeskilde, der velvillig har paataget sig den ikke ringe Uleilighed at være Bibliothekar i den første Tid.

Sjællandske Jernbane, den 22de December 1849.

G. Schram.

den åndelige føde, jeg tidligere på en billig og bekvem måde skaffede mig fra det sjællandske jernbanebibliotek“.

Den daværende redaktør af bladet, Vilhelm Ohlsson, sluttede sig varmt til tanken og fik på et repræsentantskabsmøde i Jernbaneforeningen nedsat et udvalg, der skulle virke for sagens realisation, det kom til at bestå af bl. a. fuldmægtig Rolf Harboe og assistenterne P. A. Petersen og Chr. Schmidt. Der bevilgedes et mindre beløb til afholdelse af de foreløbige udgifter. Allerede i marts 1901 får man efter indsendt andragende til generaldirektionen tilladelse til fri forsendelse af bøger, tilbud om afgivelse af lokale til biblioteket og tilladelse til fradrag på lønningslisterne af kontingentet for medlemmerne. Der rettes i fagbladene henvendelse til ansatte om at støtте oprettelsen af et bibliotek ved afgivelse af boggaver, ligesom der appelleres til personalet om at indmelde sig. Så tidligt som i maj 1901 kunne Harboe som udvalgets formand meddele, at der havde indmeldt sig 600 interessenter. En del boggaver var indgæet, og i august samme år bebudes, at biblioteket vil kunne begynde sin virksomhed den 1. november 1901. Det skete med en bogbeholdning på ca. 2000 bind og et medlemstal på 800. Man har ansøgt om et statstilskud på 2000 kr. årligt. Resultatet blev et tilskud fra statsbanerne på 2000 kr. for hvert af årene 1902—03 og 1903—04. Også fra Jernbaneforeningen fik biblioteket økonomisk støtте i starten i de første par år. Hermed ophørte dog den nære forbindelse med organisationen, og det jysk-fynske bibliotek gled administrativt og forretningsmæssigt ind i samme leje som det sjælland-falsterske. I oktober 1901 valgtes bestyrelse, og til formand for denne valgtes fuldmægtig Rolf Harboe.

Biblioteket kom snart i daglig gænge, og det kunne år efter år notere en sund og vedholdende fremgang. I 1905 var medlemstallet 1120, i 1909 1189. Herefter er tilgangen jævnt stigende, indtil det i 1928 når sit højeste tal, ca. 2150. Jævnsides hermed er bogbeholdningen steget år for år, i 1905 var der 5350 bind, i 1909 7800 bind. Herefter foregår da en jævn sligning med 600 à 700 bind pr. år, indtil beholdningen i 1945 var på 24.000 bind.

For medlemstallets vedkommende kom der efter 1928 en til-

bagegang, som i 1938 standsede ved 1500 medlemmer. På dette stadi har det nogenlunde hvilet siden.

Biblioteket har fra sin start haft gratis lokaler i hovedbygningen på Aarhus H station. I 1923 måtte biblioteket på grund af Aarhus H stations nedrivning rykke ud af de hidtil benyttede lokaler og ind i midlertidige lokaler på den gamle godsekspedition. Efter at man i 1925 var blevet opmærksom på, at der på tegningen til den nye banegård ikke var tænkt på lokaler til biblioteket, gjordes forestillinger herom overfor generaldirektoratet, som resulterede i, at der kom tilbud om lokaler i hovedbygningen, og i 1929 toges de nye rummelige lokaler i brug.

Ved bogindkøb er biblioteket i sit valg af litteratur gået frem efter samme linier som det sjælland-falsterske bibliotek, således at der vil være et fællespræg over begge samlingerne, dog med den reservation, at det sjællandske i kraft af sin dobbelt så høje alder naturligvis rummer adskilligt mere af den ældste litteratur.

Af de skiftende mænd i bibliotekets bestyrelse vil man særlig have grund til også her at nævne Rolf Harboe, der så afgjort var sjælen i bibliotekets tilblivelse, ligesom han i dets 5 første vanskelige år med stor nidkærhed røgtede hvervet som bestyrelsens formand.

Selv en nok så kortfattet „historisk“ beskrivelse af det jyskfynske biblioteks virksomhed ville ikke kunne slutes uden at der nævnes endnu et navn blandt dets mange venner, det er den afdøde kassekontrollør N. C. Petersen. Han blev dets første bibliotekar, i 1901, og han gik med en sjælden interesse op i dette arbejde, som bl. a. bestod i en kyndig udvælgelse af nye bøger. Han virkede som bibliotekar til 1920, hvorefter han som regnskabsfører fortsat var knyttet til biblioteket indtil 1942.

I 1941 fejrede biblioteket sit 40 års jubilæum ved udgivelse af et festskrift, redigeret og delvis forfattet af dets daværende formand, nuværende sekretær i DJF, J. K. F. Jensen. Bibliotekets nuværende formand er overtrafikkontrollør S. Svane Knudsen.

Begge biblioteker ledes og administreres efter de samme principper med hensyn til den daglige forretningsgang og valg af tillidsmænd, ligesom der er et fællespræg over deres love (ved-

tægter). I fællesskab benytter de fagbladene til optagelse af de periodiske forlegnelser over anskaffede nye bøger.

Begge har de været underkastet de samme vilkår med hensyn til den følelige konkurrence, der i de senere år er sat ind fra kommunale biblioteker, og som har bragt en kraftig nedgang i medlemstallet. Stærkest synes det at være gået ud over det sjællandske bibliotek, hvor medlemstallet ligger på 1000 mod det jysk-fynske på 1500. Tallene står dog vedvarende i nogenlunde forhold til personalestyrkerne i de to distrikter.

At de 2 biblioteker i tidens løb har øvet en stor kulturel mission er utvivlsomt, og endnu har de deres betydning, som kunne blive endnu større, hvis personalet i højere grad ville slutte kreds om dem og gøre brug af deres mange bogskatte. Ikke mindst ude på landet og i de mindre byer burde tilslutningen være betydelig. Også de bevilgende myndigheder burde vise de to biblioteker mere interesse end hidtil.

* * *

FRITIDSSYSLER

Indenfor en stor etat som jernbaneetaten vil man naturligvis vanskeligt kunne udpege nogen enkelt fritidssyssel som en typisk jernbanehobby.

I de helt gamle dage, hvor den lange arbejdstid ikke satte plads af til ret meget privatliv, blev der ikke tid til at tænke synderligt på den åndelige udvikling — lidt spredt avislæsning og en stump af en knaldroman i ny og næ var, hvad de allerfleste drev det til.

I de mindre provinsbyer og på landet var der så en kende nyttehavebrug, vel også en smule biavl og lidt gedehold; det sidste var betragtet som typisk for banepersonalet, særlig ledbevoftningens folk — de fleste lidt ældre vil huske geden på skråningen, den med urette noget ringeagtede „jernbaneko“.

Efterhånden som den faglige organisation banede vej for en

rimelig arbejdstid, flere fridage og den årlige ferie, ændrede billedet sig. Aviser og gode bøger kom ind i jernbanemændenes hjem. Interessen for læsning og udvidelse af kundskaberne blev vakt. Så kom oplysningsarbejdet, som er udtørligt omtalt andetsteds i bogen, og gav denne udvikling en yderligere stimulans. Hermed fulgte en stigende interesse for samfundsspørgsmål, og mange af forbundets medlemmer gjorde en god indsats i det kommunale arbejde rundt om i landet, og ikke få af dem har beklædt og beklæder vigtige poster i kommuner og partiorganisationer.

Men også på andre kulturelle områder fulgte jernbanemændene godt med. Der dannedes sangforeninger, musikforeninger og dramatiske foreninger i flere større byer, og i de senere år er en række jernbane-idrætsforeninger føjet ind i billedet af det kulturliv, der nu rører sig i etaten.

Vi skal herefter kortelig omtale nogle af de mest kendte af disse kulturelle sammenslutninger, som — selv om de ikke direkte er skabt af den faglige organisation — så dog har en meget nær tilknytning til den og i ikke ringe grad har været betinget af de fremskridt, organisationerne har fået gennemført.

Jernbanefunktionærernes Sangforening af 1904 er den ældste af disse foreninger, hvis formål har været at spinde humørets lyse tråd ind i hverdagens ofte noget mørkladne stof.

Den blev stiftet af en lille kreds af sanginteresserede jernbanemænd i København. Den første formand var nu forlængst afdøde overportør Peter Jensen, og siden 1926 har overportør Henrik Olsen været dens dygtige og energiske førstemand.

Jernbanefunktionærernes Sangforening af 1904 har altid haft et snævert tilknytningsforhold til Dansk Jernbane Forbund. Sangkoret, der har været ledet af dygtige dirigenter, har glædet tusinder af mennesker og har stedse været villigt til at assistere ved festlige og andre lejligheder, når forbundet fremsatte ønske derom. Foreningen indtager en meget smuk plads indenfor etatens kulturelle liv — og har også udadtil repræsenteret jernbanepersonalet på en særdeles smuk måde.

Københavns Jernbaneorkester af 1921 blev stiftet på initiativ af en kreds af musikinteresserede kammerater, som fandt, at stats-

banepersonalet burde have et etatsorkester i lighed med brandfolkenes, postvæsenets m. fl. Ideen slog an, og langsomt, men sikkert blev det udmærkede orkester bygget op, som i årenes løb har beredt os så megen glæde.

Ligesom sangforeningen har jernbaneorkestret ment, at det ikke alene havde den opgave at glæde jernbaneetatens egne folk, dvs. forbundets medlemmer, men at det også burde virke udadtil. Mangfoldige er de koncerter, det har givet „udenfor huset“, på hospitaler, alderdomshjem samt på børnehjælpsdagen og ved en række andre lejligheder, hvor der blev indsamlet til formål af almen velgørende art.

Orkestret består nu af 30 aktive medlemmer. Det er et af hovedstadens bedste amatørorkestre, som etaten og vort forbund har haft både glæde og ære af. Dets nuværende formand er overportør Max Jørgensen.

Århus Jernbaneorkester. Naturligvis måtte Jyllands hovedstad også have sit jernbaneorkester, og den fik det den 21. november 1928, da 10 af forbundets medlemmer besluttede dets oprettelse. Det blev startet som et strygeorkester med en jernbanemand, remisearbejder A. B. Petersen, som dirigent — det var således rent hjemmespundet. Efterhånden undergik orkestret en omdannelse, idet strygeinstrumenterne måtte vige pladsen for blæserne. Nu består det af 22 mand, der ligesom søsterforeningen i København både stiller sig til rådighed, når organisationen kalder, og når der er bud efter det udefra, hvilket ofte hænder. Også dette orkester har på en smuk og værdig måde repræsenteret etaten og DJF.

Orkestrets nuværende formand er logbetjent P. E. Axelsen.

Esbjerg Jernbaneorkester blev som den tredje af vore musikforeninger stiftet den 16. oktober 1942, altså midt under besættelsen, hvor lidt fest over tilværelsen i så høj grad tiltrængtes. Da instrumenter ligesom alt andet var steget stærkt i pris, måtte det nydannede orkester ty til et startlån på 1.000 kr., som optoges i forbundets hovedkasse på lempelige afdragsvilkår. Lånet blev imidlertid tilbagebetalt allerede efter et halvt års forløb, hvilket var en flot præstation. Det unge orkester tæller nu 25 aktive medlemmer og

støttes i sin økonomi af ikke mindre end 300 jernbanemænd i Esbjerg, der er indmeldt som „passive“ medlemmer.

Musikleknisk blev orkestret de første år ledet af en kommunal tjenestemand; nu er ledelsen overlagt af en jernbanemand, togbetjent F. Fjeldsted. Musikforeningens formand er overportør J. S. Vinther.

Esbjerg Jernbaneorkester nyder stor popularitet i sin by, og når dets festlige toner lyder på gader og pladser, skabes der en goodwill for vor etat, som har sin store betydning.

Jernbaneorkesterforeningen i Struer blev stiftet den 30. oktober 1944, også i de mørke besættelsesår. Orkestret fik straks 38 aktive og 70 passive medlemmer. Struer fællesafdeling fik af DJF bevilget 1.100 kr. til starten, og et lignende beløb blev skaffet ad privat vej. Også dette orkester fik en jernbanemand, togbetjent J. Livbjerg til dirigent, og der er i løbet af kort tid opnået glimrende resultater. Orkestret er ved at skabe sig en smuk position, og dets mål er at komme op på siden af sine søsterforeninger, hvilket sikkert også vil lykkes. Orkesterforeningens nuværende formand er overportør Knud Skov.

Næstved Jernbaneorkester blev oprettet i 1924; det bestod ved starten af 15 mand. Som følge af afgang ved forflytninger m. v. kom orkestret i løbet af nogle år ind i en nedgangsperiode, og det har nu kun 7 aktive medlemmer, men det består, og den levedygtighed, det har bevist, varsler godt for dets fremtid.

Orkestrets første formand var portør P. Christoffersen, den nuværende formand er stationsbetjent O. C. Brenholdt.

IDRÆTTENS FORENINGER

Idrætsrørelsen indenfor jernbanerne er ikke af så ny dato, som man egentlig skulle tro, idet de første forsøg på at skabe idrætsforeninger indenfor banerne allerede forsøgtes i årene efter den første verdenskrig. Foreninger som „Boldklubben DSB Centralværkstedet, København“, „Statsbanepersonalets Idrætsforening i Generaldirektoratet“ og „Jernbanefunktionærernes Idrætsforening, København“ blev i virkeligheden startet i årene 1918—1920.

Disse foreninger levede også i nogle år ved arrangementer med foreninger såvel i provinsen som i København, men da personale-reduktionerne satte ind i slutningen af 1922, måtte dette naturligt sætte sit præg på disse foreningers arbejde, da antagelse af ny-ansatte stoppede, og det knob med tilgangen af nye medlemmer. Foreningerne opløstes derfor tid efter anden.

Da organisationerne imidlertid ved forhandling med generaldirektoratet fik indarbejdet nye ansættelsesregler i forhold til den afgang, der fandt sted, var der påny skabt muligheder for en idrætsrørelse under mere faste rammer, og det viste sig også snart, at den ungdom, som kom til banerne i årene efter 1935, var meget idrætsinteresseret, og der startedes i årene 1938—1942 en række jernbaneidrætsforeninger landet over.

Det vil føre for vidt her at omtale hver enkelt af disse lokale foreninger, og vi må indskrænke os til følgende kortfattede oplysninger om deres landssammenlutning: „Danske Jernbaners Idrætsforbund.“

På initiativ af formændene for de 2 københavnske idrætsforeninger, Jernbanefunktionærernes Idrætsforening og Statsbanepersonalets Idrætsforening (kontorpersonalet) samledes samtlige jernbaneidrætsforeninger i 1946 i en landsforening „Danske Jernbaners Idrætsforbund“ med et medlemsantal af ca. 1400. I 1948 omfattede landsforbundet 22 lokalforeninger med ca. 2700 medlemmer. D.JI har et intimt samarbejde med de svenske, norske og finske idrætsorganisationer gennem „Nordiske Jernbaneidrætsmænds Samarbejdskomité“, der blev stiftet i Helsingborg i 1947.

Formand for „Danske Jernbaners Idrætsforbund“ er overportør Henry Klein, der lige fra starten har været en af dansk jernbaneidræts foregangsmand.

* * *



O. Andersen.



J. T. Lange.

FORBUNDETS ÆRESMEDLEMMER

Ved forbundets 25 års jubilæum i 1924 besluttede kongressen at hædre de mænd, der havde gjort et særlig fortjenstfuldt arbejde for organisationen.

Ved selve jubilæumskongressen udnævntes følgende gamle kammerater til æresmedlemmer af DJF.

Forbundets første formand, *P. D. Pedersen* (portræt side 44).

Jernbane-Tidendes første redaktør, *H. P. Hansen*, senere afgået ved døden (portræt side 273).

Tidligere formand for forbundet, *N. P. Christensen*, senere afgået ved døden (portræt side 59).



L. C. Jensen.



N. C. Madsen.



Th. E. Frederiksen.



R. V. Foged.

Tidligere formand for forbundet og redaktør af Jernbane-Tidende, *J. Christophersen*, senere afgået ved døden (portræt side 81).

Tidligere viceforretningsfører for forbundet, *J. V. Jensen* (portræt side 85).

Tidligere viceforretningsfører *Jens Rodevang*, senere afgået ved døden (portræt side 101).

Ved senere kongresser er følgende kammerater udnævnt til æresmedlemmer.

Ved kongressen 1929: Tidligere viceforretningsfører for DJF og formand for stationspersonalets fællesbestyrelse, *O. Andersen*.

Medlem af den midlertidige hovedbestyrelse januar—oktober 1899, *H. F. Fischer*, senere afgået ved døden.



C. W. J. Eriksen.



C. F. W. Poulsen.

Medlem af den midlertidige hovedbestyrelse januar—oktober 1899, *A. P. Trosborg*, senere afgået ved døden.

Tidligere medlem af hovedbestyrelsen og mangeårig formand for banepersonalets afdeling I, distrikt, *L. P. Thorsbro*, senere afgået ved døden.

Medlem af den midlertidige hovedbestyrelse, jan.—okt. 1899, *J. T. Lange*.

Ved kongressen 1940: Tidligere formand for forbundet, *Charles Petersen* (portræt side 89).

Tidligere viceforretningsfører, senere sekretær, *C. F. W. Poulsen*.

Tidligere medlem af hovedbestyrelsen, hovedrevisor og mangeårig kasserer for stationspersonalets afdeling II, 2. distrikt, *L. C. Jensen*.

Tidligere medlem af hovedbestyrelsen og forretningsudvalget og formand for banepersonalets afdeling I, distrikt, *N. C. Madsen*.

Ved kongressen 1944: Tidligere sekretær og redaktør af Jernbane-Tidende, *Chr. Vejre* (portræt side 273).

Tidligere medlem af hovedbestyrelsen og formand for banepersonalets afdeling III, 2. distrikt, *Th. E. Frederiksen*.

Ved kongressen i 1948:

Tidligere formand for forbundet *Thorvald Pedersen*, senere afgået ved døden (portræt side 221).

Tidligere medlem af hovedbestyrelsen, *R. V. Foged*.

Mangeårig kasserer for Københavns fællesafdeling, *C. C. W. J. Eriksen*.

* * *

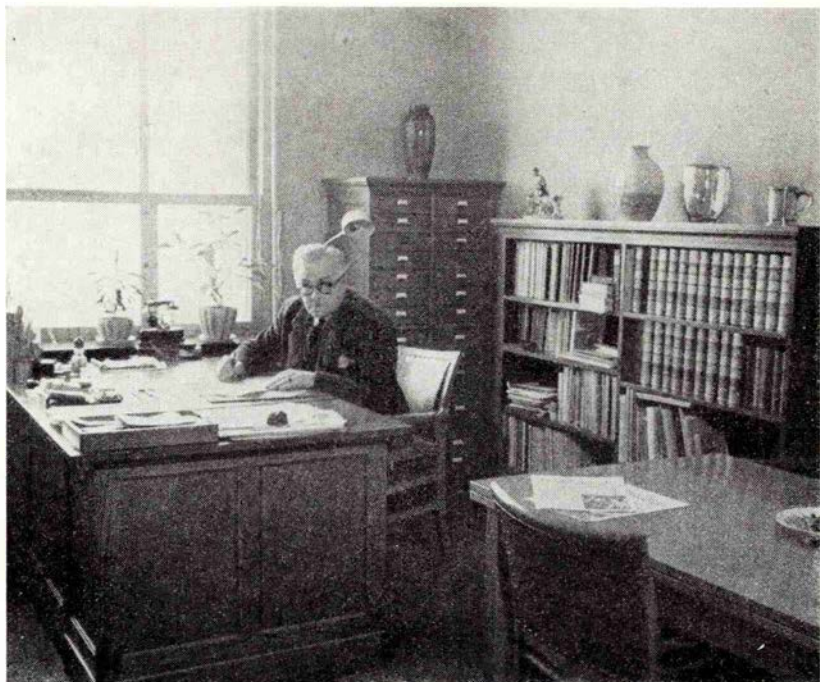
FORBUNDETS KONTOR

Forbundets første egentlige kontor oprettedes 1. januar 1900; det bestod af et lille værelse på en 2. sal i Reverdilsgade 8.

Da N. P. Christensen blev formand i 1903, flyttedes kontoret ud til hans privallejlighed på Sdr. Boulevard 50, 4., og da Chr. Nielsen valgtes til formand i 1906, blev det indrettet i hans lejlighed på Maria Kirkeplads, nr. 6. Imidlertid kunne virksomheden ikke længere nøjes med at være logerende, og i 1907 lejede forbundet 2 forholdsvis små kontorlokaler i Istedgade 3, st., th.



Forretningsføreren ved sit arbejdsbord.



Redaktøren i solskin.

I 1913 blev disse lokaler også for små, og der holdtes aller flyttedag. Valget faldt på en 4 værelses lejlighed i Istedgade 30, st., hvor forbundskontoret havde til huse i en halv snes år.

I 1922 blev ejendommen Halmtorvet 4 købt, og kontoret flyttede hertil i maj 1922.

I ca. 8 år boede forbundet under eget tag, men så blev det besluttet at sælge ejendommen, og der blev fra oktober 1930 lejet lokaler på Vester Boulevard 45.

Imidlertid blev pladsforholdene også for snævre her, særlig da lånefonden blev oprettet, og hovedkassereren blev fuldt beskæftiget, og i 1936 flyttede forbundskontoret til Dansk Arbejdsmandsforbunds moderne kontorbygning, Nyropsgade 27.

I december 1944 besluttede hovedbestyrelsen at foretage en rent midlertidig flytning, da det nære naboskab med Shellhuset blev for ubehageligt. Hipomænd og gestapofolk oprettede en permanent

maskingeværpost lige udenfor gadedøren i nr. 27, og på alle sider blev vi omgivet af tyske kontorer og militære arrangementer.

Ved velvilje fra Dansk Folke-Ferie fik vi overladt nogle anvendelige kontorlokaler på Veslerbrogade nr. 41 til foreløbig brug, idet det var hensigten at flytte tilbage, såsnart krigen var forbi.

Desværre gik Dansk Arbejdsmandsforbunds bygning sammen med genbygningen, Ingeniørhuset, op i luer den 21. marts 1945, da Shellhuset blev bombet og brændte, og huset var først genopført og færdigt til indflytning i februar 1947.



Sekretær Fr. Bøtcher.

Ved branden mistede forbundet forskellige ejendele, som der ikke var plads til i den midlertidige kontorlejlighed på Vesterbrogade, deriblandt en del gamle arkivsager og de fleste af vore billeder. Men et held var det alligevel, at kontoret havde søgt et midlertidigt opholdssted, ellers havde vi ligesom arbejdsmandsforbundet mistet det hele.

FORBUNDSKONTORETS MEDARBEJDERE

I forbundets første år blev arbejdet på forbundskontoret udført af den delvis tjenstgørende formand (forretningsfører) med lidt periodisk assistance. Ved ansættelsen af en lønnet forretningsfører i 1906 skete der en væsentlig forbedring af den rent kontormæssige betjening, og der blev antaget en kontordame. Jernbane-Tidendes redaktion blev i alle årene indtil 1918 væsentlig ledet fra redaktørens private bopæl.



Hovedkassereren „sætter penge ind“.



Ekspeditionen (fru Agnete Johansen).

Da J. Christophersen blev forretningsfører i 1910, var arbejdet efterhånden vokset således, at der krævedes noget mere assistance, og viceforretningsføreren (dengang Charles Petersen) bistod, når han var tjenestefri, forretningsføreren.

Under krigsårene, da Charles Petersen havde overtaget forretningsførerposten, blev arbejdet yderligere forøget, og viceforretningsføreren, Jens Rodevang, ydede assistance som frilidsbeskæftigelse.

I 1919 viste det sig nødvendigt at få endnu en mand fast knyttet til kontoret, og det vedtoges at ansætte en sekretær (Chr. Vejre), samtidig blev Jernbane-Tidendes redaktion henlagt til kontoret. Den periodiske kontorassistance havde allerede dengang i nogle år været forøget med en mand, overportør H. C. Nary, der i en årrække førte forbundets medlemskartotek. Jernbane-Tidendes distributionslister blev i en lang årrække ført af togfører N. P. Christensen (den tidligere formand), senere førtes de i en del år af pakmester Th. Skov. Såvel medlemskartoteket som distributionslisterne henlagdes for en snes år siden til kontoret. Da C. F. W. Poulsen var blevet viceforretningsfører, knyttedes også han til kontoret, dog kun et par dage om ugen, indtil han efter at være valgt til sekretær blev fuldt beskæftiget.



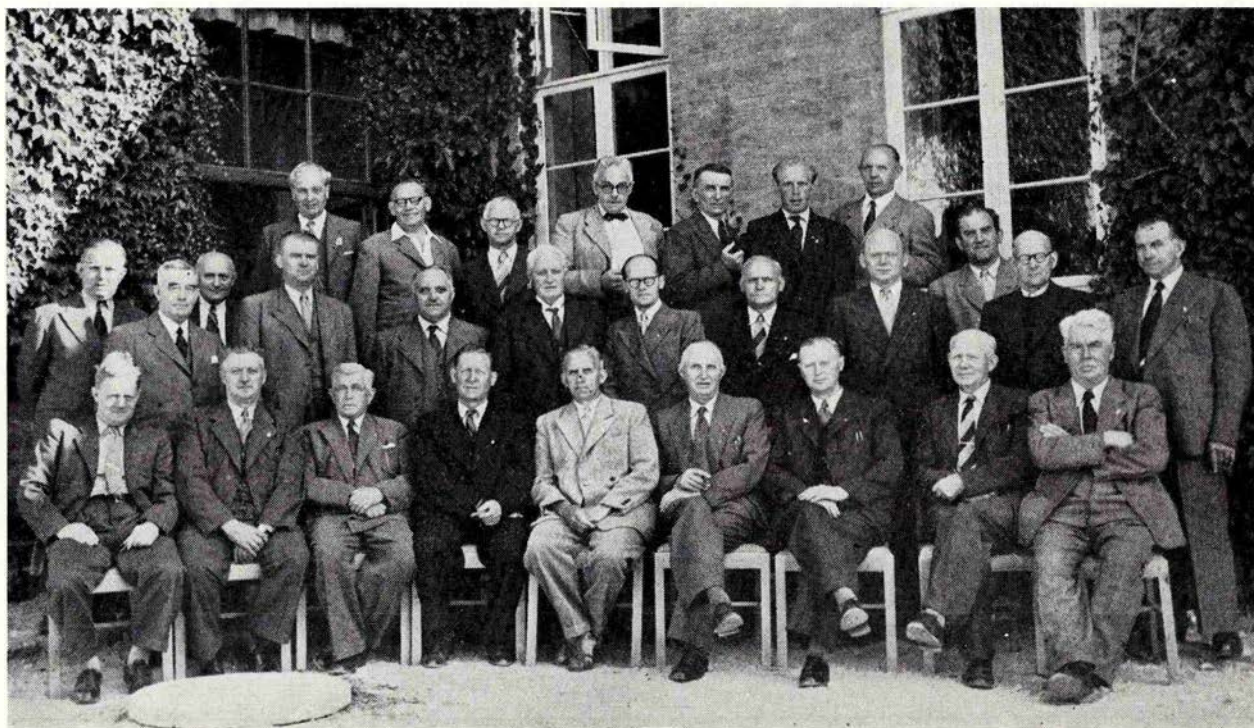
Hovedkassens ekspedition (frk. Helene Carstensen og fru Sonja Hansen).

I 1934 fik kontoret en væsentlig udvidelse, idet hovedkassens forretninger, der hidtil var varetaget af hovedkassereren som frilidsarbejde dog med en slags filial hos forretningsføreren, blev inddraget under dets område. Det skete samtidig med lånefondens oprettelse, og det stærkt forøgede arbejde, som dermed blev pålagt hovedkassereren gjorde, at han nu blev fuldt beskæftiget.

Kontorets nuværende personale er:

Forretningsfører P. Madsen, valgt i 1948 efter en mangeårig virksomhed som afdelingsformand og medlem af hovedbestyrelse og forretningsudvalg. — Sekretær og redaktør J. K. E. Jensen, valgt i 1944, tidligere i en lang årrække afdelingsformand og medlem af hovedbestyrelse og forretningsudvalg. — Sekretær Fr. Bøllehøj, valgt i 1948, tidligere i mange år afdelingsformand, medlem af hovedbestyrelse og viceforretningsfører. — Hovedkasserer L. Thorup, valgt i 1941, i en årrække medlem af hovedbestyrelsen samt revisor i hovedkassen. — Kontorassistent, fru Agnete Johansen, ansat 1936. — Kontorassistent, frk. Helene Carstensen, ansat 1939. — Kontorassistent, fru Sonja Hansen, ansat 1946. — Rengøringsdame, fru Ebel Sørensen, ansat 1909.

* * *



Hovedbestyrelsen for DJF i jubilæumsåret.

Øverste række: L. Thorup, Meldgaard Kristensen, H. S. Hansen, J. K. F. Jensen, O. B. Johansson, E. Madsen, J. C. Kristensen. Måtterste række: J. P. Pedersen, A. E. Klinkvort, Fr. Bøtchiær, P. Madsen, N. J. Olsen, N. S. Sørensen, G. Eklund, V. E. Hansen, E. Rasmussen, M. Schiølte, V. B. Frederiksen, A. J. Lutvigsen. — Sidtende: C. M. Albrechtsen, N. A. Jensen, H. Rasmussen, H. V. Johansen, N. Kolding, P. Pedersen, P. Jensen, H. C. Nielsen, M. C. Jensen.



D.J.F. er et barn af DSB — noget af en sildelødning måske, eftersom aldersforskellen er et par og halvtreds år. Man kan ikke just påstå, at „moderen“ hilste dets tilsynekomst med videre glæde, og når sandheden skal siges, har barnet vel heller ikke altid behandlet sit ophav med den sønlige ærbødhed, som navnlig efter den lidt ældre tids begreber er en af familiens bærepiller.

Men eftersom årene gik, og de to lærte hinandens karakteregenskaber at kende, bedredes forholdet betydeligt; begge parter forstod, at de var i samme vogn og havde brug for hinanden, og selv om der har været gnidninger og skuffelser i samlivet — og hvor kan de undgås? — så er de bånd, der knytter dem til hinanden, så stærke og livsviglige, at et afgørende brud ligger helt udenfor det tænkelige.

Derfor skal også dette værk om „sønnens liv og bedrifter“ indeholde en omtale af „moderen“, DSB, som nu i mere end hundrede år har givet brødet til skiftende jernbanegenerationer. Vel har hun krævet både nøjsomhed og pligttroskab og undertiden svære ofre, men til gengæld har hun givet sine børn, vingehjulets sønner, de livsværdier, som en interessant og samfundsnyttig gerning nu en gang indeholder.

DE FØRSTE SKINNER LÆGGES

Den 30. januar 1843 fremsendte industriforeningen i København et andragende til kong Christian den VIII om regeringens støtte til fremme af det første jernbaneforetagende i Danmark, strækningen fra hovedstaden til Roskilde og videre derfra til en havn på den vestlige kyst af Sjælland. Man formulerede sine ønsker således:

„I Anledning af en gennem Industriforeningen her i Staden under 24. Marts 1841 indsendt allerunderdanigst Ansøgning om Foretagelse for offentlig Regning af Nivellement og Overflag paa Anlægget af en Jernbane mellem Rjøbenhavn og Roeskilde, har Deres Majestæt havt den Naade, under 11. Juni samme Aar at bevilge en Sum af 1000 Rbd. af Sinanserne til dette Ojemeed, samt under 24. Juli næstefter allernaadigst forundt daværende Premierlieutenant v. Dirksen af Artillericorpsset den fornødne Permission til at foretage dette Arbejde. Da Samme var fuldendt, og den i Industriforeningen til Sagens Ledelse nedsatte Comitee derefter havde indgivet et allerunderdanigst Andragende om, at Ingenieurcorpsset maatte afgive Betænkning over adskillige Punkter i det af Lieutenant v. Dirksen foretagne tekniske Nivellement og Overflag, havde Deres Majestæt, under 20. Marts forrige Aar, atter den Naade, at sende Sagen til Ingenieurcorpssets Undersøgelse.

„Deres Majestæt har saaledes viist dette Anliggende, fra dets Begyndelse, en Opmærksomhed og en Bevaagenhed, uden hvilken det ikke kunde være fremmet, og det er i Tillid til denne Deres Majestæts Interesse for Sagen, at vi, efter at hiint Nivellement er foretaget, og efter at vi fra Ingenieurcorpsset under 13. August forrige Aar, have modtaget en af Capitain v. Riiker udarbejdet Betænkning, og Sagen derefter paany har været underkastet Drøftelse i Industriforeningens Repræsentantskab, vove at fremkomme med nærværende allerunderdanigste Ansøgning om Concession til, ved Hjælp af Aktietegning at anlægge en Jernbane fra Rjøbenhavn til Roeskilde og videre gennem Sjælland, indtil en vestlig Havn.

— — —

„Den Hovedbetingelse, uden hvilken der, efter vort Skjønnende, ikke er Mulighed for at realisere Planen, er den, at Deres Majestæt, næstefter at tilsiige Foretagendet Deres allernaadigste Beskyttelse, tillader, at Statskassen paa en eller anden Maade kommer det til Hjælp. Den Understøttelse, som vilde være den

den jysk-fynske baner overgik til staten, og kun 67 år siden de sjællandske baner ophørte som privatbaner. Den egentlige sammenslutning i administrativ henseende af de 2 jernbaneområder fandt dog først sted i 1885. Banenettet i Jylland—Fyn var ved overtagelsen i 1867 i udstrækning 300 km, de sjællandske baner i 1880 380 km. På dette sidste tidspunkt var jysk-fynske baner vokset til 850 km, altså i løbet af 13 år en forøgelse til omtrent det 3-dobbelte. Væsentlig ved nyanlæg i Jylland—Fyn var jernbaneområdet i 1885 kommet op på ca. 1550 km. Det vil således ses, at der først under statsdrift kom rigtig fart i jernbanebyggeriet herhjemme. I privatdriftens tid var man — særlig på Sjælland — meget tilbageholdende med anlæg af baner, ved hvilke man ikke på forhånd kunne regne med gevinst. Statsbanerne har, sålidt som privatbanerne, dog aldrig været noget særlig udbyttegivende foretagende og skal heller ikke være det. Hvad de betyder for landet kan ikke måles med bogholderiets talkolonner. Der må her regnes med de værdier, som ikke lader sig bogføre, men som de ved deres virksomhed har skabt for hele det danske samfund, bl. a. ved den billiggørelse af befordringsomkostningerne, som særligt under statsdrift kom alle erhverv og hele befolkningen tilgode. Overgangen fra privatdrift til statsdrift var derfor en meget betydningsfuld begivenhed i vore baners historie. Den lod sig for de sjællandske baners vedkommende dog først gennemføre efter meget langvarige drøftelser på rigsdagen.

De jysk-fynske baners første anlæg, jernbanen fra Århus til Randers 1862, Langå—Viborg 1863, Viborg—Skive 1864, Skive—Struer og Nyborg—Middelfart 1865, Vamdrup—Fredericia, Middelfart—Strib og Struer—Holstebro 1866, var foretaget af engelske entreprenører, Peto, Brassey & Belts, og indtil september 1867 var driften ledet af et engelsk driftsselskab. På dette tidspunkt, da banelængden var ca. 300 km, overtoges banerne af staten.

Fra 1880 til 1885 var hvert af de 2 statsbaneområder ledet af en direktør, i Jylland—Fyn Niels Holst, på Sjælland Viggo Rothe. Den sidste havde i omtrent 30 år været direktør for sjællandske baner — altså også under privatdriften. Først fra 1885 blev statsbanernes chef benævnt generaldirektør. Under hyppigt skiftende

styrelsesordninger (1885, 1887, 1892, 1898, 1903 og 1915) beklædtes dette vigtige embede af følgende: Niels Holst 1885—89, I. V. Tegner 1889—1902, G. C. C. Ambt 1902—1915, Andersen Alstrup 1915—1931, P. Knutzen 1931—1945, og siden da af Emil Terkelsen.



Johan Christian Gustav Schram.

Den stærkt stigende udvikling, som danske jernbaner har gennemgået fra den første begyndelse, indtil det i hundredåret for deres opståen med rette kunne siges, at de — relativt — så at sige på alle områder stod på højde med de bedste jernbaneordninger i Europa, skildres i følgende afsnit, opdelt efter de forskellige direktørers og generaldirektørers funktionstid.

JOHAN CHRISTIAN GUSTAV SCHRAM. — Født 1802. Direktør for den sjællandske jernbane 1847—1856.

I 1840 udgav han sammen med sekretær i rentekammeret, Søren Hjorth, en brochure om anlæg af en jernbane fra København til Roskilde

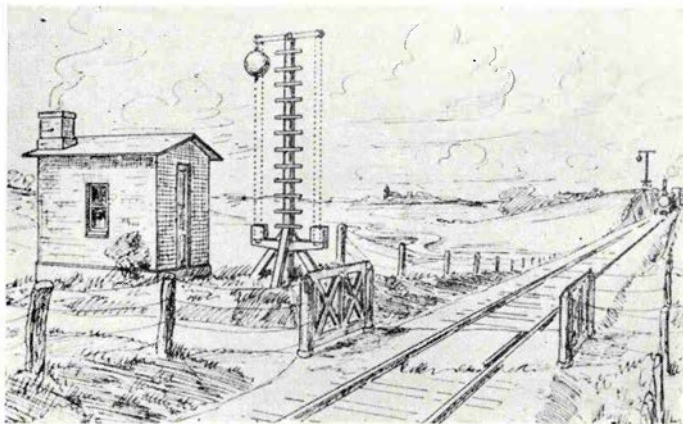
og fik Industriforeningen til at tage sagen op. Da foreningen efter 3 års forhandlinger opnåede koncession på anlægget af en bane med senere forlængelse til Korsør og eventuelt sidebaner i flere retninger og med ret til at overdrage den til et i dette øjemed dannet aktieselskab, blev han i 1844 valgt til selskabets administrerende direktør.

Han skildres som vel lidt og agtet for sin ubestikkelige redelighed. Hans sangvinske temperament tjente ham udmærket som igangsætter af foretagendet, men passede ikke godt til at overvinde de vanskeligheder af administrativ art, som meldte sig i banens første driftsår. Da Korsørbanen var fuldført i 1856, fratrådte han sin stilling som administrerende direktør.

I tiden fra 1847 til 1856 bestod initiativet væsentligst i de forberedelsesarbejder, der krævedes for at forlænge den kun 4 mil lange Roskildebane til Korsør. Finansieringen voldte imidlertid store vanskeligheder, og først efter treårskrigen 1848—50 kom en

forhandling igang mellem det private sjællandske jernbaneselskab og nogle engelske storentreprenører om anlæg af fortsættelsesbanen, og samtidig henvendte man sig til regeringen om statslølle. Sagen mødte en del modstand, men den daværende finansminister, W. Spønneck, viste en klar forståelse af et moderne kommunikationsvæsens betydning. Han fremsatte i 1851 et lovforslag i folketinget, der gik ud på at yde en 4 pct. rentegaranti for hele strækningen. Loven blev vedtaget i begge ting 27. februar 1852, og i 1853 påbegyndte englænderne anlæg af banen. Det var firmaet Fox, Henderson & Co., som overtog entreprisen og finansieringen. Medens den første bane til Roskilde hovedsagelig var bygget for tyske penge (af 7500 aktier var de 6370 på tyske hænder), blev den anden altså bygget for engelske. Det engelske firma opgav dog efter overenskomst med selskabet anlægsarbejdet 8. marts 1856, og det sjællandske selskab fuldførte derefter arbejdet, så at banen kunne åbnes 27. april samme år. Samtidig etableredes den elektriske morse-telegraf. På Roskildebanelen havde man indtil da klaret sig med den optiske telegraf, en række mastesignaler med ophejselige kurve (i mørke med lygter) opstillet med kort afstand, synlig fra post til post.

Det meget lille jernbaneområde leledes af en direktion på 3 medlemmer, medens selskabets højeste myndighed var den årlige generalforsamling af aktionærer.



Optisk signalpost på Roskildebanelen.

VIGGO ROTHE. — Født 1814. Ingeniør. Direktør for de sjællandske jernbaner 1856—1885.

Hans jernbanegering begyndte allerede i 1848, året efter åbningen af banen til Roskilde. Den 1. juni tiltrådte han stillingen som teknisk direktør. Da Korsør-banen var færdiganlagt, udnævntes han til administrerende direktør. Da han



Viggo Rothe.

havde ledet det private jernbaneselskab i ca. 25 år, blev han direktør for statsbanerne på Sjælland, og først da administrationen af samtlige statsbaner i landet samlede under én generaldirektør fra 1. oktober 1885, trådte han tilbage.

Under Viggo Rothes ledelse voksede det sjællandske jernbanenet fra 110 km til ca. 400 km ved tilkomst af banerne København—Klampenborg 1863, Hellerup—Lyngby—Hillerød—Helsingør 1863—64, Roskilde—Masnedssund 1870, Roskilde — Holbæk — Kalundborg efteråret 1874 og Frederiksberg—Frederikssund 1879. 1880 til 1885, da staten havde

overtaget de sjællandske baner, skete ingen væsentlig udvidelse af det sjællandske jernbanenet. Af større foretagender i retning af indre udbygning må nævnes flytningen af Københavns første banegård til den nordre side af Vesterbrogade i 1864, da Klampenborgbanen og Nordbanen over Hillerød til Helsingør var åbnet. Den anselige stationsbygning med den beundrede bukonstruktion over perronhallen kom til at ligge, hvor nu Axelborg og Paladsteatret ligger. Dobbeltspor var straks i 1847 anbragt mellem København og Valby, men det 2. spor blev allerede taget op i 1858. Først i 1874 fik hele strækningen København—Roskilde sit 2. spor, og i 1877 fulgte Hellerup—Klampenborg efter.

Da Viggo Rothe havde ledet de sjællandske baner i 10 år (1866), var de administrative forhold til det i udstrækning ret beskedne

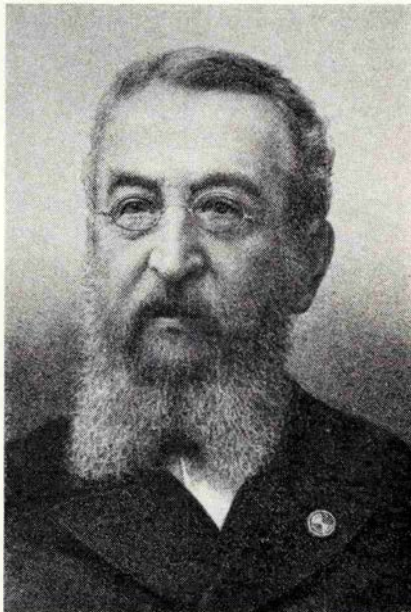
område (175 km) ret enkle og næppe synderlig præget af indgriben fra lovgivningsmagts side. Anden var fra ledelsens side nærmest patriarkalsk. Der arbejdedes med et personale på 430 mand. Det siges, at direktøren kendte hver enkelt mand. Området var — også i geografisk henseende — heller ikke større, end at han personlig kunne have indseende med selv ubetydelige foretagender ude på stationerne. En egentlig organisationsplan, som i sin opbygning viser en begyndende linie, der fortsattes i de senere administrationsordninger lige op til vore dage, fastslog Rothe i 1874, da han havde ledet banerne i 18 år. Banelængden var nu vokset til 270 km. Selskabet sorterede under indenrigsministeriet og fik i sin styrelse en centralledelse (direktion), en linieledelse og en lokal ledelse og endelig en fagdeling i fire afdelinger: Bancafdeling, maskinafdeling, driftsafdeling og regnskabsafdeling. Denne plan bestod, indtil banerne i 1880 overgik til statsdrift.

NIELS HENRIK HOLST. — Født 1828. Ingeniør med militæruddannelse. Direktør for de jysk-fynske statsbaner fra 1867. Generaldirektør for DSB fra 1885—1889.

Under det engelske selskabs drift af de første jyske baner 1862—67 var han knyttet til statens tilsyn med disse, og da staten i 1867 overtog disse baner, blev han udnævnt til driftsbestyrer. Niels Holst indlagde sig særlig fortjeneste ved sin interesse for oprettelse af dampfærgeruter i forbindelse med bestående jernbaneanlæg, og han blev energisk forkæmper for indførelse af færge-drift. Da en sammenslutning af de sjællandske og de jysk-fynske baner fandt sted i 1885, blev han udnævnt som den første generaldirektør for det samlede danske statsbanenet.

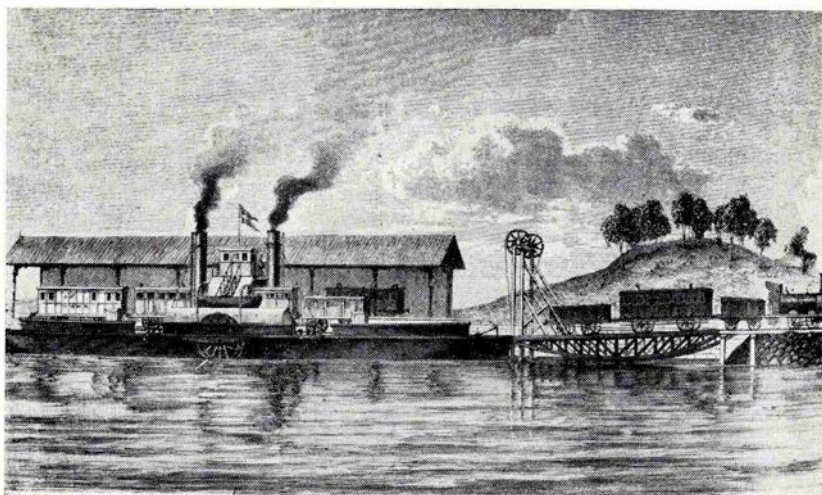
Han døde i embedet i en alder af kun 61 år.

I Niels Holsts tid fandt en meget betydelig udvikling sted.



Niels Henrik Holst.

De 300 km baner i Jylland-Fyn var i 1885 vokset til ca. 1125 km, og hertil kom ved sammenslutningen de sjællandske baner med ca. 400 km. Men disse nøgne tal er jo kun af ringe værdi som målestok for den udvikling, som banerne også indadtil teknisk set gennemgik i hans embedstid, der iøvrigt markeres ved følgende data for tilkomst af nye baner: Fredericia—Århus 1868, Randers



Dampfærgen „Lillebælt“ ved den bevægelige bro i Fredericia.

—Ålborg 1869, Vendsysselbanen og Skanderborg—Silkeborg 1871, dampfærgeforbindelsen over Lillebælt i 1872, (den første spire til den senere omfattende overfarts trafik ved statsbanerne), Lunderskov—Varde 1874, Holstebro—Ringkøbing—Varde og Ribe—Bramminge 1875. Limfjordsbroen Ålborg—Nørresundby i 1879, hvor trafikken hidtil havde måttet besørges af dampskib, Silkeborg—Herning, der var anlagt som privatbane i 1878, overgik til staten i 1879, Herning—Skern 1881, Randers—Grenå og Århus—Ryomgård, der var anlagt som privatbane i 1876—77, overtoges af staten i 1881, Thybanen 1882, Sallingbanen og Assensbanen i 1884. Efter Lillebæltsoverfarten, der i 1877 fik sin ene dampfæрге forøget til 2, fulgte overfarten over Oddesund og den vigtige Storebæltsoverfart i 1883. Efter sammenslutningen af de 2 jernbaneområder i 1885 fulgte anlægget af banen Ribe—Vedsted, på hvilken

etatsråd Tietgen fik koncession. Den åbnedes i 1887 og blev underlagt statsbanerne. Endnu en overfart — Sallingsund — der var nær sin fuldførelse, da Niels Holst døde, blev åbnet umiddelbart efter, 1. oktober 1889.

Heller ikke indadtil blev udviklingen forsømt i de første 18 års statsbanedrift i Jylland—Fyn. Det synes, som om adskillige tekniske forbedringer, særlig hvad angår komfort for det rejsende publikum, som tid efter anden fandt sted på de jysk-fynske statsbaner, blev en spore for de private baner på Sjælland til at følge trop, selv om en alt for stor flothed på områder, hvor det kostede penge, ikke just harmonerede med den sparsommelighed, der var et fremtrædende træk i Viggo Rothes administration. Niels Holst havde et vågent blik for de krav, tiden stillede til vort trafikberedskab, om vi blot nogenlunde skulle kunne følge med udviklingen i vore nabolande. De første primitive forhold på togopvarmningens og belysningens område afløstes lidt efter lidt af relativ gode forbedringer; man gik fra de slet lysende tranlamper til rapsolie-lamper og senere mineralolielamper. Gasbelysning blev en ganske kort epoke, og den gennemførte elektriske belysning kom først efter hans død, idet mangel på elektricitetsværker i Jylland—Fyn trådte hindrende i vejen for et sådant fremskridt. Forbedringen i opvarmning af togene fulgte han nøje. De tidligt anvendte stedsebrændende små ovne til koks, der anbragtes i kupeerne, hvor en siddeplads fjernedes for at afgive plads, afløstes senere af flade jerntrådkasser, der med tilrettelagt fyr blev stukket ind under kupesæderne fra en låge i vognens udvendige side. Toiletter fandtes oprindeligt ikke i togene. De indførtes i Jylland—Fyn først omkring 1870. (Sidst i halvfjerdserne måtte direktør Rothe følge efter på Sjælland). Denne begunstigelse kom dog først kun 1. og 2. klasses rejsende tilgode, og kun undtagelsesvis blev der givet 3. klasses rejsende adgang dertil.

På sporforstærkningens område fulgte man samvittighedsfuldt de stigende krav, som sværere og sværere lokomotiver og vogne stillede til sporets bæreevne. De hidtil anvendte jernskinner afløstes i halvfjerdserne af de stærkere stålskinner. Telegrafanlægget forbedredes, og man var omkring 1870 nået til en udformning, som — fraset enkelte forbedringer — er den samme, som anvendtes op

til vore dage. Efter tilfredsstillende prøver indførtes i 1882 (på Sjælland i 1884) den ikke-automatiske vakuumbremse.

Medens den første jyske strækning Arhus—Randers (1862) havde to togpar daglig i hver retning og en køretid på $1\frac{3}{4}$ time, blev toggangen i de nærmeste år — ved nye strækningers ibrugtagning — forøget til 3 à 4 togpar. Betegnelsen „iltog“ kom i halvfjerdserne for strækningerne Fredericia—Vamdrup, Fredericia—Langå og Nyborg—Strib. Den i 1883 åbnede overfart Korsør—Nyborg var planlagt med 3 dobbeltture, men allerede i 1885 sejledes 5 dobbeltture, og de nærmest følgende år forøgedes trafikken over bæltet betydeligt.

Da Niels Holst i 1869 havde ledet de jysk—fynske statsbaner i 2 år, var hele personalestyrken 850 mand, heraf i bestyrelsen og hovedkontoret 21 mand, de øvrige spredt i forskellige afdelinger efter en fagdeling, der viste en organisationsplan væsentlig som den samtidige sjællandske, og som blev grundtrækket i senere jernbaneordninger. Den første egentlige organisationsplan fik han gennemført i 1878, den blev udfærdiget af indenrigsministeriet. Den viste de tre led: Centralstyrelsen, distriktsledelsen og lokal ledelse samt en faglig deling: Bane-, maskin-, drifts- og regnskabsafdeling. Den blev den gældende, indtil statsbanerne i de to landområder sammensluttedes i 1885. Som generaldirektør oplevede Niels Holst ikke mindre end to nye styrelsesordninger, en *foreløbig* af 1885, og en *midlertidig* af 1887, begge fastsat af indenrigsministeriet (minister H. P. Ingerslev). Denne sidste ordning var bestemt af den vigtige opgave, der forestod, en sammensmeltning af de to tidligere stærkt adskilte jernbaneområder, populært sagt, den skulle være formidler af de tanker og ideer, som længe havde været rådende med hensyn til, hvorledes samfærdselen på vore baner og overfarter bedst lod sig ordne under statsdrift til gavn for hele det danske samfund. Den blev — trods den bevidst midlertidige karakter — stærkt kritiseret som et alt for stort maskineri i forhold til det eksisterende jernbanenet. Den havde bl. a. en nydannelse: Et jernbaneråd bestående af repræsentanter for agerbrug, handel, industri, håndværk, fiskeri og havebrug. Rådet ophævedes igen i 1893, men genopstod under en senere ordning (1915) og består, i en ændret skikkelse, endnu i dag. Den nyord-

ning, som kritikken affødte, og som først gennemførtes i 1892 efter Niels Holsts død, blev præget af hans betydelige saglige indlæg under dens forberedelse på rigsdagen. En vigtig epoke i banernes historie afsluttedes med Niels Holsts embedsgerning.

I. V. TEGNER. — Født 1832.
Ingeniørrofficer. Generaldirektør
1889—1902.

I 1861 ansattes han som afdelingsingeniør ved kontrollen med jernbaneanlæggene i Jylland—Fyn. I 1869 udnævntes han til overingeniør for statsbaneanlæggene, og gjorde sig i denne stilling navnlig fortjent som brobygger. Af hans broarbejder bør bl. a. nævnes Limfjordsbroen, Ålborg—Nørresundby (1879) og Masnedøbroen (1883). I 1889 blev Tegner generaldirektør, en stilling han beklædte til den 1. august 1902, da han trak sig tilbage.

Denne 13-årige periode blev en forlsat bekræftelse på, at statsstyrelse var langt at foretrække for den private drift af et så vigtigt og samfundsgavnligt foretagende som banerne. Det stærke initiativ, som i de foregående år var blevet udfoldet for en stadig udvikling af vore kommunikationsmidler, fortsattes i Tegners embedstid. Udadtil betegnedes perioden ved en forøgelse i banelængde på ca. 300 km, men endnu stærkere virkede initiativet ved den indre udbygning. En del af de foretagender, der fuldførtes og toges i brug, var naturligvis dels forberedt og dels påbegyndt af hans forgænger, men der er dog tilstrækkelige „data“ til at betegne hans tid som en meget vigtig periode af banernes historie: Dobbeltsporet Hellerup—Holte 1891, den nye Helsingør station samme år, Slagelse—Næstved- og Skelskørbanen toges i brug i 1892, Himmerlandsbanen 1893, den længe savnede kystbane til Helsingør i 1897, Slagelse—Værsløv 1898, dobbeltsporet Roskilde—Korsør 1900, det



I. V. Tegner.

store og moderne Københavns godsbanegårdsanlæg i 1901. Hertil kom foruden en *indre* udbygning af vore overfarters flåde, en forøgelse af overfarternes antal: Helsingør—Helsingborg 1892, København—Malmø 1895 og et længe forberedt og næsten fuldført anlæg af overfarten Gedser—Warnemünde, der toges i brug i 1903, året efter hans afgang. Til Tegners periode knytter sig betydelige re-



Sikkerhedsanlæg på Københavns gamle hovedbanegård.

former på køreplansområdet, hastigheden forøges ved indsættelse af ekspreslog på vigtige hovedruter. Også på del internationale område opnåedes der betydelige forbedringer og gode togforbindelser med tilgrænsende lande ved rationelt samarbejde med fremmede landes baner. Alt dette var ledsaget af store forbedringer af vort rullende materiel og vore sikringsanlæg.

Omkring 1890 afløstes det tidligere primitive varmesystem i togene af højtryksvarmeapparater. Sidst i halvfemserne begynde man at bygge indergangsvogne med side- eller midtergang, en reform, der bl. a. medførte, at den udvendige og meget livsfarlige billettering efterhånden kunne ophøre. Vandklosetter og rindende vand til håndvask i togenes toiletrum indførtes omkring 1900. Elektrisk belysning blev forsøgsvis indført i halvfemserne med et

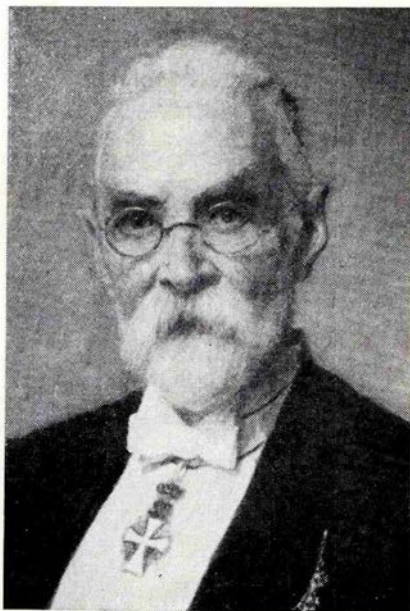
akkumulatorbatteri i hver ende af loget. Omkring 1895 indførtes de automatiske vakuumbremser i persontogene.

Under hele Tegnens periode var der fart i udviklingen på alle tekniske og driftsmæssige områder, og ved at tage medansvaret for de billige takster var han med til at vænne befolkningen til at drage den fulde nytte af de gode samfærdselsforhold, der blev skabt. Dog opstod der med årene en stadig voksende kritik mod hans administration, som man fandt var for dyr, for bureaukratisk og for stærkt centraliseret. Den første omfattende jernbaneulykke med store tab af menneskeliv, „Gentofteulykken“ 1897 (40 døde), gav anledning til en voldsom kritik af „det tegnerske system“, med hvilket ulykken *) dog ikke kunne siges at have forbindelse.

Tegner kom et par år efter sin tiltræden til at arbejde under styrelsesordningen af 1892, der var fremgået af kravet om en forenkling af den meget omfattende ordning af 1887. Denne ordning blev afløst ved loven af 1898, der dog kun på uvæsentlige punkter afveg fra den forudgående, og som bestod indtil 1903, året efter Tegnens afgang som generaldirektør.

G. C. C. AMBT. — Født 1847. Ingeniør.
Generaldirektør 1902—1915.

Med udnævnelsen af Tegnens efterfølger i 1902 fortsatte man det princip at vælge en tekniker til den øverste leder af statsbanerne. Mens de to første generaldirektører var trådt til efter adskillige års forudgående ingeniørvirksomhed ved banerne, tog man nu en embedsmand fra Københavns kommune, den hidtil værende stadsingeniør. I 1898 deltog Amt i den internationale konkurrence angående planer til Københavns banegårdsordning. Hans bane-

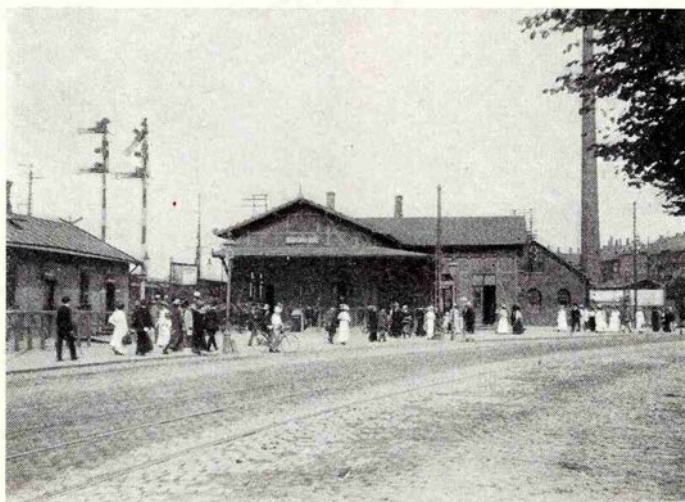


G. C. C. Amt.

*) Ulykken skyldtes ifølge undersøgelsesresultatet, at lokomotivfører Carl Hansen havde overset Gentofte stations stopsignal.

gårdsplan vakte megen opmærksomhed og førte ham fire år senere til statsbanernes chefspost. Hans interesse lå i overvejende grad på det tekniske område, og til denne del af hans gerning er hans navn særlig knyttet. Ambt tog sin afsked med udgangen af september 1915.

Udadtil betegnedes udviklingen af statsbanerne i Ambts 13-årige periode bl. a. ved en forøgelse af banelængden fra ca. 1900 km til ca. 2200 km. Banenettet forøgedes således med følgende nye strækninger: Sorø—Vedde i 1903, Holstebro—Herning i 1904, Viborg—Herning i 1906, Laurberg—Silkeborg i 1908, Herning—Give (—Vejle) i 1914, ydre godsbane ved København 1909. Den vigtige kontinentalrute Gedser—Warnemünde åbnedes i Ambts første embedsår, 1903. I hans sidste embedsår, 1914—15, overtoges fra Det forenede Dampskibsselskab ruten Kalundborg—Århus, der betegnede en betydelig reform i samfærdselen mellem Sjælland og Jylland, og hvor der efterhånden op til vore dage blev indsat hurtigsejlende moderne skibe. Men først og sidst blev Ambts navn knyttet til det gennem mange år stærkt diskuterede problem, omordningen af de københavnske banegårdsforhold, der omkring århundredskiftet og de nærmest følgende år var blevet så forældede — og med den stærkt stigende trafik så umulige — at kravet om en



Den gamle Holtebanegård i København, nedlagt 1917.

løsning meldte sig med styrke. Den del af reformen, som han nåede at fuldføre, betød — populært sagt — nedlæggelse af alle niveauoverskæringer med de forhistoriske bomme på gader og veje i hovedstaden, anlægget af en moderne centralbanegård til afløsning af „Herholdts banegård“ fra 1864. Den var en ganske nødvendig forudsætning for, at statsbanerne med held kunne afvikle



Københavns hovedbanegård, åbnet 1911.

den stærke stigning i trafikken, som netop fandt sted i perioden 1902—15. Københavns 3. banegård toges i brug i 1911 (arkitekt professor Wenck), og en virkelig centralisering af toggangen til og fra København kunne nu påbegyndes. Tilbage stod dog et vigtigt afsnit, anlæget af boulevardbanen København H—Østerport, der satte den i 1897 åbnede kystbane til Helsingør i direkte forbindelse med hovedstadens centrum. Den var forberedt og nær sin fuldendelse, da Amt afgik i 1915, men kunne først tages i brug i 1917. Store og vigtige tekniske forbedringer kendetegner iøvrigt Amts embedstid; det gælder modernisering af sikringsanlæggene, nye stationsanlæg, en forøgelse af dobbeltsporanlæggene fra 160 km til 260 km (bl. a. den fynske hovedbane), fortsat forstærkning af selve sporet, en planlagt stenballastering, der dog først fandt sted fra 1914.

I 1909 indførtes de første anlæg med dynamobelysning i togene. Dynamoer, som anbragtes under vognen, blev trukket fra en vognaksel ved rem.

I årene op til 1912 skete forøgelsen af personvognsmateriel udelukkende med truckvogne, men derefter måtte man en tid af hensyn til nødvendigheden af at kunne oprangere togene også af mindre enheder, yderligere anskaffe forskellige typer 2-akslede vogne, såvel af midtergangstypen som af sidegangstypen med åbne endeperroner.

Stigende udgifter til bevogtning af banernes talrige niveaueverkørsler og den betydelige risiko, der var forbundet med den art „vejskæringer“, bevirkede, at statsbanerne fra 1910 begyndte opførelse af jernbetonbroer til afløsning af disse overkørsler, de såkaldte „skinnefri vejforbindelser“. Disse anlæg, der er fortsat i stigende grad op til vore dage, har landet over ændret jernbanernes fysiognomi betydeligt.

Fra Tegner overtog Amt styrelsesordningen af 1892 (og 1898), men allerede året efter hans tiltrædelse, i 1903, blev der vedtaget en ny lov, som trådte i kraft april 1904, og som i stedet for den „enevældige“ generaldirektør indsatte en kollegial generaldirektion og foretog en inddeling af landet i 4 (senere 5) kredse med sideordnede embedsmænd som tjenesteledere, og uden en fælles „chef“ som samlende myndighed. Denne ordning blev den gældende, indtil Amt i 1915 afgik — dog først efter at han meget energisk havde øvet sin kritik af nyordningen.

Medens I. V. Tegner oplevede den første store jernbaneulykke i 1897, ramte den næste statsbanerne i Amts tid, Brammingeulykken i 1913 kostede 15 døde og mange sårede. Ikke mindst med denne ulykke og med den voldsomme kritik, den affødte, i erindring, vil Amt blive mindet som den, der på værdig måde „stod for skud“ og med sin person dækkede undersøgelsens rolige gang, indtil den var afsluttet. *)

THEODOR ANDERSEN ALSTRUP. — Født 1868. Bankdirektør.
Generaldirektør for DSB 1915—1931.

Med styrelsesloven af 1915 (trådte i kraft oktober 1916) fulgte kravet om „en

*) Brammingeulykken var som mange bekendt forårsaget af en »solkurve« på den ene skinnestreg.

virkelig forretningskyndig mand, i besiddelse af administrativ dygtighed". Ministeren (Hassing Jørgensen) valgte da til generaldirektør bankdirektør Andersen Alstrup, der trådte til den 1. oktober 1915 i en overgangstid mellem to styrelseslove og midt under den første verdenskrigs skygge. Den 31. oktober 1931 fratrådte han sit embede. Han døde i 1947.

Udnævnelsen kom overraskende for offentligheden, men ministeren begrundede den navnlig med, at den nye generaldirektør — foruden sin handelsmæssige kvalifikation — havde de allerbedste betingelser for at tilvejebringe et godt forhold mellem administrationen og personalets organisationer, hvad det havde skortet på under Amt.

Denne anlagelse var rigtig, Andersen Alstrup var en elskværdig og vindende personlighed, som organisationerne snart kom i kontakt med. Hans helbred tålte imidlertid ikke embedets store belastninger under den første krigs og efterkrigslids vanskelige vilkår, og i de sidste år af sin embedstid var han ofte syg. Han fratrådte i 1931 inden udløbet af den sidste 6-årige funktionsperiode.



T. Andersen Alstrup.

Store indre og ydre begivenheder indtrådte under Andersen Alstrups 16-årige embedstid. Adskillige af de foretagender, der ved hans tiltrædelse var påbegyndt, blev fuldført i de første år. Københavns boulevardbane toges i brug 1917. Den videre udbygning af det jernbanetomme rum i sydjylland, firkanten Fredericia—Esbjerg—Skern—Skanderborg blev fuldført. Allerede den store jernbanelov af 1908 havde til formål at tilvejebringe de 2 diagonalbaner Vejle—Herning og Funder—Bramminge. Bramminge—Brande åbnedes 1917. Brande—Funder og Skern—Videbæk 1920.

Samme år, genforeningsåret, kobledes de sønderjyske baner ind med ca. 200 km spor. I årene 1924—28 kom den midtsjællandske bane, (der dog med undtagelse af den dobbeltsporede strækning Ringsted—Næstved senere er nedlagt). I 1927 åbnedes Røddekro—Løgumkloster (senere nedlagt); herefter havde statsbanerne i 1931 i udstrækning en længde på ca. 2680 km. Men særlig den indre ud-



Dansk jernbanepersonale afløser tyskerne i Haderslev den 17. juni 1920.

bygning tog i denne periode en fart som ikke tidligere i et tilsvarende tidsrum. Dobbeltsporanlægget forøgedes med 270 km, der bl. a. var kommet hovedbanerne i Jylland tilgode. Stenballasteringen, der var småt påbegyndt i 1914, var i 1931 nået til en sporelængde af 1600 km. Nye og moderne stationsbygninger afløste de gamle, af hvilke flere var opført i banernes første tid. Betydelige nye stationsanlæg toges i brug, således bl. a. Århus hovedbanegård, Århus godsbanegård, og banegårdene i Horsens, Padborg og Odense. Samtidig blev adskillige større og mindre stationsbygninger genstand for omfattende udvidelser og ændringer. Det rullende materiel blev fra begyndelsen af 1920'erne suppleret med motormateriel, og en gennemgribende udvikling på dette område fandt sted i hele perioden 1915—31. På vore overfarter var materiellet

genstand for en fornyelse og omfattende modernisering, som særlig tog fart efter 1926—27, da man til Storebælt anskaffede den nye tresporede motorfærge „Korsør“, i 1931 fulgte af samme type færgen „Nyborg“, i 1930 kom automobilfærgen „Heimdal“. Dermed var overgangen fra dampdrift til dieseldrift af statsbanernes skibe og færger indledet.

Af forberedende arbejder på de mange foretagender, der først nåede deres fuldførelse efter 1931, må nævnes Lillebæltsbroen, der skylder loven af 29. marts 1924 sin tilblivelse; den blev fuldført 1935, men selve broarbejdet var påbegyndt i foråret 1930. Ved Storstrømmen var foretaget en del projekteringsarbejder, inden Friis Skotte i foråret 1932 fik gennemført sit lovforslag om denne bro opførelse; ligeledes for Oddesundbroen, hvis bygning vedtoges samtidig. I 1926 nedsattes et udvalg til undersøgelse af spørgsmålet om elektrificering af Københavns nærtrafik. En betænkning forelå i oktober 1929, men først efter 1931 kom det praktiske arbejde i gang.

I 1930 toges forbindelsesgodslinierne Flintholm—Grøndal og Valby gasværk—Nørrebo—Svanemøllen i brug. De anstillede forsøg med radiotelefonering mellem færger og land fortsattes, og 1929—30 var alle færger og skibe på DSB's hovedruter udstyret med radioinstallationer for telegrafi og telefoni. I Ringsted er oprettet en central for statsbanernes radiofoni.

Den 3. store jernbaneulykke i banernes historie indtraf i Andersen Alstrups embedstid. Det var ulykken ved Vigerslev i 1919 (40 døde). Den kunne lige så lidt som de to foregående ulykker føres tilbage til nogen brist eller systemfejl i statsbanernes administration.

Andersen Alstrup virkede sin embedstid ud under styrelsesloven af 1915, idet dens bærende principper såvel for centralstyrelsen som for distriktsledelsen vedblev at være de gældende. Der skete dog enkelte ændringer i den daglige ledelse; bl. a. blev en tidligere forsøgt centralisation af banernes omfattende indkøb organiseret således, at køb og salg samt merkantil behandling af foreliggende spørgsmål blev henlagt under en administration, der benævntes „Den Kommitterede i Handelsager“. En lov af februar 1925 gav administrationen bemyndigelse til at slutte fragtaftale med

forsendere og fastsætte undtagelsestariffer. Heraf opstod det senere transportagenlur.

Den rivende udvikling, der foregik, særlig indenfor bane- og maskintjenesten i denne periode, og som fortsatte i stigende tempo til op mod den sidste verdenskrigs udbrud, har dygtige tekniske ledere imidlertid hovedæren for. I denne forbindelse bør først og fremmest nævnes banechef Holger Flensborg, som ved sin fremragende tekniske dygtighed i særlig grad har knyttet sit navn til denne epoke i DSB's historie.

PETER KNUTZEN. — Født 1887. Cand. jur. Postembedsmand. Generaldirektør 1931—1945.

Generaldirektørskiftet i 1931, da daværende kontorchef i postvæsenet P. Knutzen blev Andersen Alstrups efterfølger, kom helt overraskende for etaten. Ministerens motivering for, at skiftet netop nu burde ske, var den, at Andersen Alstrups helbred havde været svigtende, og at han havde ønsket at fratræde ved den 6-årige periodes nær forestående udløb, men navnlig at der netop i disse år tiltrængtes en fuldt arbejdsdygtig chef, da der snart sagt på alle områder foretoges undersøgelser af simplifikation og billiggørelse af statsbanernes administration og hele drift.



P. Knutzen.

At statsbanerne ved denne udnævnelse havde fået en rask og handlekraftig chef, var imidlertid givet. Han kom desværre til for i første række at gennemføre forrentningsprincippet — en opgave, der i sig selv var umulig. Forsøget på dets gennemførelse resulterede imidlertid i nedlæggelse af flere sidelinier, hvis fortsatte opretholdelse havde været ønskelig; det gælder særlig den midtsjællandske bane fra Ringsted til Frederikssund med den næsten fuldførte forlængelse til Hillerød. Men det skal erkendes, at Knutzen på andre områder havde en særlig heldig hånd; hans initiativ, virkelyst og betydelige arbejdskraft må selv hans modstandere anerkende.



Det første lynlog ankommer til Nyborg.

Generaldirektør Knutzen fik orlov fra sit embede efter befrielsen i 1945, da han sattes under anklage ved tjenestemandsdømstolen. Han afgik med pension i 1948 efter en iøvrigt meget omstridt kendelse afsagt af tjenestemandsdømstolens ankenævn gående ud på, at han i en del tilfælde skulle have udvist unational optræden under besættelsen.

Generaldirektør Knutzen trådte til på et tidspunkt, da statsbanerne var midt i en stærk og mangeartet udvikling. Af nye anlæg, der toges i brug, skal nævnes: Sønderborg H—Mømmark 1933, elektrificering af Vanløse—Hellerup april 1934, boulevardlinien København—Hellerup—Klampenborg maj 1934, København—Valby fulgte efter i november samme år og endelig København—Hellerup—Holte maj 1936. Slag i slag fulgte de store broindvielser, Lillebæltsbroen i maj 1935, Storstrømsbroen september 1937 og endelig Oddesundbroen i maj 1938. Den nye Limfjordsbro ved Alborg, der afløste den gamle fra 1879, toges også i brug i maj 1938. En ny epoke af megen betydning indlededes med etableringen af lynlog samtidig med Lillebæltsbroens åbning i 1935. Nu befares

strækningerne København—Fredericia—Frederikshavn, Langå—Holstebro, Holstebro—Esbjerg—Fredericia, de sønderjyske strækninger Fredericia—Sønderborg/Tønder og Vejle—Herning—Holstebro af lyntog.

Motoriseringen på statsbanernes spor, der i det små var påbegyndt i 1923 og siden i stærkt tempo fortsat, fik en rivende udvikling i perioden efter 1931.

Samtidig med, at der er sket en betydelig forøgelse af lokomotivparken bl. a. ved anskaffelse af sværere lokomotivtyper, er en modernisering af personvognsmateriellet heller ikke forsømt. Der bydes nu de rejsende større og større komfort, såvel på 1. klasse som på den i 1935 indførte fællesklasse. Af hensyn til sikkerheden er man nu siden 1932 gået over til bygning af stålvogne, der er mere modstandsdygtige. Siden 1936 er man gået over til at udstyre hele materiellet med trykluffbremse.

Færgeflådens motorisering, der påbegyndtes i 1926/27, er i stedseligende grad fortsat således, at der nu ialt findes 12 motorfærger og -skibe mod 13 dampfærger og -skibe.

Fra 1932 begyndte statsbanerne på Knutzens initiativ at overlage bilruter og driver nu (pr. 1949) ca. 85 ruter over en samlet vej-længde af 3400 km med en vognpark på 300 rutebiler. Anskaffelser af nyt materiel går stadig i retning af større vogne med flere pladser og med moderne tekniske forbedringer.

Indførelse af elektrisk drift og lyntog medførte anlæg af opstillingsbanegård og lyntogsremise ved Svanemøllen (Helgoland). De store broer medførte betydelige anlæg i land, således bl. a. den hypermoderne Fredericia banegård, Middelfart station og den nye Vordingborg station samt Orehoved station, men desuden er der i den her omtalte periode foretaget store ombygninger af stationer, bl. a. Ålborg, Randers, (hvor det tidslugende rebroussement samtidig blev ophævet), Vejle, Odense og Næstved. Dobbeltsporanlæggene forøgedes fra 514 km til 635 km, stenballasteringen fra 1625 km til 2163 km. Sporforstærkningen er igravt stadig fortsat. I 1938 indførtes på hovedbanerne og først og fremmest på lyntogsstrækninger 60 kg skinner, der fremstilles i længder på 60 m, sammensvejet på svejseanstalten i Fredericia af de fra udlandet indførte skinner. Til alt dette kan føjes fortsat store og omfattende



DSB-rutebiler ved Laggades S-station.

arbejder landet over ved anlæg af de før nævnte „skinnefri vejforbindelser“.

I administrationsforholdene, som var bygget på loven af 1945, skete der af væsentlige ændringer den, at 3. distrikt i 1932 nedlagdes, og området henlagdes under 2. distrikt.

De sidste 5 år af den knutzenske periode var præget af besættelsesidens vilkår. En af de institutioner, der efter 9. april 1940 straks blev tvunget ind i et ubehageligt nært samarbejde med tyskerne, var jo DSB, og der gik vel næppe en dag hen under de 5 besættelsesår, hvor der ikke blev stillet store krav til administrationens smidighed og forhandlingsevne. Allerede dagen efter besættelsen blev tysk militær (transportkommandantur) og en tysk rigsbanembedsmand med deres hjælpere installeret i Sølvgade 40.

Regeringen var under overfaldet den 9. april tvunget til at overlade de danske trafikmidler til tyskernes disposition i det omfang, disse måtte finde det påkrævet.

Det var hårde vilkår, og det så et øjeblik ud til, at „gæsterne“ hell agtede at overtage statsbanernes ledelse. De nøjedes dog efter

nogle forhandlinger med at forbeholde sig at rekvirere de transporter, de til enhver tid og i ethvert omfang måtte ønske til befordring af tropper, materiel etc.

Den danske opgave måtte nu være at gennemføre den civile trafik i videst muligt omfang. Da kullagrene næsten var tømte, måtte der skaffes brændselsmidler til lokomotiverne. Dette lykkedes så nogenlunde det meste af krigsperioden ud, idet ret omfattende kultransporter fra Ruhr blev sat i gang. Olie ville tyskerne derimod ikke levere, og følgen var, at lyntogs- og motortrafikken måtte indstilles. Gang på gang krævede tyskerne dog indskrænkninger i den civile trafik for at spare deres kulleveringer, men indtil den sidste krigsvinters sidste måneder lykkedes det ved forestillinger og forhandlinger med værnemagten og den tyske beføldmægtigede i Danmark at opretholde de for befolkningen så livsvigtige gods-transporter. De indskrænkninger af persontrafikken, som tid efter anden måtte indføres, skyldtes en nødvendig udvidelse af den civile godstrafik, og ikke mindst brunkuls- og lørveltransporterne beslaglagde store dele af materiellet.

Statsbanernes præstationer i disse år illustreres bedst ved et par tal. I driftsåret 1938/39, året før besættelsen, befordredes 623 millioner tonkilometer gods. Dette tal steg det første år under besættelsen, driftsåret 1940/41, til 1162 mill. tonkilometer (heraf tyske transporter 479 mill.). Transportmængden kulminerede i 1943/44, da den var oppe på 1796 mill. tonkilometer (heraf 497 mill. tyske), og i det sidste besættelsesår, driftsåret 1944/45, udgjorde den trods brændselsvanskeligheder og mangel på lokomotiver og vogne 1520 mill. tonkilometer (heraf 396 tyske).

Hvad persontrafikken under besættelsen angår, er tallene ikke mindre interessante. I det normale driftsår 1938/39 kørtes der 23 mill. persontogskm og befordredes 52 mill. rejsende.

I det første besættelsesår, driftsåret 1940/41 blev persontogskm reduceret til 11 mill., og antallet af rejsende faldede til 44 mill. (heraf var godt $\frac{3}{4}$ mill. tyske militærrejser).

I de to følgende driftsår steg antallet af persontogskm lidt, nemlig til henholdsvis 12 og 13 mill., men antallet af rejsende voksede til henholdsvis 54 og 70 mill. (heraf 1,2 og 2 mill. tysk militær).

De 2 sidste krigsår bragte igen persontogskm ned på 11 mill., men de rejsendes antal steg til henholdsvis 79 og 90 mill. (heraf 3,2 og 3,9 mill. tysk militær).

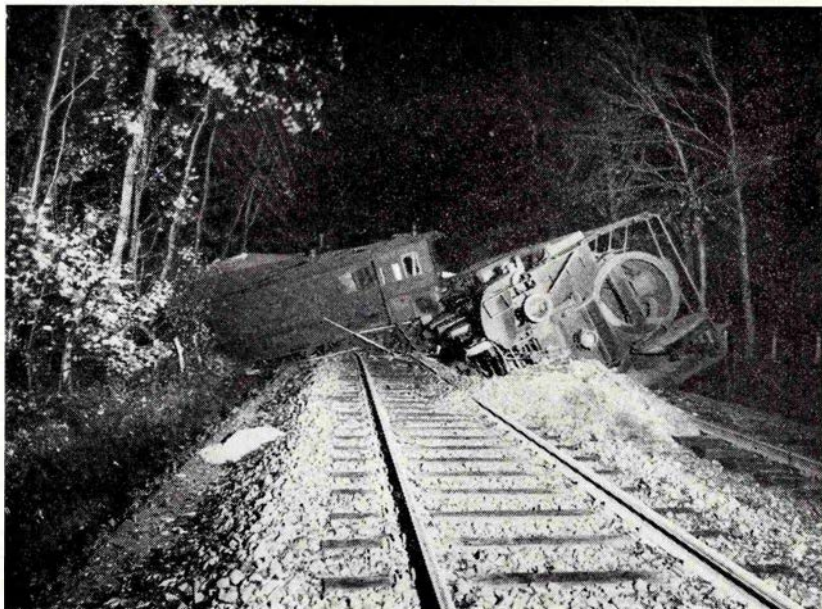
Selv om de danske rejser gennemsnitlig var blevet kortere, hvad de naturligvis var, betød denne enorme stigning i rejseantallet, at togene blev overfyldte og rejselivet besværligt. Men den danske befolkning kunne dog blive befordret, hvilket var hovedsagen.

I efteråret 1944, da de allieredes hære hamrede på Tysklands porte i vest og øst, begyndte kultilførslerne her til landet at svigte, først standsede de fra Vestfalen, og lidt hen på vinteren gik også kultransporterne fra Schlesien i stå. Fra 1. februar måtte DSB derfor sætte en nødkøreplan i kraft. Al persontrafik på søndage ophørte, og på hverdage begrænsedes trafikken til et togpar morgen og aften. Helt skralt var det med kul i Jylland, og selv om det lykkedes at overføre forholdsvis små mængder fra de sparsomme sjællandske beholdninger, blev det nødvendigt at gå ned til 3 helt togløse hverdage om ugen vest for Storebælt. Dette skete fra 19. februar, og fra 15. marts måtte de samme indskrænkninger foretages på Sjælland med undtagelse af S-banen, nord- og kystbanen.

De vanskelige trafikforhold med mørklægning osv. krævede betydelige ofre blandt statsbanernes personale. Medens antallet af „arbejdets ofre“ (døde) i årene før besættelsen gennemsnitlig var 5 til 7 årligt, steg tallet væsentligt under besættelsen og kom i driftsåret 1941/42 op på 25. I 1943/44 var der 21 og i 1944/45 endog 28 kammerater, som faldt på arbejdspladsen.

Til alle disse vanskeligheder kom jernbanesabotagen, som så småt begyndte i efteråret 1942. Sabotagehandlingerne tog efterhånden fart, og navnlig de jyske strækninger og anlæg blev stærkt ramte.

Da det nu engang ligger en jernbanemand i blodet, at trafikken skal fremmes og sikkerheden overvåges, er det ikke uforståeligt, at adskillige af de sporsprængninger, der voldte de danske transportør alvorlige vanskeligheder og gik så forholdsvis lidt ud over de tyske, kunne vække betænkeligheder i hans sind, og det skal indrømmes, at såvel statsbanernes administration som



Tysk militærtog afsporet.

personalets organisationer ikke altid forstod hensigtsmæssigheden i sabotagehandlinger på nordjyske banelinier, når den tyske militærtrafik langt mere effektivt kunne rammes på de 2 sønderjyske længdebaner.

Disse synspunkter fremførtes overfor den øverste sabotageledelse ad de meddelelsesveje, som stod til rådighed, og operationer på linierne Lunderskov—Padborg og Bramminge—Tønder blev også iværksat. Men her var tyskerne, som naturligvis godt kendte deres sårbareste steder, i særlig grad blevet vagtsomme. Som tiden gik, blev jernbanesabotagen mere og mere effektiv, og selv om den naturligvis stadig generede den civile trafik, kunne ingen undgå at føle beundring for den dygtighed og uforfærdelighed, med hvilken den efterhånden blev tilrettelagt og udført. Selv tyskerne måtte indrømme, at det var godt fagligt arbejde, og højtlstående tyske officerer skal mer end én gang have bemærket, at det såmænd nok var nogenlunde de samme danske jernbanemænd, som reparerede om dagen og saboterede om natten.

Forøvrigt ønskede tyskerne selv at deltage i disse sabotage-reparationer, idet de ikke fandt, det gik hurtigt nok. Statsbanerne sagde nej — enten måtte vi selv, eller også måtte tyskerne selv — en fællesakkord kunne vi ikke være deltager i, og tyskerne bøjede sig.

Færgemateriellet blev ligeledes udsat for store beskadigelser. Allerede i besættelsens første tid minesprængtes 3 Storebællsfærger, senere et skib på Kalundborgruten og endnu en færge. En del af materiellet blev dog repareret. I foråret 1944 beslaglagde tyskerne ikke mindre end 2 dampfærger og 2 motorfærger. Inden afsejlingen forlangte de oven i købet dansk personale til at instruere de tyske maskinfolk. Dette blev pure nægtet fra DSB's side.

Midt under besættelsen krævede tyskerne opstilling af luftværnsskyts på færgerne, når tropper blev transporteret over Storebælt. Dette blev naturligvis også nægtet, og sagen døde hen. Senere forlangtes, at de danske færger på Gedser—Warnemünde skulle udstyres med apparater til observation af akustiske miner og have tysk betjening om bord — også dette krav blev nægtet opfyldt, og sagen blev henlagt.

Under en forlægning af isbryderne „Holger Danske“ og „Mjølnere“ til Isefjord benyttede skibsbesætningerne lejligheden til at gå til Helsingborg og blive der.

Også færgen „Storebælt“ søgte denne svenske havn, hvilket lykkedes til trods for, at skibet under sejladserne gennem sundet var bevogtet af tyske marinefartøjer. Tyskerne blev rasende og forlangte, at færgen skulle kræves tilbageleveret, hvilket DSB så sig ude af stand til.

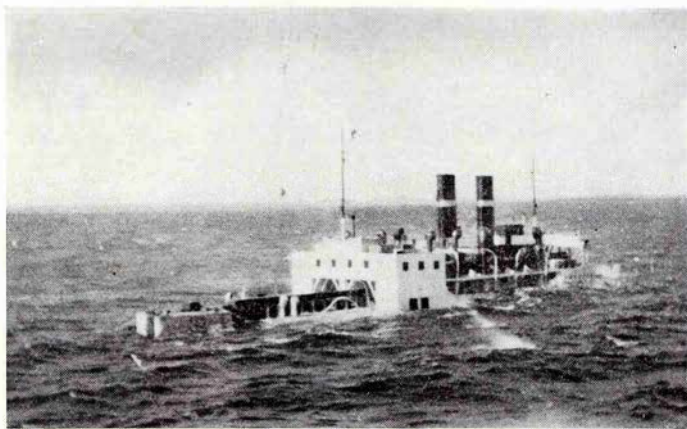
Færgen „Odin“ slap mindre godt fra det; den blev kapret af tyskerne efter et forsøg på at følge „Storebælt“s eksempel og gå til Sverige. Der blev truet med beslaglæggelse af fartøjet, men efter en skarp udveksling af noter blev færgen dog givet tilbage.

Det store fransk-engelske sovevognsselskab „Wagon Lits“ var nazisterne naturligvis også ude efter. DSB tog på skrømt pant i selskabets vogne for at undgå beslaglæggelse, hvis tyskerne atter skulle komme i tanke om sagen, ligesom sovevognenes tæpper og linned blev skjult i statsbanernes depoter.

Naturligvis opstod der i en række tilfælde konflikter mellem det tjenstgørende danske personale og det tyske militær, i særlig grad Gestapo og Hipo, navnlig tyskernes danske lejesvende var yderst ømtålelige, og der skulle ikke ret meget til, før de mente sig generet og ærekrænket. Disse tilfælde gav anledning til mange forhandlinger med de øverste besættelsesmyndigheder; der måtte sættes både „hårdt“ og „blødt“ ind for at jævne ud, og det må vel nærmest betegnes som forunderligt, at ingen dansk jernbanemand blev rigtig hængt op i anledning af disse skærmydsler.

I december 1943 sendtes der 4000 tyske jernbanefolk til Danmark; de skulle sættes ind i vore forhold med en allieret invasion for øje. DSB søgte at sætte sig imod denne ordning; det lykkedes ikke — derimod blev det forhindret, at schalburgmænd og andre danske statsborgere i tysk tjeneste blev anvendt som folke.

Omtrent på samme tid krævede dr. Best, at generaldirektoratet skulle meddele det danske jernbanepersonale, at det havde pligt til at gøre tjeneste for tyskerne under en eventuel invasion. Dette blev kategorisk nægtet. Senere blev der yderligere meddelt tyskerne, at de ikke måtte forvente at få nogen som helst gavn af danske jernbanemænd under krigshandlinger på dansk område.



*Dampfærgeren „Christian IX“ minesprængt i Storebælt
lidt uden for Korsør.*

Da Gestapo havde henrettet 7 af vore kammeraler fra sydjylland, etablerede personalet i Fredericia en 24 timers strejke. Ty-skerne protesterede fornærmel, men fik det svar, at statsbaneledelsen betragtede strejken som en naturlig reaktion overfor det skele.

Denne meget stærkt sammentrængte og naturligvis ufuldstændige fremstilling af de opgaver, besættelsesliden stillede til statsbanerne, vil formentlig give et nogenlunde indtryk af de vanskelige opgaver, der forelå og fornemmel-sen af, at de blev løst på en for de danske interesser for-svarlig måde.

EMIL TERKELSEN. — Født 1885.
Konst. generaldirektør fra 1945,
udnævnt i embedet 1948.

Emil Terkelsens udnævnelse til chef for DSB er i sig selv en jern-banehistorisk begivenhed. For første gang i banernes historie valgte man

til dette embede en mand fra linien — en af etatens egne. Udnævnelsen var imidlertid set fra ethvert synspunkt en selvfølge. Emil Terkelsen havde efter en næsten halvhundredårig gerning erhvervet en ubestridelig adkomst til stats-banernes øverste post.

E. Terkelsen er født i et jernbanehjem 1885. Han har gennemgået alle grader fra trafikelev, assistent og kontrollør til fuldmægtig, kontorchef og afdelings-chef. Som assistent deltog han meget aktivt i organisationsarbejdet, valgtes i 1916 til redaktør af Jernbaneforeningens medlemsblad „Vor Stand“, som han med sine glimrende journalistiske evner ledede indtil 1920.

Han forlod denne post og det aktive foreningsarbejde efter generalstrejke-situationen i 1920, da Jernbaneforeningens delegeretmøde underkendte det standpunkt, hovedbestyrelsen med Georg Berg som formand havde indtaget under påskesituationen (omtalt side 104), at Jernbaneforeningens medlemmer under den eventuelle strejke ikke måtte overtage noget af det arbejde, forbun-dets medlemmer sædvanligvis udførte.

Efter denne episode lagde E. Terkelsen alle sine evner ind i administra-tionstjenesten og startede den karriere, der nok kan betegnes som usædvanlig.



E. Terkelsen.

Det faldt i Emil Terkelsens lod i banernes jubilæumsår 1947 som konstitueret generaldirektør at gøre rede for den udvikling, banerne havde gennemgået i de 100 år, der da var forløbet, og at trække linierne op for udviklingen i den kommende tid. Med et af ham selv yndet udtryk kan det kort siges således:

„Aldrig færdig, altid på vej.“

Ved hundredåret nåede statsbanerne i udstrækning en længde af 2400 km, hertil kommer overfarternes 185 km, hvoraf 95 km er færgeoverfarter og 90 km skibsstrækninger.

I april 1949 fuldførtes elektrificeringen af Ballerupstrækningen (lidt længere ude i fremtiden ligger elektrificering af Valby—Glostrup). Under fuldførelse er bl. a. sporudfletninger vest for Roskilde og vest for Vigerslev. På fremtidens program står bl. a.



De nye 2-etages rutebiler.

anlæg af 3. og 4. spor Hellerup—Holte. Dobbeltspor anlæg i Nørre-, Syd- og Sønderjylland er under arbejde. På fremtidsprogrammet står andre: Kalundborg—Værsløv, Holstebro—Struer og Orehoved—Nykøbing Fl. Der arbejdes med modernisering af telefonnettet (nær- og fjernnettet), reetablering og fornyelse af sikringsanlæggene, højttaleranlæg, udbygning af rutebillinier samt etablering af godstransport med biler, bygning af ny Storebæltstænde, anskaffelse af nyt person- og godsvognsmateriel og ny trækkekraft. Hertil kommer udvidelser af køreplanen.

Efter overltagelsen af Slangerupbanen i foråret 1948 (35 km) overtoges de sydfynske baner i foråret 1949 (200 km). Et fremskud ventes foretaget med bygning af lejeboliger for personalet. Endelig foreslår der måske projektering af en Storebæltstænde.

Alene de her nævnte fremtidige opgaver vil vise, at generaldirektøren ikke kommer til at savne arbejdsstof. De kommende år vil næppe berede ham mange normalarbejdsdage. Et held da, at han gennem hele sin virksomhed ved banerne har vænnet sig til at tage fyraftenstimerne til hjælp for at fuldende „dagens gerning“. Han vil derudover få god brug for loyal støtte af banernes store personale. Den støtte vil han næppe komme til at savne.

Fra publikum og presse vil statsbanerne nu som før blive stillet overfor kritik — og krav, som det ikke mindst med det nuværende underskud in mente ofte vil blive såre vanskeligt at opfylde. Som forgængerne i embedet vil Emil Terkelsen overvinde også de besværligheder, der dermed følger, og affinde sig med den defini-



*Minister for off. arbejder siden nov. 1947
Carl Petersen.*

tion, som Marcus Rubin for år tilbage gav af et stort embedes forpligtelser: „Hvad ære eller ansvar for godt eller galt, der tilkommer en embedsmand i et højt stillet embede, er det vanskeligt at gøre rede for, men det er heller ikke nødvendigt. Han gør hverdags gerning og står i fornødent fald for skud. Derfor får han kost og tæring eller finere sagt — derfor bærer han gyldne kæder.“

* * *

Ved udgangen af året 1948 var personalestyrken ved statsbanerne ca. 28.000, heraf var ca. 10.000 ekstraarbejdere.



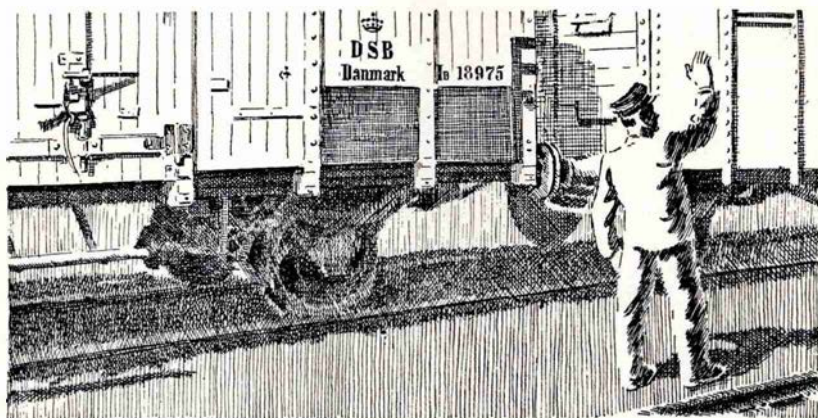
JUBILÆUMSSKRIFTETS MEDARBEJDERE

Ved afslutningen af jubilæumsskriftets redaktion skal der rettes en tak til de mænd, der har medvirket under dets udarbejdelse. Som allerede nævnt i bogens forord har stationsforstander *Holger Hansen*, Holbæk, velvilligt stillet sit righoldige billedmateriale til rådighed, ligesom jernbanemusæet har udlånt os billeder til reproduktion. Forbundets gamle ven og Jernbane-Tidendes mangeårige korrekturlæser, pens. regnskabsfører *Chr. Schmidt*, har læst bogens første korrektur og har desuden medvirket ved udarbejdelse af afsnittet „Under vingehjulet gennem et århundrede“ samt afsnittet om bibliotekerne. Fhv. overbaneformand *Fr. Ryvænge* har bistået med afsnittet „Jernbanemændenes faglige uddannelse“. Forbundets revisor, overportør *J. K. Jensen*, har ydet bidrag til afsnittet om forbundets økonomi. Oplysningsudvalgets formand, overportør *N. M. Andersen*, har behandlet afsnittet om oplysningsarbejdet. Auditør *K. B. Hansen* har berettet om „Etatens indre retsforhold“. Sekretær *J. K. F. Jensen* har skrevet afsnittene om „Jernbane-Tidende“ og „Arbejdsvilkårene gennem tiderne“. Endelig har baneingeniør *Cornelius* ydet bidrag til afsnittet „Boliger og velfærdsforanstaltninger“. Desuden har vi fra kategoriafdelingernes formænd fået oplysninger til brug for afsnittet „Forbundets kategoriafdelinger“, ligesom vi har fået oplysninger fra de kooperative foreninger og fra sang-, musik- og idrætsforeningerne til brug ved udarbejdelsen af de pågældende afsnit.

Vi retter en tak til disse medarbejdere og til alle, som iøvrigt har ydet os bistand med oplysninger og materialer. Til slut takker vi Bogtrykkeriet Hafnia, direktør *O. Kretschmer* og faktor *Olsen* for deres udmærkede bistand ved fremskaffelsen af det fornødne papirmateriale samt hele arbejds tekniske tilrettelægning.

For jubilæumsskriftets redaktion





HOVEDBESTYRELSENS MEDLEMMER SIDEN FORBUNDETS STIFTELSE

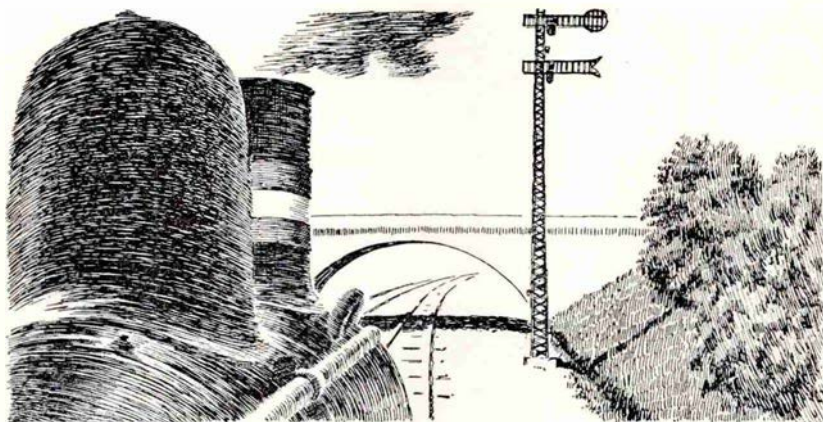
- | | |
|---|--|
| <p>Albrechtsen, C. M., pakmester, siden 1944
 Andersen, H. C., portør, 1901—02
 — J., banenæstformand, 1901—03
 — O., portør, 1904—14, 1915—26
 — R., pakmester, 1920—22
 — R., vognopsynsmand, 1926—34
 — S. B., portør, 1899—1901</p> <p>Bengtzen, P. A., bromand, 1901—03
 Bentsen, O. J., pakmester, 1938—40
 Bertelsen, V., portør, 1928—30
 Berthelsen, H., depotarbejder, 1909—41
 Bojsen, Joh., portør, 1899—1900
 Bøtchiær, Fr., banearbejder, 1934—48</p> <p>Christensen, C., overportør, 1921—32
 — Chr. Th., baneformand, 1909—33
 — F. V., pakmester, 1942—44
 — H., depotarbejder, 1901—03
 — H. M., pakmester, 1928—38
 — J. C., remisearbejder, siden 1948
 — N., ledvogter, 1899—1905
 — N. P., pakmester, 1904—06
 — N. P., portør, 1912—20
 — P., telegrafafformand, 1900—03</p> | <p>Christiansen, Aage, overmatros, 1946—48
 — C. J., pudserformand, 1910—26
 — H., overportør, 1899—1901
 — J., skibsfyrbøder, 1924—26, 1928—30</p> <p>Christophersen, J., konduktør, 1901—03,
 1906—08</p> <p>Clausen, H., overportør, 1903—04</p> <p>Dahl, K., overskibsfyrbøder, 1932—36</p> <p>Dillefsen, A. P., baneformand, 1906—09</p> <p>Eklund, G., signalformand, siden 1942</p> <p>Eriksen, A., maskinpasser, 1934—48</p> <p>Ernst, J. P., vognopsynsmand, 1944—48</p> <p>Fischer, H. F., ledvogter, 1899—1900</p> <p>Foged, R. V., vognopsynsmand, 1922—46</p> <p>Frederiksen, Chr., depotarb., 1911—18
 — F. V., overskibsfyrbøder, 1938—46
 — H. P., pakmester, 1906—08
 — Th. E., banearbejder, 1920—44
 — V. B., remiseformand, siden 1948</p> <p>Fricke, C., skibsfyrbøder, 1918—20, 1932
 —38.</p> |
|---|--|

- Gottfredsen, C. M., portør, 1911—15
 Gravesen, P. A., vognpasser, 1901—02,
 1924—30
 Guldager, P. J., portør, 1899—1903
- Hansen, H. P., portør, 1899—1908
 — H. S., togformand, siden 1940
 — J., depotarbejder, 1903—06
 — J. P., skibsfyrbøder, 1905—08,
 1909—10
 — N. C., pakmester, 1944—48
 — R., depotarbejder, 1904—07
 — V. E., overmatros, siden 1936
 Hjorth, C. O., togbetjent, 1914—16
 Holst, Aage, togbetjent, 1928—30
- Jacobsen, H. P., rangermester, 1942—44
 Jensen, Borch, overportør, 1930—34
 — C., portør, 1914—21
 — Hans, togbetjent, 1908—10
 — J. K. F., overportør, 1932—44
 — J. P., togbetjent, 1918—20
 — J. V., togbetjent, 1910—15
 — L. C., overportør, 1926—30
 — M. C., signalformand, siden 1948
 — N. A., banebetjent, siden 1936
 — N. C. T., pakmester, 1938—44
 — O. K., pakmester, 1942—44
 — P., banebetjent, siden 1948
 — S., skibsfyrbøder, 1899—1903
 — S., ledvogter, 1906—1908, 1910—14
 Jepsen, N. K., bromand, 1926—38
 Johansen, H., skibsfyrbøder, 1914—18,
 1920—24
 — H. V., banebetjent, siden 1940
 — K. F., skibsfyrbøder, 1926—30
 Johansson, O. B., overskibsfyrbøder,
 siden 1938
 Jørgensen, H., skibsfyrbøder, 1907—08
 — S., banearbejder, 1938—40
- Kantsø, R., overmatros, 1903—26
 Kjeldsen, J., konduktør, 1900—03
 — J. P., pakmester, 1922—28
 Klinkvort, A. E., rangermstr., siden 1944
- Kock, V. N., depotformand, 1926—42
 Kolding, N., overportør, siden 1944
 Kristensen, M., togbetjent, 1915—20
 — Meldgaard N., overportør
 siden 1934
- Larsen, C. W., depotarbejder, 1911—16
 Lauritzen, K., skibsfyrbøder, 1928—30
 Ludvigsen, A. J., overportør, siden 1948
 Lund, P. M., banearbejder, 1930—36
 — P. S., skibsfyrbøder, 1911—12
- Madsen, Ejev., remiscarbejder, siden 1948
 — N. Chr., banearbejder, 1914—38
 — P., overportør, 1928—30, 1941—48
 Magnussen, L. P., togbetjent, 1910—11
 Mikkelsen, C., portør, 1906—10
 — M., overportør, 1938—46
- Nielsen, A. J., togbetjent, 1911—15
 — Chr., portør, 1899—1907
 — C. P., portør, 1901—03, 1905—06
 — H. C., vognopsynsmand, siden 1934
 — J., depotarbejder, 1906—08
 — L., skibsfyrbøder, 1905—07,
 1908—09, 1928—30
 — L. P., telegrafnæstfm. 1899—1901
 — L. P., vognopsynsmand, 1930—34,
 1942—44
 — N., pakmester, 1940—48
 — N. H., portør, 1905—06
 — N. P. (Ankerfelt), ledvogter,
 1905—08
 — P. N., depotarbejder, 1920—22
 Nissen, C. F. E., banearbejder, 1915—20,
 1926—30
- Olesen, baneformand, 1913—15
 Olsen, N. J., togfører, 1930—44
 og siden 1948
 — N. P., depotarbejder, 1902—03
 — O. P., depotarbejder, 1909—11
- Pedersen, J., togbetjent, 1922—24
 — J. P., pakmester, siden 1948
 — K. A., vognopsynsmand, 1946—48
 — P., depotarbejder, 1909—10

- Pedersen, P., stationsbetjent, siden 1946
 — P. D., pakmester, 1899—1905
 — P. H., trafikekspedient, 1934—41
 — Th., trafikekspedient, 1930—39
- Petersen, A. P., togbetjent, 1916—18
 — A., (Trosborg), banenæstformand, 1899—1900, 1903—07, 1908—10
 — C., (Rimtoft), skibsfyrb, 1903—05
 — Charles, portør, 1902—03, 1907—14
 — C. H., matros, 1901—03
 — Harry, matros, 1926—28
 — H. M., pakmester, 1924—28
 — J. (Arnvig), konduktør, 1903—04
 — J., togbetjent, 1924—28
 — S. M., matros, 1909—11, 1912—13
- Pind, C., skibsfyrbøder, 1912—14
- Poulsen, C. F. W., overmatros, 1913—38
- Rasmussen, Chr., togbetjent, 1928—36
 — E., togbetjent, siden 1948
 — H., overmatros, siden 1938
 — N., banetømrer, 1905—06, 1911—13
- Rasmussen, R. P., depotarb., 1920—22
 — Vilh., depotarbejder, 1905—10
- Rodevang, J. L., togbetjent, 1905—08, 1910—19
- Rothe-Hansen, togbetjent, 1908—10
- Schiødte, M., remisearbejder, siden 1948
- Skov, Th., pakmester, 1919—28
- Sørensen, A., depotarbejder, 1906—08
 — A. M., portør, 1899—1900
 — M. K., portør, 1920—28
 — N. S., stationsmester, 1930—34 og siden 1942
 — O., overportør, 1926—28
- Tietze, W., depotarbejder, 1899—1904
- Thillemann, A. S., togbetjent, 1936—38
- Thorn, J., banevagt, 1944—48
- Thorup, L. M., pakmester, 1928—40
- Vejre, Chr., togbetjent, 1905—06, 1908—10
- Voigt, C., depotarb., 1907—10, 1915—20

* * *





NAVNEREGISTER

- Alstrup, Th. Andersen, generaldirektør, 110, 111, 127, 137, 370, 383, 386 (foto 383)
- Ambt, G. C. C., generaldirektør, 49, 55, 68, 79, 108, 376, 379, 382 (foto side 379)
- Andersen, Aage, auditør, 282
- A., trafik ekspedient, 245
 - Alsing, finansminister, 178, 197, 206 (foto 205)
 - Bodil, kontorchef, 218
 - C. C. O., skibsfyrbøder, 250
 - C. Gade, banearbejder, 249
 - H. C., portør, 25, 269, 314 (foto 27)
 - H. C., overportør, 255
 - N. M., overportør, 254, 290, 291, 300, 301 (foto 300)
 - N. U., regnskabsdirektør, 100
 - O., portør, viceforretningsfører, 100, 122, 243, 310, 356 (foto 356)
 - Rasmus, vognopsynsmand, 250
 - S. B., portør, 34, 344
 - Ulrik, afdelingschef, 194, 218, 228 (foto 228)
- Andreassen, A., banearbejder, 248, 344
- Andresen, banearbejder, 247
- Axelsen, P. E., togbetjent, 353
- Bachmann, W., sekretær, 325
- Bandholm, N. P. (Nielsen), togf., 252
- Bang, Henrik, rektor, foreningsformand, 160
- Bengtzen, P. A., bromand, 29
- Bentsen, O. J., togbetjent, 291, 301
- Berendsen, Ivar, toldinspektør, folkelingsmand, 79
- Berntsen, Klaus, konsejlspræsident, 80
- Berrig, N. H. O., togbetjent, 289
- Berthelsen, Valdemar, portør, 243
- Bertelsen, E. J. H., stationsbetjent, 255
- Bertolt, Oluf, forretr. for Arbejdernes Oplysningsforbund, 288, 301
- Best, W., tysk diplomat, 395
- Bevin, Ernest, engelsk arbejderfører, udenrigsminister, 328
- Bojsen, J., portør, 22, 34, 54 (foto 21)
- Blomgren, Hermann, formand for sv. jernbaneforb., 325
- Bramsnes, C. V., finansmin., 119, 120
- Brandes, Edv., finansminister, 90, 91
- Brenholdt, O. C., stationsbetjent, 354
- Bruun, I. B., maskiningeniør, 56
- Buhl, Vilh., finansminister, 159, 160, 172, 178, 197, 200 (foto 209)

- Bukk, portør, 244
- Busk, Jens, folketingsmand, 37, 67, 68
- Bøtchiær, Fr., sekretær, 164, 247, 248, 364 (foto 361)
- Carstensen, Helene, kontorassistent, 365, (foto 364)
- Christensen, C., overportør, 220, 245
- C. E., skibsfyrbøder, 250
 - C. Th., baneform., 247
 - H., overportør, 34
 - H. M., pakmester, 252
 - I. C., folketingsm. og minister, 44, 66, 69, 75
 - I. C., remisearbejder, 251
 - Joh., banearbejder, 248
 - N., ledvogter, 22, 25, 32, 248, 344, (foto 25)
 - N., vognopsynsmand, 251
 - N. J., portør, 244
 - N. P., pakmester, forbundsform., 28, 58, 356, 363 (foto 59)
 - N. P., portør, 243, 344
 - P., telegraafform., 344
 - Tage, portør, 254
- Christian X, konge af Danmark, 178
- Christiansen, C. J., pudserformand, 96
- J., skibsfyrbøder, 249
- Christiansson, Sture, sv. ombudsmand, 328
- Christophersen, Jens, konduktør, redaktør, forretningsfører, 59, 71, 80, 84, 85, 86, 108, 161, 273, 274, 279, 282, 356, 363 (foto 81)
- Christoffersen, P., portør, 354
- Clausen, overportør, 26
- C. M., portør, 244
- Dalager, M. A., portør, 243
- Deuntzer, J. H., konsejlspræsident, 66
- Dige, E. M., departementschef, 150, 187, 194, 218 (foto 191)
- Dræbel, postmester, 218
- Dupont, H. G., banenæstform., 248
- Dureston, A., overtrafikkontrollør, 343
- Dybdal, afdelingschef, 218
- Dylmer (Hansen), Ludvig, ledvogter, 247
- Dørksen, artilleriofficer, 367
- Ebbesen, E., banenæstform., 248
- Elgaard, N., trafikminister, 179, 231
- Ellesøe, J. (Jensen), portør, 14
- Eliassen, S. A. V., banearbejder, 248
- Eliasson, Edv., sv. ombudsmand, 325
- Eriksen, C. C. W. J., overportør, 356 (foto 358)
- Fimmen, Edo, generalsekretær, 327
- Fischer, H. F., ledvogter, 22, 26, 34, 356
- Fisker, N., trafikminister, 139, 144, 179 (foto 145)
- Fjeldsted, F., togbetjent, 354
- Fjordbøge, A., overportør, 244
- Flensborg, Holger, baneformand, 386
- Foged, R. V., vognopsynsmand, 251, 356 (foto 357)
- Forslund, Albert, formand f. sv. jernbaneforb., 322
- Fox, Henderson & Co., eng. ingeniørfirma, 371
- Frederiksen, Chr., depotarbejder, 251
- F., depotarbejder, 251
 - H. P., pakmester, 28
 - Th. E., banearbejder, 249, 289, 290, 344, 356 (foto 357)
- Fricke, C., skibsfyrbøder, 249
- Friis, H. P., banenæstform., 248
- M. P., departementschef, 107
- Godtfredsen, C. M. K., portør, 244
- Gravesen, G. G., depotarbejder, 26, 251
- Guldager, P. J., portør, 22, 26
- Guldbrandsen, folketingsmand, 52
- Hage, C., finans- og trafikminister, 51, 55, 79
- Hansen, Carl, lokomotivfører, 379
- C. E., signalform., 255
 - From, P., foreningsfm., 314, 315

- Hansen, H. C., finansminister, 208, 211
(foto 225)
- H. E., banenæstform., 247
 - H. N., landstingsmand, 38
 - H. P., finansminister, 150, 159, 160 (foto 159)
 - H. P., portør, 22, 26, 32, 269, 270, 272, 273, 280, 356 (foto 273)
 - H. S., togformand, 252
 - I. P., skibsfyrbøder, 29, 250
 - I. P., portør, 26
 - Johs., plejeassistent, 154
 - K. B., auditør, 286
 - N. C., overportør, 254
 - R., depotarbejder, 250
 - Rasmus, depotarbejder, 250
 - Sonja, kontorass., 365 (foto 364)
 - V. E., overmatros, 250, 344
- Harboe, Rolf, trafikinspektør, 312, 347, 349, 350
- Hassing-Jørgensen, Jens, trafikminister, 84, 86, 103, 110, 225 (foto 103)
- Hedtoft, Hans, statsminister, 208
- Helper, V., trafikdirektør, 100, 138
- Henriksen, S. P. L., signalbetjent, 255
- Herlak, I. M., forbundsfmd., 144, 146
- Herschend, W., distriktchef, 141
- Hjorth, Søren, sekretær, 370
- Hjortkilde, E., baneform., 247
- Holm, P., folketingsmand, 12
- Holst Niels H., generaldirektør, 369, 370, 373, 374, 377 (foto 373)
- Hoskiær, departementschef, 310, 312
- Hummeluhr, folketingsmand, 8
- Husted, C., remisearb., 251
- Hyllested, A., stm., 254
- Høgsbro, S., trafikminister, 59, 67, 70
- Høgsgaard, D. O., stationsforstander, foreningsformand, 160, 315
- Hørdum, P., folketingsmand, 12
- Hørup, V., trafikminister, 46, 49, 51 (foto 48)
- Høytrup, H., stationsbetjent, 255
- Jacobsen, H. P., rangerm., 245
- Jacobsen, L. C. M., overportør, 255
- N. P., portør, 26, 243
 - O., togbetjent, 252
- Jensen, C., togbetjent, 344
- C., portør, 245
 - C. A., overfyrbøder, 250
 - C. M., signalform., 247
 - Eiler, form. f. DsF, 197, 206
 - Hans, konduktør, 251
 - Harald, folketingsmand, 8, 12, 14, (foto 8)
 - Harald, forretningsf. for AOF, 288, 289, 290, 302
 - Hjalmar, forbundsformand, 265
 - I. V., konduktør, 28, 86, 356 (foto 85)
 - J., matros, 249
 - Jens, baneformand, 249
 - Jessen, kriminalkommissær, 154
 - J. K. F., sekretær, redaktør, 163, 218, 230, 244, 278, 300, 301, 319, 325, 350, 364 (foto 360)
 - J. K., banenæstformand, 254
 - J. K., overportør, 243, 344
 - L. C., pakhusf., 244 (foto 357)
 - M., banehåndværker, 255
 - N. A., banebetjent, 248, 291, 344
 - N. C. T., togfører, 252
 - N. P. C., banearbejder, 248
 - P., banebetjent, 249
 - Peder, forbundsformand, 218
 - Peter, overportør, 352
 - Sophus, lokf., forbundsformand, 150, 206, 230, 231
 - Styrbæk I., stationsbetjent, 255
 - Søren, skibsfyrbøder, 26, 29, 34, 249 (foto 34)
 - Søren, ledvogter, 246
 - Vald., overportør, 244
 - V. H., baneformand, 254
- Jochade, Hermann, sekretær, 325
- Johannesen, M., konduktør, 252
- Johansen, Agnete, kontorassistent, 365 (foto 363)

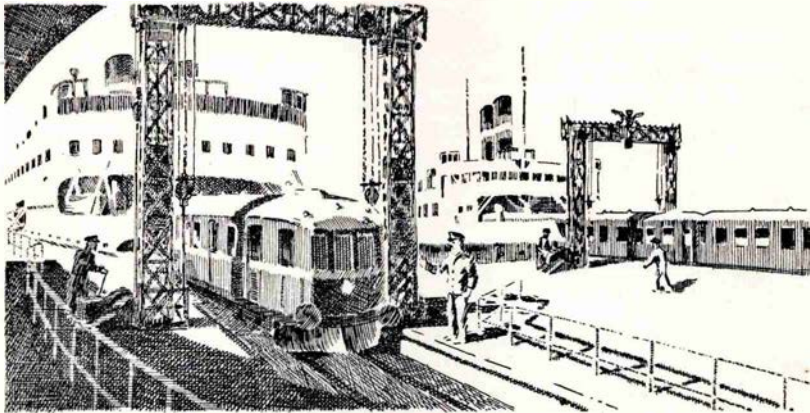
- Johansen, H., skibsfyrbøder, 249
 — H. V., banebetjent, 246, 314
- Johnsen, N. C. D., kontorchef, 343
- Jønch, N. C., portør, 27
- Jørgensen, A. P., togbetjent, 252
 — J., overportør, 244
 — J. M., overportør, 254
 — L., stb., 243
 — Max, overportør, 353
 — R., togfører, 312
 — Søren, banearb., 247
- Kantsø, R., hovedkasserer, 71, 134, 302, 307 (foto 308)
- Kaper, E., borgmester, 200
- Keller, A. B., overportør, 254
- Kier, privatbanedirektør, 110
- Kiil, Erling, redaktør, 325
- Kjeldsen, J., konduktør, 28
 — J. P., togbetjent, 252
 — L. C., banenæstform., 248
- Kjærgaard, J. K., overportør, 255
- Klausen, K. M., folketingsmand, 37
- Klein, Henry, overportør, 355
- Klinkvort, A. E., rangermester, 245
- Kludt, A., pakmester, 255
- Knudsen, K. J. P., stationsbetjent, 254
 — P., stationsbetjent, 244
 — P., pakmester, 255
- Knutzen, P., generaldirektør, 111, 112, 136, 138, 144, 145, 165, 188, 194, 205, 266, 313, 370, 386, 395 (foto 386)
- Kofoed, K. H., departementschef, finansminister, 103, 112, 130, 150, 179, 218 (foto 180)
- Kolding, N., overportør, 244
- Kragelund, H., stationsbetjent, 255
- Kristensen, Alfred, M. L., 218
 — K. A., førstelærer, 218
 — Marinus, redaktør, 122
 — Meldgaard, N., overportør, 163, 243, 300, 301
 — M., togfører, 252
- Küker, ingeniørofficer, 367
- Lange, F., folketingsmand, 41
 — J. T., portør, 22, 26, 356 (foto 356)
- Larsen, Gunnar, trafikminister, 179
 — Jacob, overportør, 255
 — K. M., overportør, 255
 — L., kontorchef, 150, 313
 — M., portør, 255
 — M. P., banenæstformand, 255
 — Th., trafikminister, 80, 110
 — V. P., kontorchef, 313
- Lassen, Vilh., finansminister, 67, 69, 70, 73, 74
- Lefevre, N. S., stationsbetjent, 255
- Lemming, A. C., portør, 27, 72
- Leth, H. J., overportør, 312
- Lethonen, K. A., form. f. finsk jernbaneforbund, 325
- Liebe, C. J., højesteretssagfører, 105
- Lillie, Rie., lokomotivfører, 312
- Lindly, Charles, sv. arbejderfører, 328
- Livbjerg, J., togbetjent, 354
- Ludvigsen, A. J., overportør, 243
- Lund, P. M., banearbejder, 248
- Luun, E., kontorchef, 313
- Lyngsie, M. C., forbundsformand, 22, 24, 44, 276 (foto 24)
- Magnussen, L. P., konduktør, 28, 252
- Madsen, E., remisearbejder, 254
 — F. K., overportør, 255
 — J. C., matros, 250
 — K., overportør, 255
 — N. Chr., banearbejder, 246, 344, 356 (foto 357)
 — P., portør, forretningsfører, 243, 291, 319, 325, 343, 344, 364 (foto 359)
- Madsen-Mygdal, statsminister, 123
- Malchau, O. H., landstingsmand, 218
- Mann, Tom, eng. arbejderfører, 327
- Mikkelsen, N. K., stationsbetjent, 245
 — O. H., pakmester, 255
- Mortensen, portør, 27
 — M., lokomotivfører, 322

- Mouritzen, lokomotivfører, 281
Munch, P., minister, 80
Müller, M. S., trafik eks., 255
Møllepovl, J. J., stationsmester, 246
Møller, Christmas, folketingsmand,
minister, 128
— I. A., bibliotekar, 347
- Narv, N. C., overportør, 363
Narvestad, form. f. norsk lokomotiv-
mandsforbund, 325
Nathans, N., sekretær, 327
Nedergaard, præst, 218
Neergaard, N., statsminister, 108, 116
Nielsen, A., pakmester (Herning), 255
— A., pakmester (Padborg), 255
— A., overportør, 255
— Chr., portør, forretningsfører, 22,
26, 36, 47, 48, 49, 58, 59, 60, 61, 69,
71, 80, 243, 275, 276, 307, 344 (foto
61)
— C. V., portør, 255
— H. C., vognopsynsmand, 250
— J., depotarbejder, 251
— Julius, sekretær, 144, 146
— J. H., overportør, 255
— J. K., banearbejder, 255
— K., portør, 255
— L., depotarbejder, 250
— N., baneformand, 248
— N. Chr., banenæstformand, 248
— N. I. J., overportør, 255
— N. P., folketingsmand, 145
— Oluf, rangermester, 245
— P., portør, 243
— S. Fogsgaard, pakmester, 290, 291,
302
— T. C., banenæstformand, 249
- Nørgaard, J., baneformand, 249
- Ohlsson, Vilh., trafikassistent, 45, 46,
281, 349
Ohmeyer, A., trafik kontrollør, 312
Oldenbrock, J. H., generalsekretær, 327
(foto 327)
- Olesen, A. J., stationsbetjent, 255
Olsen, Anders, portør, 26
— Henrik, overportør, 352
— N. J., togfører, 252, 253
— N. T., depotarbejder, 251
— Vald., folketingsmand, 78
- Ottesen, Joh., folketingsmand, 45
Ougtvad, Jørgensen, folketingsmand,
74, 78
- Palsholm, P. J., rangermester, 245
Pedersen, A. C., rangermester, 254
— A. C., overportør, 255
— H., portør, 244
— H. C., togbetjent, 252, 344
— J. P., togbetjent, 252
— K. E. F., togbetjent, 252
— N. C., togbetjent, 252
— P., stationsbetjent, 245
— P., vognopsynsmand, 251
— P. A., depotarbejder, 251
— P. D., pakmester, forbundsfor-
mand, 28, 32, 37, 38, 41, 42, 44, 45,
46, 47, 56, 58, 71, 260, 276, 281, 356
(foto 44)
— P. H., stationsmester, 265, 314
— P. J., stationsbetjent, 254
— P. J., overportør, 244, 254
— R. J., banehåndværker, 255
— Thorsv., trafik eks., forretnings-
fører, 163, 164, 182, 189, 205, 218,
220, 221, 222, 230, 245, 344, 356
(foto 221)
— T. L., portør, 255
- Petersen, A. B., remisearb., 353
— Carl, minister for off. arbejder,
231 (foto 397)
— Carl, skibsfyrbøder, 29
— C. C., pakmester, 255
— Charles O., portør, forretnings-
fører, 48, 80, 84, 87, 97, 103,
107, 108, 112, 129, 132, 133, 139, 161,
162, 163, 165, 197, 265, 288, 322,
343, 356, 363 (foto 89)
— Fr. V., departementschef, 110

- Petersen, Greve, lokf., forbundsformand, 325
- H. A. E., banearbejder, 255
 - J. P., pakmester, 344
 - N. C., kassekontrollør, 350
 - P., konduktør, 251
 - P. A., trafikass., 349
 - Robert, matros, 249
 - S. M., bromand, 249
 - Vald., pakmester, 81, 82
- Peto, Brassey & Betts, eng. ingeniørfirma, 369
- Pind, Chr., skibsfyrbøder, 249
- Poulsen, Carl, banearbejder, 290, 291
- C. F. W., overmatros, viceforretningsfører, sekretær, 100, 122, 134, 250, 344, 356, 363 (foto 358)
 - L. Mandrup, trafikkontrollør, 265
 - L. P., stationsbetjent, 255
- Prip, Jens, konduktør, 29, 48, 84, 344
- Rasmussen, A., pakmester, 251
- Chr., folketingsmand, 53
 - H., skibsfyrbøder, 250
 - H. J. A. P., togbetjent, 255
 - Laust, folketingsmand, 90
 - N., overportør, 255
 - P., depotarbejder, 251
- Redsø, C. B., togbetjent, 252
- Rimestad, C. O., regnskabsdirektør, 70
- Rodevang, Jens, togbetjent, viceforretningsfører, 97, 100, 102, 162, 252, 356, 363 (foto 101)
- Rothe, Viggo, generaldirektør, 369, 372, 375 (foto 372)
- Rysensteen, Juul, trafikminister, 40, 42, 43, 44, 46, 47 (foto 41)
- Rytter, Svenning, landstingsmand, 218
- Ryttersgaard, stationsbud, 245
- Ryvænge, N. Fr., overbanefm., 246, 312
- Ryøgen, N. J., stationsbetjent, 255
- Rømeling, billettør, 346
- Scharling, V., finansminister, 40
- Schlichtkrull, departementschef, 70
- Schmidt, Chr., regnskabsfører, 347, 349
- Schram, Gustav, jernbanedirektør, 343, 348, 370 (foto 370)
- Schødt, J. C., stationsbetjent, 255
- Seest, K. T., overarkitekt, 165
- Seider, Fr., portør, 14, 27
- Sjøberg, John, sv. ombudsmand, 325
- Skotte, J. Friis, trafikass., trafikminister, 71, 111, 119, 135, 136, 137, 139, 141 (foto 137)
- Skov, Knud, overportør, 354
- Th., togfører, 252, 363
- Slebsager, N., trafikminister, 108, 112, 115 (foto 113)
- Sperling, Johs., direktør, 223
- Sponeck, W., finansminister, 371
- Stahlschmidt, personalechef, 38, 272
- Stauning, Th., statsminister, 119, 128, 178 (foto 129)
- Stensballe, I. P., trafikminister, 125, 127 (foto 125)
- Stjernqvist, H., kontorchef, 149
- Strøm, kontorchef, 218
- Svane Knudsen, S., overtrafikkontroll., 350
- Svendsen, K. O., lokomotivfører, 314
- S. K. T., togbetjent, 252
- Sønderup, Jensen, trafikminister, 79
- Sørensen, baneformand, 255
- A., depotarbejder, 251
 - Aksel, trafikminister, 179
 - A. M., portør, 22, 243
 - Ebel, Fru, rengøringsassistent, 365
 - F. R., portør, 255
 - H. M., rangerformand, 255
 - J. J. C., togbetjent, 254
 - M. K., portør, folketingsmand, 141, 289, 344
 - N. J., stationsmester, 246
 - O., portør, 243, 289
 - P. K., togfører, 253
- Tegner, I. V., generaldirektør, 55, 370, 377, 379 (foto 377)

- Terkelsen, Emil, generaldirektør, 141, 145, 150, 165, 205, 370, 395, 397 (foto 395)
- Thorn, J., banevagt, 249
- Thomsen, I. C., remiseform., 255
- Thorsbro, L. P. (Nielsen), telegrafnæstformand 28, 246
- Thorup, Laurits, hovedkasserer, 308, 365 (foto 362)
- Thusager, Th., overportør, 244
- Tidemand, Th., overportør, 255
- Tietze, W., depotarbejder, 28, 250, 343 (foto 29)
- Tillet, Ben, eng. arbejderfører, 327
- Trana, M., form. f. norsk jernbaneforbund, 325
- Trosborg, A. (Petersen), banearbejder, 22, 26, 34, 356
- Weimann, W., trafikminister, 79
- Vejre, Chr. (Petersen), konduktør, sekretær og redaktør, 59, 68, 82, 97, 107, 134, 141, 142, 144, 150, 154, 163, 164, 183, 189, 205, 206, 230, 252, 266, 274, 275, 276, 322, 328, 356, 363 (foto 273)
- Vejre, Poul, forretningsfører, 266
- Vendelbo, portør, 244
- Weng, R., matros, 29
- Westergaard, Anna, landstingsmedlem, 218
- Westermann, Carl, folketingsmand 218
- Widing, Gösta, finsk lokomotivmand, 328
- Wiinberg, Carl redaktør, 322
- Willerup, C. F., telegrafarb., 28, 344
- Wilsbech, stationsforstander, 46
- Winther, V., banearbejder, 249
- Voldkiær, O. A., banenæstformand, 246
- Wulff, J., folketingsmand, 96
- Zahle, N. Th., statsminister, 87, 103
- Ørum, overpostpakmester, 218

* * *



BILLEDFORTEGNELSE

Side		Side
9	Indkørsel til Københavns hovedbanegård i 1888	82
11	Bommene ved Vodroffsvej	91
13	Århus 2. banegård, bygget 1884 ...	93
15	Den gamle Fredericia station	96
17	Personalet på Nørrebro station i vinteren 1899	109
23	Den midlertidige hovedbestyrelse	118
30	Roskilde banegård	121
33	Dansk Jernbane Forbunds 1. kongres i Odense, 1899	143
35	Hovedbestyrelsen 1901	151
37	„Skadereden“, ældste kommandopost på Kbhs. gl. hovedbanegård	155
45	Københavns gl. godsbanegård ved århundredskiftet	163
49	Københavns ankomstbanegård 1901	166
57	Kongressen 1904	171
73	2 stouete kammerater fra Kh. H, hvor „prøverangeringen“ blev foretaget	175
77	Dansk Jernbane Forbunds 10. kongres i Fredericia, 1908 ...	181
	Hjælpefondsmærker i 4-blok	195-196
	Hovedbestyrelsen 1917	256
	Kongressen i Århus, 1917	259
	Forretningsudvalget optæller stemmer efter urafstemning om pladsopsigelserne i 1917	
	Kongressen i København, 1920	
	Profiler fra jubilæumskongressen 1924	
	Jubilæumskongressen i København, 1924	
	Kongressen 1932	
	Sporene justeres	
	CO I's forretningsudvalg efter reorganisationen	
	To gamle kammerater	
	Mindelunden på Fredericia vold ...	
	Kongressen 1940	
	Isbryderen „Holger Danske“ i kamp med Storebælts is	
	Hovedbestyrelsen 1943	
	Kongressen i København, 1944	
	Ældre tjenestebolig ved Onsild ...	
	Nyere lejeboliger	

Bungalow i feriebyen	267	Den første danske køreplan	368
Det første feriekursus på Kerteminde højskole, 1927	296	Optisk signalpost	371
Forretningsudvalget for CO I, 1940	318	Dampfærgeren „Lillebælt“	374
Nord. møde i Gøteborg i 1918	323	Fra Københavns gamle hovedbane- gård	378
ITF's kongres i Stockholm	326	Den gamle Holtebanegård i Køben- havn	380
Personvogn fra 1847	329	Ankomsthallen, Københavns hovedbanegård	381
DSB's første traktorstype	330	Dansk og tysk jernbanepersonale i Haderslev, 1920	384
Moderne lystårn	331	Det første lyntog ankommer til Nyborg	387
Fra den gamle Strib station	333	DSB's rutebiler ved Langgades station	389
Fredericia banegård	334	Tysk militærtog afsporet ved Espergærde	392
Kommandoposten i Hellerup	336	Dampfærgeren „Christian IX“ minesprængt i Storebælt	394
Tysk militærtog afsporet ved Hjørring	338	2-etages rutebil	396
Jernbanefrihedskæmpere d. 5. maj 1945	339		
Jernbanesabotørernes mindes- mærke på Fredericia vold	341		
Dansk Jernbane Forbunds hoved- bestyrelse, 1949	365		

* * *

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side		Side
Brydnings- og samlingstid	7	Den første socialdemokratiske	
Mændene fra den første periode ...	25	regering	119
DJF stiftes	31	Madsen-Mygdals nedskærings-	
Rygter om pladsopsigelse	38	regering	123
Tjenestemændenes borgerlige		En letfærdig trafikpolitik	127
rettigheder	41	Stauning igen	128
En sympatistrejke	47	Lønningsloven af 1931	130
Lønningsloven af 1903	49	Statsbanernes forrentningssystem	135
De første forhandlingsregler	54	Sidebanernes økonomi	141
Organisationsformen ændres	56	Den store trafikkommission	144
Det første formandskifte	58	Revision af tjenestetidsreglerne	
Taktikken ændres	59	april 1936	149
Obstruktionen som fagligt kamp-		Statstjenestemændenes CO I	
middel	64	konsolideres	154
Retsfonden	65	Gennem de økonomiske kriser i	
Folketingsvalget i 1906	68	treårene	156
Samarbejdet mellem civiletaterne		Charles Petersen fratræder DJF,	
grundlægges	71	og Th. Pedersen vælges til for-	
Den reglements-mæssige rangering		retningsfører	161
prøves	72	Mindelunden	165
Arbejdet for en ny lønninglov		Under krig og besættelsestid	169
(loven af 1908)	72	Den store lønaktion i 1943	182
Forretningsførerskifte	80	Besættelsestiden ophører —	
Forbundets hjælpefond oprettes ...	81	lønningerne reguleres	208
Charles Petersen vælges til for-		Lønningsloven af 1946	212
retningsfører	84	Pensionisternes pensionsforhold	219
Organisationsarbejdet under ver-		Den nærmeste efterkrigstid	219
denskrigen 1914—1918	87	Thorvald Petersen fratræder DJF	220
Pladsopsigelserne i 1917	92	Tiden ind under jubilæumsåret ...	223
De første tjenestetidsregler	99	Samarbejdsudvalg	228
Lønningsloven af 1919	103	Trafikproblemet efter krigen	229
Generalstrejken i påsken 1920	104	Hovedlinier i lønningslovene	
Under venstreministeriet 1920—1924	112	i 50 år	234

Forbundets kategoriafdelinger ...	242	Samarbejde med kammerater	
Forbundets fællesafdelinger	253	hjemme og ude	315
Boliger og velfærd	256	Arbejdsvilkår gennem tiderne	328
Aldersgrænsen	262	Statsbanepersonalets sygekasse ...	342
Vore kooperative foretagender ...	264	Statsbanepersonalets biblioteker ...	345
Feriebyen	266	Personalets fritidssysler	351
Jernbane-Tidende	268	Forbundets æresmedlemmer	356
Etatens indre retsforhold	281	Forbundets kontorer	359
Oplysningsvirksomheden	286	Under vingehjulet gennem et	
Forbundets økonomi og regnskabs-		århundrede	366
væsen	303	Hovedbestyrelsens medlemmer	
Jernbanemændenes faglige ud-		siden forbundets stiftelse	401
dannelse	309	Navneregister	405
		Billedfortegnelse	413



RETTELSER

Side 181, 2. linie: Klinkwort — læs: *Klinkvort*.

Side 225, 4. stk., 4. linie: vi — læs: *det*.

Side 231, 5. stk., 9. linie: hver — læs: *hvert*.

Side 245, 6. stk., 5. linie: Klingvort — læs: *Klinkvort*.

Side 246, 3. stk., 1. linie: N. J. Sørensen — læs: *N. S. Sørensen*.

Side 273, 2. stk., 4. linie: til — læs: *blevet*.

