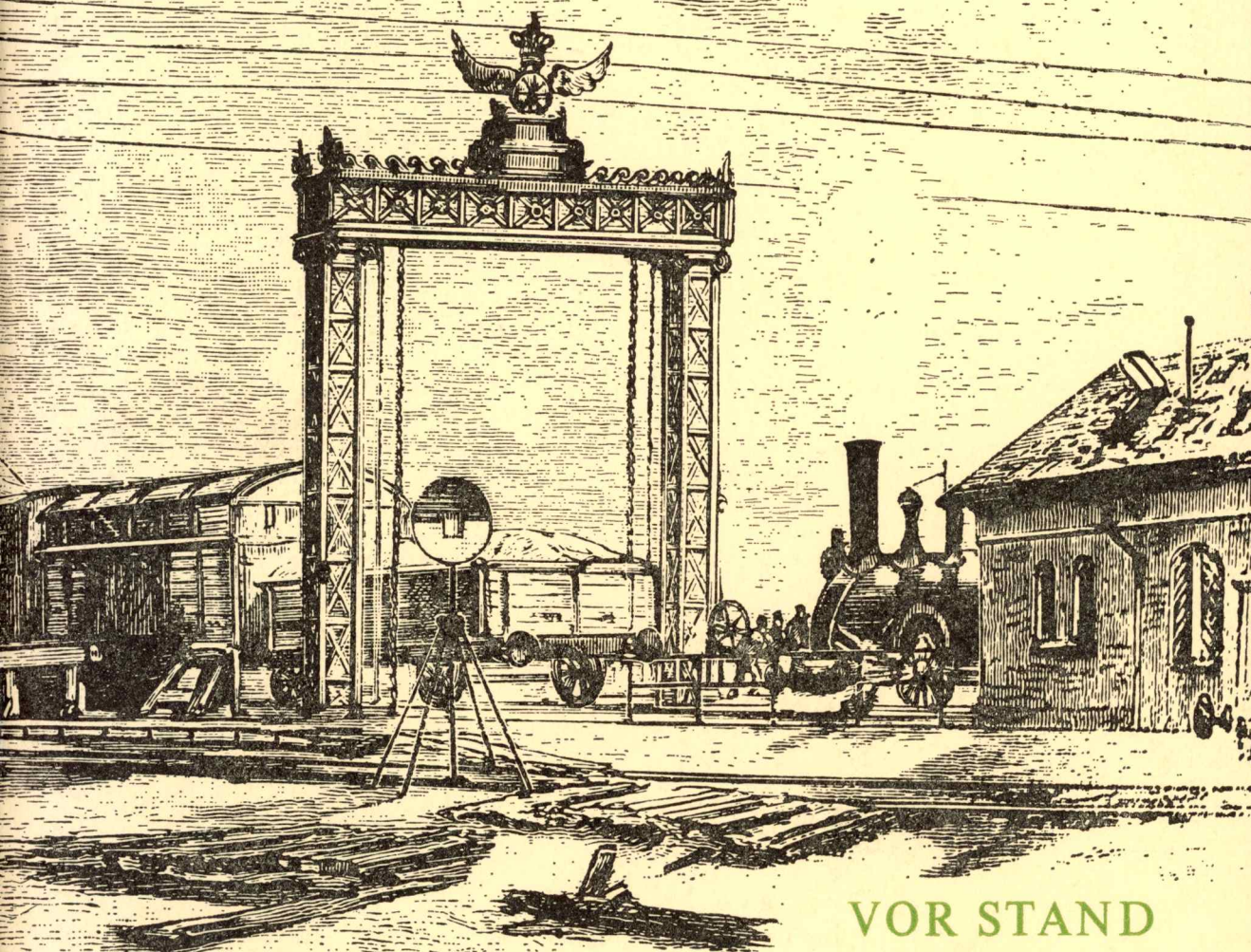


Jernbaneforeningen

1. September

75

1891 – 1966



VORSTAND

31. AUGUST 1966

68. årgang. Nr. 12

VOR STAND

MEDLEMSBLAD FOR JERNBANEFORENINGEN



68. ÅRGANG . NUMMER 12
31. AUGUST 1966

Redaktionen består af
E. Svendsen (ansvarshavende),
G. Kragballe og *E. W. Hauge*

Redaktion og ekspedition:
Trommesalen 2, 5., København V.

Tegningerne er udført af
tegneren Buus

En del af fotografierne er
velvilligt udlånt af
*Jernbanemuseet og Statsbanernes
reklametjeneste*

Klicheerne er fremstillet af
Dansk Kliche-Fabrik

Bladet og indlæg er trykt hos
Frederiksberg Bogtrykkeri

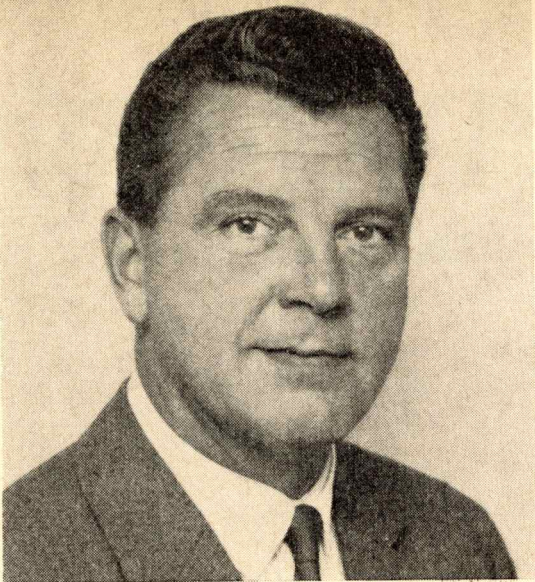
Udsendt i anledning af
Jernbaneforeningens 75 års jubilæum
den 1. september 1966

Som foreningens formand under den forestående festivitas i forbindelse med foreningens 75 års jubilæum ville det – omend fristende – være upassende, såfremt jeg på denne plads fremsatte anerkendende ord om Jernbaneforeningens virksomhed pr. dags dato.

I stedet vil jeg benytte anledningen til som mangeårigt medlem at udtale min mening om Jernbaneforeningens betydning for det enkelte medlem. Det kan gøres i relativ få ord, hvilket jeg – bekendt eller ubekendt – er tilhænger af. En fagorganisation opståen, arbejdsform og resultater er til enhver tid et produkt af de krav, som de implicerede medlemmer måtte stille til det fællesskab, der er organisationens baggrund.

Tider skifter, men ser vi bort fra en ganske kort periode lige efter foreningens tilblivelse, hvor behovet for et mere selskabeligt samkvem stod i forgrunden, har Jernbaneforeningen siden århundredskiftet stået som talerør for de tilkendegivelser, der er fremkommet fra medlemmernes side.

Til foreningens tillidsmænd er kravene i pagt med udviklingen blevet mere avancerede; men



Jernbaneforeningens formand, trafikkontrollør E. Svendsen.

uanset en vekslende grad af tilfredshed i meningstilkendegivelser fra medlemmernes side over for de skiftende foreningsledelser, har der altid været et tilpas forsonende element af tolerant vurdering af de fremskaffede resultater, som har gjort et tillidsmandsarbejde overkommeligt og interessant. Denne kombination af initiativ og tolerance vil på langt sigt altid være det bedste incitament til at nå nye resultater og give de valgte tillidsmænd rimelige arbejdsvilkår.

Skulle samme indstilling også komme til at gælde i årene fremover, kan vi uden betænkelighed håbe på et fortsat godt fællesskab inden for Jernbaneforeningens rammer.

Tillykke med jubilæet.

E. Svendsen



Med sine 75 år kan Jernbaneforeningen se tilbage over en række begivenhedsrige år. Vel har den ikke levet hele jernbanernes historie i Danmark med, men dog så godt som hele DSB's eksistensperiode. DSB blev som samlet statsbanesystem til i 1885 og Jernbaneforeningen stiftedes 6 år senere.

I Jernbaneforeningens tidligste leveår var begivenhederne af selskabelig art, men meget hurtigt ændredes foreningens formål, således at det væsentlige blev en målbevidst kamp for at få indflydelse på løn- og arbejdsvilkår. Kampen blev i samvirke med andre tjenestemandorganisationer ført på mange fronter, også ad politiske kanaler, og førte tidligt til kontakt med bl.a. indenrigsministre og trafikministre. Et af de første og mest skelsættende resultater var gennemførelsen af forhandlingsreglerne i 1910, de forhandlingsregler som også i dag er de grundlæggende for samarbejdet mellem personaleorganisationer og etat. Senere er mange andre gode forhandlingsresultater fulgt efter.

Det som i Jernbaneforeningens første årtier var en kamp mellem organisationen på den ene side og etat og stat på den anden side har i årene siden da udviklet sig mere og mere i retning af et samarbejde. Tidligere tiders modsætningsforhold er i vidt omfang afløst af et interessefællesskab, som tager sigte på at føre statsbanerne styrket gennem tiltagende konkurrence og økonomiske vanskeligheder, til fælles gavn for virksomhed og personale.

Jernbaneforeningens og statsbanernes historie viser, at personaleorganisationernes indflydelse ikke kan undværes. De fordele, personalets repræsentanter har opnået for personalet, har, selv om de ofte rent øjeblikkeligt har virket tyngende på etatens økonomi, næsten altid i det lange løb vist sig at være til gavn for etaten, bl.a. fordi de har medvirket til en forbedring af arbejdsklimaet, og uden et godt arbejdsklima er også statens virksomheder dårligt stillede.

De problemer, personaleorganisationerne nu står over for, er af en noget anden karakter, end de problemer, der var de fremherskende, da Jernbaneforeningen stiftedes. De mest elementære krav i henseende til løn- og arbejdsvilkår er stort set dækket. I dag ligger problemerne nok så meget i tilpasning af de enkelte gruppers vilkår i forhold til hinanden og i tilpasning af tjenstemandsvilkårene efter de i takt med samfundsudviklingen ofte hastigt vekslende vilkår på det private arbejdsmarked. Problemer vil også ligge i kølvandet af de rationaliseringsbestrebelse, som fortsat må udfoldes for at tilpasse og effektivisere statsbanernes virksomhed således, at disse i fremtiden kan bevare pladsen som en betydningsfuld faktor i transportvirksomheden her i landet.

Næst efter at ønske Jernbaneforeningen og dens medlemmer hjertelig tillykke med 75-års jubilæet, vil jeg ønske foreningen styrke og held til i samarbejde med de øvrige jernbaneorganisationer og statsbanernes ledelse at løse de nuværende og kommende års faglige opgaver.

Kai Lindberg

Generaldirektør P. E. N. Skov.



I mere end halvdelen af de 75 år, Jernbaneforeningen har bestået, har jeg været medlem af foreningen. At mit forhold til Jernbaneforeningen i dag ikke helt er det samme som for 45 år siden er vel kun naturligt, men dermed være ikke sagt, at jeg i min nuværende stilling har mindre »gavn« af Jernbaneforeningen end for år tilbage.

Det hedder i »lønningsloven«s § 21, stk. 4, at enhver har ret til at henvende sig til styrelsen (og det er jeg glad for), men uden personalorganisationer ville livet for styrelsen blive næsten uudholdeligt.

Jernbaneforeningens opgaver måtte ved starten i første række blive en kamp mod de bestemmende myndigheder, herunder også statsbanernes administration, for at skaffe medlemmerne bedre arbejdsforhold, og helt fredelig forløb denne kamp vel ikke altid, men udviklingen står ikke stille, og selv om Jernbaneforeningen og generaldirektoratet ikke altid er enige (og vist hverken kan eller skal være det), så har vi dog i dag en stor fælles opgave, nemlig at stå vagt om vor etat, at afvise de uretfærdige angreb, der nu og da rettes mod statsbanerne og at prøve på at skaffe os udligning for de byrder, som i højere grad er pålagt os end dem, vi må konkurrere med.

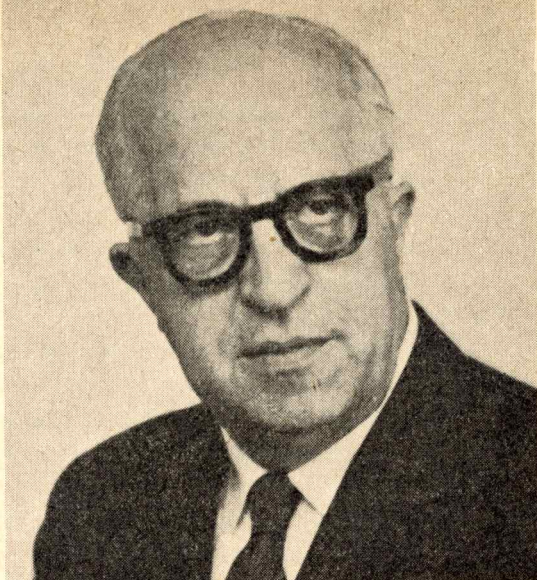
At vi i løbet af de forløbne 75 år er nået frem til, at de meningsforskelligheder, som opstår, kan drøftes på en saglig god måde, og at vi kan stå sammen i forsvaret for vor fælles arbejdsplads, lover godt for fremtiden.

Tillykke med de 75.

Venlig hilsen

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'P. E. N. Skov', written in a cursive style.

FTF's formand, overlærer N. C. Thomsen Nielsen.



Godt at der findes runde fødselsdage og jubilæer, hvor man kan få lejlighed til at få sagt en tak, som vel stadig har været velment, men som måske ikke altid blev sagt i hverdagens travlhed. Når Jernbaneforeningen nu fejrer sin 75 års stiftelsesdag, er det en kærkommen lejlighed for FTF til at takke for god støtte i de år, FTF har bestået og til at ønske den jubilerende forening held og lykke med fremtiden.

En kold og blæsende vinteraften for 15 år siden samledes en række organisationsfolk i CO II's lokaler for at drøfte stiftelsen af en fælles, samlende hovedorganisation for såvel tjenestemænd som funktionærer, og her var også Jernbaneforeningen repræsenteret. Eller var det CO II. Det er lidt vanskeligt at skelne her, fordi det er CO II, der er direkte medlem af FTF, men det har i to vigtige perioder af FTF's historie været Jernbaneforeningen, der har repræsenteret CO II, hvilket ikke er unaturligt, da Jernbaneforeningen er af de største og bedst udbyggede foreninger under CO II. Det er i al fald hævet over al tvivl, at uden Jernbaneforeningens positive indstilling til FTF kunne CO II's stilling overfor FTF let være blevet betydeligt svagere.

I 1952 stiftedes FTF, efter at et forberedende udvalg i et år havde arbejdet med sagen, og ved stiftelsen blev formanden for CO II og Jernbaneforeningen, overtrafikassistent, nuværende stationsforstander M. S. Lyngesen, valgt til formand for den nye, store sammenslutning.

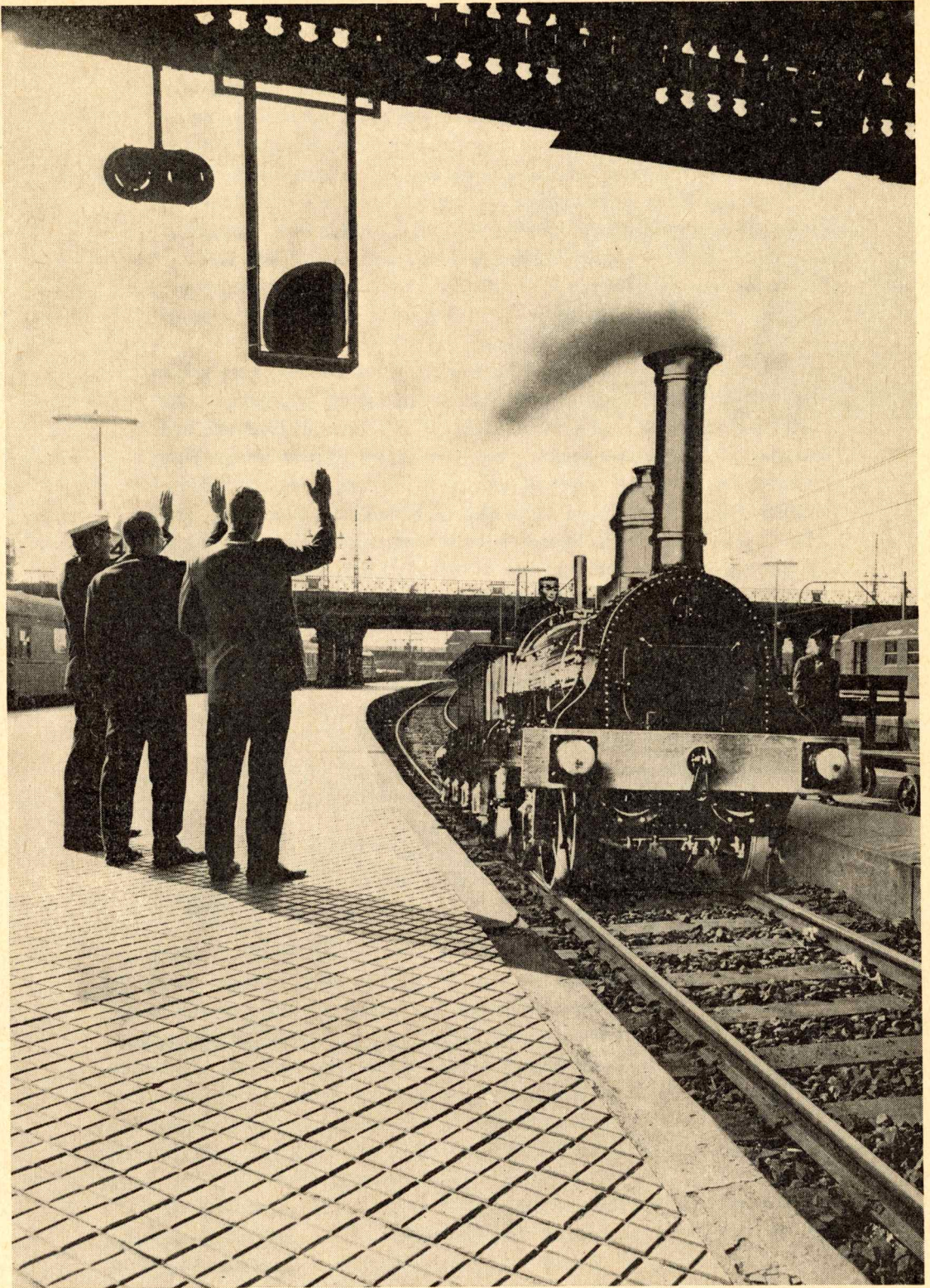
Det lå helt klart, at Lyngesen var manden, der havde de bedste betingelser for at kunne klare den store og vanskelige opgave, der her lå for. Han var den organisationstrænede, energiske og kyndige organisationsmand, og han var en velkendt, markant skikkelse indenfor de kredse, der her skulle samles, så han var »manden i midten«. Han blev formand for en talstærk organisation, som startede helt på bar grund: uden lokaler til sekretariat, uden medlemsblad, uden medarbejdere – og uden penge. Årskontingentet – 5 øre pr. medlem – rakte ikke til meget. Men her var det, at CO II og Jernbaneforeningen ydede en så værdifuld støtte, at man kan have sin tvivl om, hvorvidt der var blevet noget af det hele, hvis ikke man havde fået denne støtte i starten. Men den fik man, og snart gik det fremad mod bedre tider.

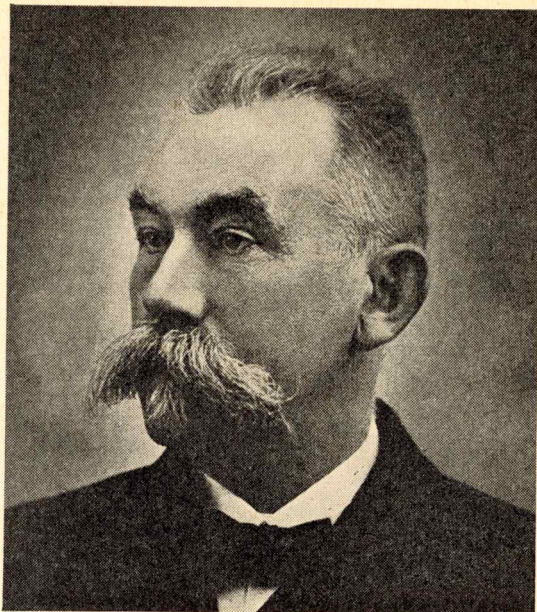
Den anden vigtige periode, hvor CO II og Jernbaneforeningen kom til at yde en stor indsats kom, da formanden for de to organisationer, trafikkontrollør Erik Svendsen fik sæde i FTF's forretningsudvalg, hvor han snart blev en central personlighed, som skabte respekt om sig. Hans interesse for de mange sager af vidt forskellig art, hans forståelse af problemerne og hans rolige vurdering af forholdene, kom i høj grad FTF til gode. Også Erik Svendsen kom som repræsentant for CO II, og han var samtidig formand for Jernbaneforeningen, og igen gjorde det sig gældende, at Jernbaneforeningen som en af de store centrale organisationer indenfor CO II fik væsentlig indflydelse på forholdene i FTF.

Jernbaneforeningen har stedse løst store opgaver direkte til fordel for medlemmerne og indirekte til gavn for andre tjenestemandskredse. Det har den kunnet, fordi ledelsen stadig har haft et vågent øje for de foreliggende problemer og aldrig har ladet dem ligge uløste hen, og opgaverne løses kun, hvor der står en organisation bagved, som både har evne og vilje til at øve den indsats, der kræves.

På Jernbaneforeningens 75 års dag sender FTF sin hjerteligste tak for støtten gennem årene der gik og ønsker den store i alle henseender veludbyggede forening gode arbejdsår fremover og gode resultater af det store arbejde, der ligger og venter om næste hjørne.

A. E. Thomsen Nielsen





Spredte træk fra Jernbaneforeningens historie

Jernbaneforeningens historie gennem 75 år kan ikke skrives i ét kapitel. Alle de mange begivenheder, Jernbaneforeningen har været part i, og alle de sager og opgaver, foreningen har taget op til behandling, og de resultater, der er opnået, vil hver for sig lægge beslag på et kapitel, hvis en udførlig og dækkende omtale skal finde sted. Alle disse kapitler kunne samles til en bog: »Jernbaneforeningen i 75 år«. Opgaven ville blive stor og omkostningerne belastende.

Omvendt kan man ikke passere milepælen »75 år« uden at markere den på forskellig vis. »Vor Stand« har valgt at standse op og vende blikket tilbage gennem nogle spredte træk fra Jernbaneforeningens historie.

Hensigten med at stifte Jernbaneforeningen var at danne en forening på selskabeligt grundlag og at skabe et samlingssted for jernbanens embedsmænd, hvor disse kunne få lejlighed til at lære hinanden personligt at kende, og hvor navnlig de unge i etaten kunne have et fristed at ty til, når tjenesten ellers tillod det.

Lignende foreninger var allerede på det tidspunkt kendt, f.eks. Studenterforeningen og Officersforeningen, som sikkert har været i initiativtagernes tanker.

Det blev ikke ved tankerne, og handlingens mand blev stationsforstanderen på Frederiksberg – J. L. Johansen – der sammen med en række embedsmænd i forskellige stillinger i februar måned 1891 udsendte følgende indbydelse:

Til

Medansatte Embedsmænd.

Da det vel tør forudsættes som et almindeligt Ønske hos Statsbanernes Embedsmænd at have et Sted, hvor de kunne komme sammen under mere fri Former end den daglige Tjeneste tillader, formene vi kun at give en almindelig Tanke Luft, naar vi ved Nærværende tillade os at indbyde medansatte Embedsmænd til Dannelsen af en Forening med det Formaal at udvikle det personlige Bekjendskab, og i det Hele taget søge fremmet det kollegiale Forhold mellem Embedsmændene indbyrdes.

Denne Forening have vi tænkt os dannet omtrent i Lighed med Officérsforeningen og Studenterforeningen, og uagtet vi ganske vist ere fuldt paa det Rene med, at en Jernbaneforening ikke vil kunne byde sine Medlemmer saa store Forhold som nævnte Foreninger byde deres Medlemmer, tillade vi os dog, under Henviſning til at Jernbaneetaten nu tæller c. 1400 Embedsmænd, hvoraf omtrent en Trediedel opholde sig i Kjøbenhavn, at formene, at forsaavidt Tanken maatte finde almindelig Tilslutning, man da ogsaa vil kunne opnaa at erhverve Lokaler af en saadan Art og Beskaffenhed, at de tilnærmelsesvis vil kunne yde Medlemmerne, idetmindste til daglig Brug, nogenlunde de samme Behageligheder som de ovenfor nævnte Foreninger yde deres Medlemmer. Vi have derhos Haab om, at en Henvendelse til Generaldirektøren om Understøttelse vil blive modtagen med Velvilje, dog selvfølgelig kun under Forudsætning af, at Sagen kan paavises at have vundet almindeligt Sympathi.

Ihvorvel at den endelige Administration først kan fastslaa af et i denne Anledning til sin Tid sammenkaldt Møde, have vi dog forment det rettest allerede nu at meddele, hvor stort vi have tænkt os det eventuelle Kontingent, og antage vi, at dette ikke tør sættes højere end 25 Øre for udenbyes og 75 Øre maanedligt for indenbyes Medlemmer. Mulig vil ogsaa et passende Indskud blive nødvendigt til deraf at afholde Monteringsomkostninger.

Adgang til at blive Medlem af Foreningen har Enhver, der ifølge Reglementet er berettiget til Kjørsel i I eller II Vognklasse.

Med denne Henvendelse tillade vi os at anmode Dem om, forsaavidt De maatte ønske at indtræde som Medlem i den saaledes paatænkte Forening, da at udfylde nedenstaaende Koupon og sende den til undertegnede Stationsforstander Johansen, Frederiksberg, i Løbet af indeværende Maaned.

Frederiksberg i Februar 1891.

P. E. Andersen, Assistent i Centralforvaltningen.	Ditlev Bentzen, Assistent i Centralforvaltningen.	Carlsen, Trafikassistent.
Edsberg, Stationsforvalter.	J. Elmquist, Skibsinpektør.	Chr. Elsted, Assistent i Centralforvaltningen.
Franch, Togfører.	P. C. Greve, Assistent i Centralforvaltningen.	Grosche, Stationsforstander.
Hansen, Trafikinspektør.	J. P. Hansen, Assistent i Centralforvaltningen.	Wilh. Hansen, Stationsforstander.
A. Haxthausen, Godsexpeditør.	Jul. M. Herskind, Assistent i Centralforvaltningen.	C. Holst, Stationsforstander.
L. Hyrup, Stationsforstander.	F. Høegh, Assistent i Centralforvaltningen.	Chr. L. W. Jensen, Assistent i Centralforvaltningen.
H. Ingerslev, Assistent i Centralforvaltningen.	L. Johansen, Stationsforstander.	A. Lassen, Overbanemester.
Lissner, Stationsforstander.	Martensen, Stationsforstander.	W. Michelsen, Stationsforstander.
A. Møller, Assistent i Centralforvaltningen.	C. Nielsen, Stationsforstander.	H. J. Nielsen, Stationsforvalter.
V. Sarauw, Trafikassistent.	Th. Schoug, Trafikinspektør.	Stahlschmidt, Contorchef.
Skovsted, Stationsforstander.	Sæbye, Contorchef.	Toussieng, Contorchef.
	Westergaard, Trafikinspektør.	Willadsen, Stationsforstander.
		A. W. Ernst, Committeret ved Statsbanekøbene.
		O. Th. Hagen, Trafikassistent.
		C. Hansen, Lokomotivfører.
		Alex Hoppe, Contorchef.
		Werner Lassen, Assistent i Centralforvaltningen.
		Meyer, Telegrafingeniør.
		Sander, Trafikassistent.
		Ed. Stockfleth, Overbanemester.
		H. Thilker, Fuldmægtig.

Undertegnede ønsker at indtræde som Medlem i den paatænkte
Jernbaneforening.

Navn	Stilling	Opholdssted



Ley's tegning fra 1849 af KJØBENHAVN's første banegård med datidens tog 25 klar til afgang.

I august 1891 mente initiativtagerne, at man med de indtegnede ca. 400 interesserede kunne forsvare at afholde stiftende generalforsamling. Denne blev berammet til den 21. august, og den 1. september 1891 kunne den valgte bestyrelse med trafikchef, oberstløjtnant *T. Westergaard*, som formand og stationsforstander *J. L. Johansen* som næstformand åbne foreningens lokaler i Panoptikonbygningen for medlemmerne.

Efter en meget vellykket start med stor tilslutning fra medlemmernes side og efter et par gode år, begyndte det imidlertid at gå ned ad bakke. Samtidig med den svigtende interesse fra medlemmernes side stod det heller ikke for godt til med økonomien, så de hyggelige og velindrettede lokaler måtte forlades, og foreningen lejede sig ind i en lejlighed på Vesterbrogade, hjørnet af Bernstorffsgade. Disse lokaler viste sig utilfredsstillende, men man forblev der dog indtil 1901, da man flyttede til Vesterbrogade 18.

Her boede Jernbaneforeningen i 30 år, indtil den 1. oktober 1931, hvor man flyttede til foreningslokalerne i Vesterport. Disse lokaler har huset foreningen siden – dog afbrudt af en periode under besættelsen, hvor man midlertidigt måtte indrette sig i lånte lokaler i »National Scala«s bygning, fordi besættelsesmagten gjorde krav på lokalene i Vesterport.

Jernbaneforeningen bliver en faglig organisation

Beretninger fra foreningens første år lægger ikke skjul på, at det selskabelige og kollegiale samvær i længden ikke var tilstrækkeligt til at

samle medlemmerne. Derimod var der vokset et stærkt behov for at gøre sig gældende på forhold om egne løn- og arbejdsvilkår, og dette behov kulminerede derved, at en frisk og energisk ungdom tog affære og erobrede foreningen. Manden, der stod i spidsen for denne aktion, var assistent *Vilhelm Ohlsson*, der blev indvalgt i bestyrelsen på en bevæget generalforsamling i 1899. Hans første indsats var at starte »*Meddelelser fra Jernbaneforeningen*«, som var forløberen for »*Vor Stand*«. Fra 1. januar 1901 begyndte udgivelsen af det egentlige medlemsblad, og *Vilhelm Ohlsson* blev bladets første redaktør.

Allerede ved generalforsamlingen i 1900 sporede de unge assistenters tanker i ændringerne i foreningens lov, og foreningens formål blev
*at arbejde for rimelige forbedringer
i medlemmernes tjeneste-
og lønningsvilkår.*

Ved samme lejlighed overlod generalforsamlingen de faglige opgaver til et valgt repræsentantskab, medens de løbende opgaver skulle varetages af et forretningsudvalg.

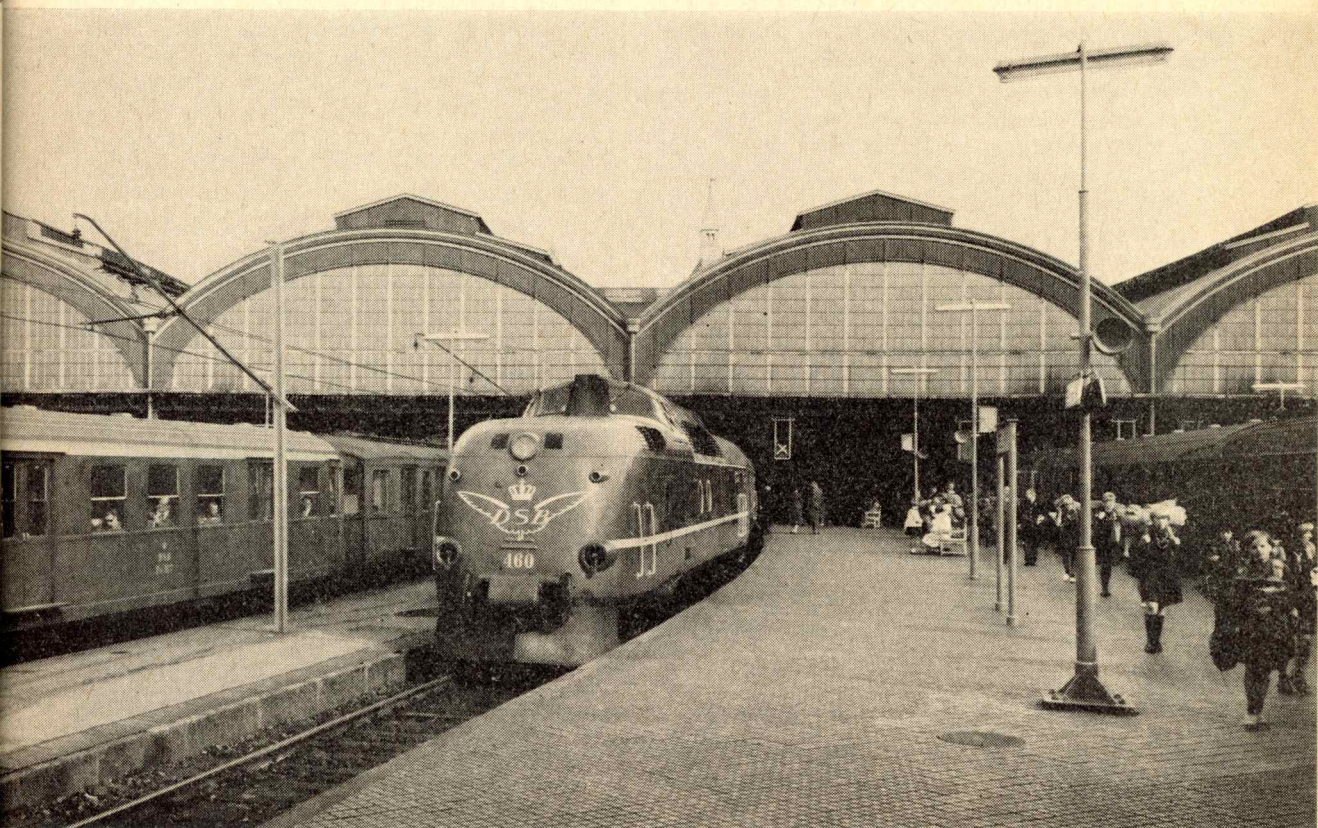
De navne, der især lyser op fra denne tid er,

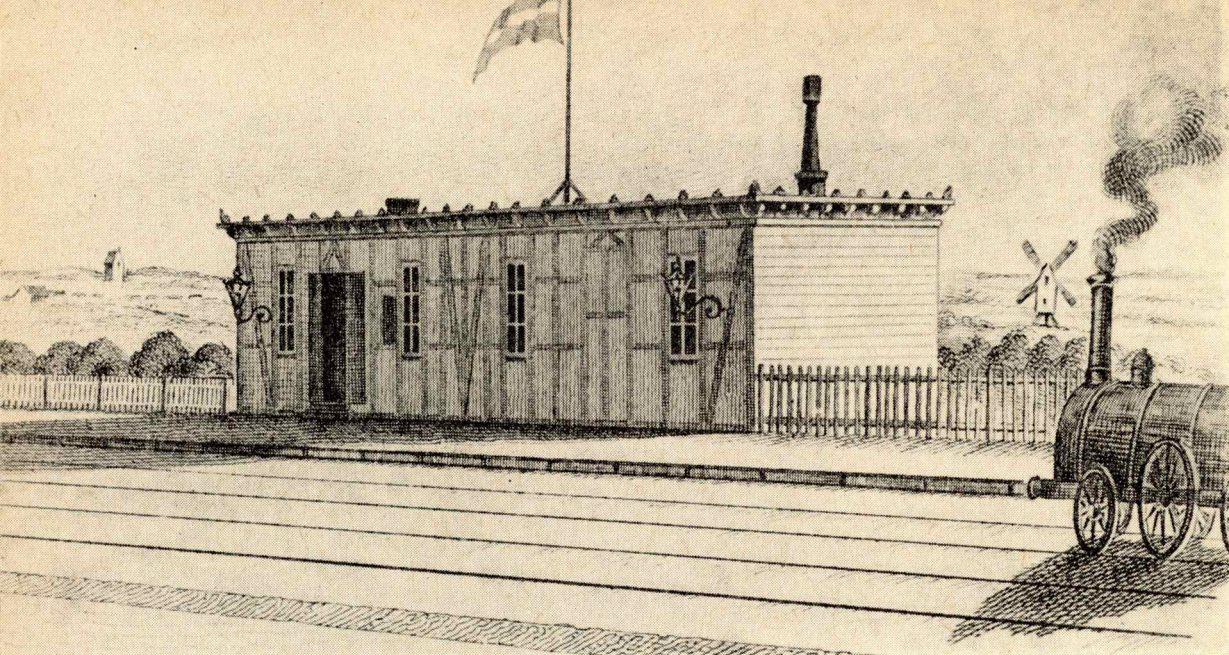
foruden allerede nævnte *Vilhelm Ohlsson*, assistenterne *J. Friis-Skotte* (senere trafikminister) og *E. A. Fahrenholtz*, der ofrede tid og kræfter på at bryde den modstand, der mødte vor unge organisation i dens arbejde for at skabe tålelige levevilkår for *Jernbaneforeningens* medlemmer.

Sideløbende med anstrengelserne for at bedre vilkårene udfoldedes der stor energi for at få så mange medlemmer som muligt, og efter et års ihærdig agitation kunne man notere sig det tilfredsstillende resultat, at foreningens medlemstal var nået 1170 af ca. 1400 mulige.

Når ønsket om at danne en faglig organisation var så fremtrædende, er en del af årsagen at finde i, at statsbanernes embedsklasser var dårligt lønnet. Ganske vist havde man så sent som i 1898 fået en ny lov, der fastsatte lønningerne, men det var en dårlig lov, og på mange områder afveg den ikke fra den lov, den skulle erstatte. Lønningerne var opbygget således, at kun et mindretal oppebar indtil 3 alderstillæg, der hver udgjorde ca. 10 pct. af begyndelseslønnen. For de mere talstærke lønningsklasser var lønnen opdelt i et antal løntrin, hvorover personalet ligeligt fordeltes. F.eks. var der for assistenter fire lønningsklasser med en fjerdedel af assistenterne i hver. Man steg ikke automatisk fra et løntrin til det næste, men først ved ledighed kunne man rykke op på det nærmest højere løntrin.

KØBENHAVN H i dag. Det rullende materiel har skiftet udseende.





KØGEVEJEN's station anno 1850. – Tegnerens tekniske indsigt synes at have været begrænset; annalerne melder intet om lokomotiver med ovale hjul på den tid.

Jernbaneforeningen går aktivt ind i arbejdet for medlemmerne

Med hjemmel i lønningsloven var der nedsat en kommission af rigsdagsmænd og enkelte administrative embedsmænd til at undersøge spørgsmålet om statsbanernes ordning. Denne anledning fulgte Jernbaneforeningen op ved allerede i juli måned år 1900 at fremsende motiveret andragende til ministeren for offentlige arbejder om ændringer i lønningerne samtidig med den forestående revision af statsbanernes ordning.

Lønningerne var naturligvis kun et afsnit af kommissionens arbejde, og dette afsnit vakte ikke politikernes interesse i samme grad som statsbanernes organisation. Til gengæld havde lønspørgsmålene naturligt Jernbaneforeningens allerstørste interesse, og man benyttede enhver anledning til at få rigsdagens medlemmer i tale for at overbevise dem om, at det fremsatte forslag ikke indebar forbedringer, man fra foreningens side kunne betragte som tilfredsstillende. Kommissionens betænkning blev ikke færdigbehandlet i folkettingen i 1902, og Jernbaneforeningens ledelse udnyttede tiden til at skabe flere kontakter med de udvalg, der skulle gennemgå kommissionens betænkning.

Da loven om statsbanernes ordning blev vedtaget i 1903, kunne man ikke alene notere sig

ganske væsentlige forbedringer i forhold til loven af 1898, men også meget betydelige ændringer i forhold til det forslag, kommissionen havde fremsat i 1901.

Skønt den indflydelse Jernbaneforeningen fik på lønningsloven af 1903 med dagens øjne synes ringe, var den for datidens jernbanefolk af overordentlig stor betydning, og når man erindrer sig, at foreningen ikke havde hverken lovhjemlet eller hævdvunden forhandlingsret, må man beundre resultatet, som kun blev opnået gennem en utrættelig indsats fra de mennesker, der havde sat sig som mål at gøre Jernbaneforeningen til en faglig organisation.

Jernbaneforeningen indgår i samarbejde med andre organisationer

De første forsøg for at skabe et samarbejde med andre organisationer indenfor samfærdsels-etaterne blev gjort allerede i 1900, men uden resultat. Tanken blev genoptaget i 1903 og resulterede i en sammenslutning mellem jernbaneorganisationerne i »Fællesudvalget«.

Fællesudvalget bestod indtil 1908, da forskellige divergenser i lønspørgsmål omkring lønningsloven af 1908 førte til et brud, der først mange år senere skulle heles.

Med en ny lønningslov skulle der være skabt ro omkring lønspørgsmålene, men ikke alle havde været lige så ihærdige som Jernbaneforeningens repræsentanter, og dette kunne spores i loven. Samtidig havde andre etater deres selvstændige



Gælden til de gamle bygmestre synes åbenbar i SKIVE H's moderne betonbindingsværk.

lønningslove, og da disse i forhold til statsbanernes lønningslov syntes ude af trit med pris- og lønudviklingen iøvrigt, begyndte man fra andre sider at røre på sig.

Resultatet af den megen utilfredshed blev, at regeringen allerede efter 3 års forløb nedsatte en ny lønningskommission, som fik til opgave at udarbejde en lønningslov, der skulle være fælles for de fire store etater, nemlig jernbane, postvæsen, telegrafvæsen og toldvæsen.

En samvirken mellem de fire etaters organisationer blev en naturlig følge af kommissionens opgave, og samarbejdet mellem embedsmændenes organisationer blev en forløber for Statstjenestemændenes Centralorganisation II – i starten dog med begrænset opgave og under navnet »Lønningsudvalget af 1907«. Udvalget udførte et stort arbejde, først med udarbejdelse af forslag til kommissionen og senere med forsøg på at ændre det af kommissionen fremsatte forslag. Forhandlingsret var stadig et ukendt begreb, og udvalget var – som følge deraf – ikke repræsenteret i kommissionen.

Samarbejdet i centralorganisationen består den dag i dag, men også ud over statstjenestemændenes rækker er i tidens løb knyttet kontakter. Således har der gennem mange år bestået en tilknytning til tjenestemændene ved Københavns kommune samt et godt og veludbygget samarbejde med øvrige forhandlingsberettigede organisationer inden for jernbanerne, dels gennem Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg og dels gennem kontakt til Danske Privatbaners Kontorforening.

Ud over landets grænser samarbejdes der med jernbaneorganisationerne i Norge, Sverige og Finland.

For at fuldende billedet må også arbejdet i Fællesrådet for danske tjenestemand- og funktionærorganisationer (FTF) nævnes, hvor Jernbaneforeningens tillidsmænd gennem CO II er repræsenteret i forretningsudvalg og repræsentantskab.

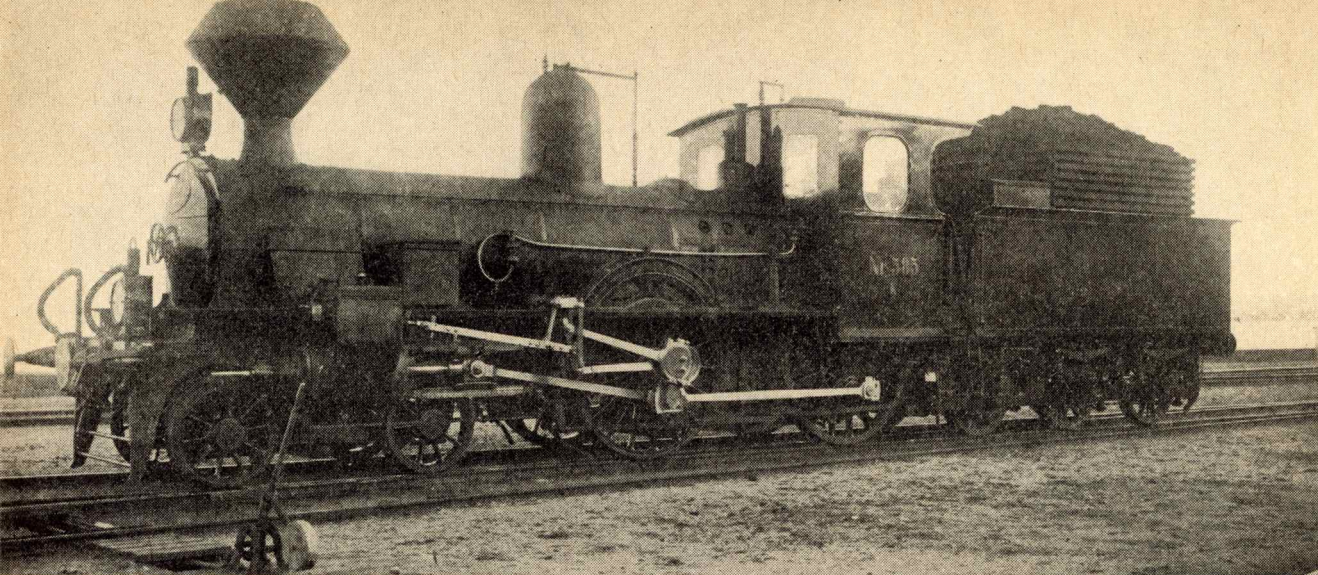
Jernbaneforeningen optager andre opgaver end de lønmæssige

Som allerede nævnt var det først og fremmest lønspørgsmålet, der samlede Jernbaneforeningens medlemmer, men da lønningsloven af 1903 var en kendsgerning, vendte man sig mod andre opgaver, som medlemmerne fandt betydelige.

En af de første opgaver, man tog op, var dikteret af ønsket om en organiseret uddannelse af trafikelever, og gennem de forhandlinger, der førtes med statsbanerne, blev spiren til jernbaneskolen lagt.

Også spørgsmål om tjenestetid og fridage blev taget op. På den tid var tjenestetiden f.eks. for en stationsforstander på en landstation ca. 15 timer daglig, og på portørens fridag måtte han trække i 17 timer. En ugentlig fridag var noget aldeles ukendt.

Når det tidligere har været nævnt, at organisa-



tionerne ikke havde nogen forhandlingsret, er det ikke helt korrekt, idet der i 1904 var udstedt en meddelelse om forhandling, men i praksis viste forhandlingsretten sig illusorisk.

Fra Jernbaneforeningens side var det derfor et stærkt udtalt ønske, at bestemmelser om forhandlingsret og forhandlingspligt blev optaget i loven.

Jernbaneforeningens struktur ændres

Fra denne periode er det især lønningsforhandlingerne og lønningsloven af 1908, forhandlingsrettens anerkendelse samt dannelse af Statstjenestemændenes Centralorganisation II, der skal fremhæves.

Selvom disse store opgaver kunne samle Jernbaneforeningens medlemmer, havde der dog vist sig visse vanskeligheder ved at samle medlemskaren med de ret forskellige interesser i et virkeligt og solidt samarbejde om mange og også om store spørgsmål. Dette var naturligvis en svaghed indenfor foreningen, og da der fra mange sider var ønsker om at styrke foreningen, gennemførte man – efter grundige overvejelser – i 1910 sådanne ændringer i foreningens struktur, at der blev muligheder for indenfor foreningens rammer at tage hensyn til de forskellige kategoriers interesser gennem dannelsen af kredse.

Samtidig afskaffede man generalforsamlingen som foreningens højeste myndighed og indførte *delegeretmødet*, hvor medlemmernes *delegerede* samledes for at tage stilling til det arbejde, der var udført af foreningen samt afstikke linierne for arbejdet i den kommende tid.

I stedet for repræsentantskab indførtes *hoved-*

K 585 blev i 1918 forsynet med gnistfanger for tørvefyring – et tidstypisk billede fra første verdenskrig.

bestyrelsen til den egentlige ledelse af foreningen, og lovene tilsikrede de forskellige kategorier repræsentation i hovedbestyrelsen.

Opdelingen i kredse har vist sig at være hensigtsmæssig, og denne har nu bestået i mere end 50 år, dog tilpasset de med tiden ændrede vilkår.

Fra starten afholdt man generalforsamling – senere delegeretmøde – hvert år. Det viste sig imidlertid, da opgaverne blev større og sværere, at man måtte tilsikre en hovedbestyrelse en vis arbejdsro, hvorfor man ændrede perioderne – først til to år og senere til de nuværende tre år.

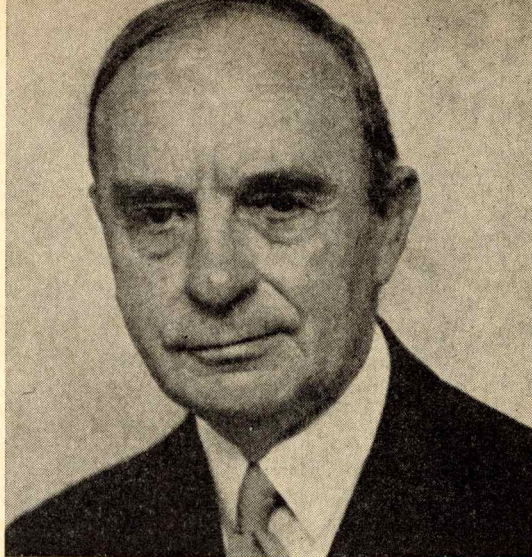
Hårde tider styrker sammenholdet

Da lønningsloven af 27. maj 1908 trådte ud i livet, var det en almindelig opfattelse, at den ville strække til for en årrække. Den fik også et forholdsvis langt liv – over 11 år – men det var af en anden årsag end lovens tilstrækkelighed.

I årene op til 1. verdenskrig tog priserne et sådant opsving, at man fra foreningens side anså en revision af lønningsloven for nødvendig.

Der blev truffet aftale med regeringen om en konference, men midt i forberedelserne udbrød krigen, og al tale om lønrevision måtte standse.

Det blev svære tider for Jernbaneforeningens medlemmer og for de folk, der havde påtaget sig hvervet at varetage kollegernes interesser i lønspørgsmål, men på dette sted må det være rigtigt at overlade ordet til én af den tids ivrigste assistenter, datidig redaktør af »Vor Stand«, senere generaldirektør, E. Terkelsen:



Omkring Jernbaneforeningens første jubilæum

For Jernbaneforeningens ledelse stod – på tærsklen til foreningens første jubilæumsår – dette år (1916) såvist ikke i festens, men i arbejdets tegn. Den i verdenskrigens kølvand følgende dyrtid havde allerede i 1915 føleligt ramt jernbanemændenes økonomiske stilling, ja faktisk undergravet de lavestlønnedes i forvejen jævne eksistens. Og personaleforeningernes arbejde for et dyrtidstillæg var i september 1915 resulteret i en lov om dyrtidshjælp, der med sine meningsløst lave grænser og ringe omfang måtte føles som en hånlig almisse fra en rigsdag, der ellers ikke undså sig for flokler om »staten som den gode arbejdsgiver«.

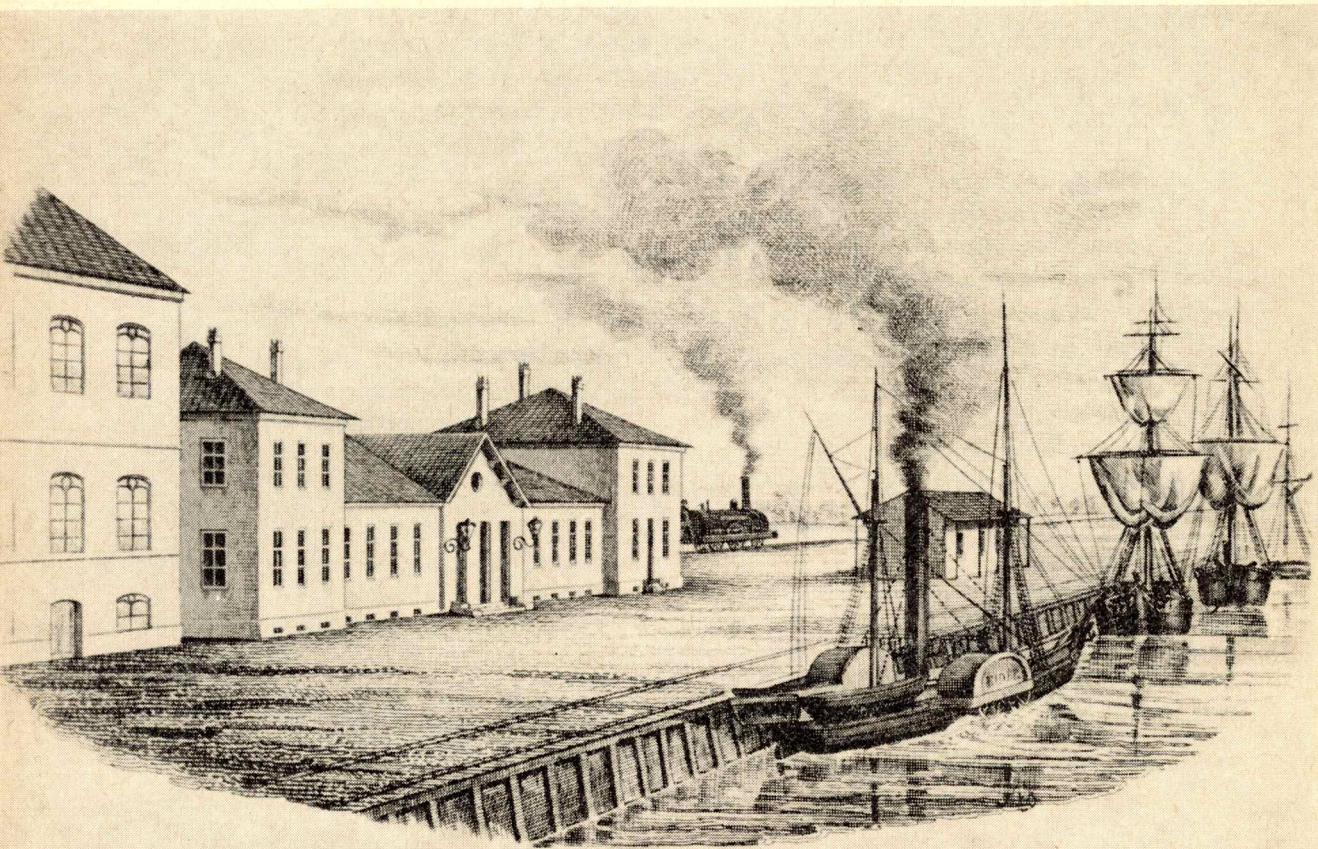
Måned efter måned forringedes vore vilkår. 4. januar 1916 fremsatte de to centralorganisationer for statsbanernes personaleforeninger derefter andragende om et dyrtidstillæg på 20 kr. månedlig, og 24. januar holdt de to organisationer et fællesmøde i Odd-Fellowpalæet med et så stort fremmøde, at ca. 1000 af deltagerne måtte flytte til Håndværkerforeningen til møde der. Møder fulgte landet over, og ledelsen måtte lægge alle kræfter i arbejdet på sagens fremme i regering og rigsdag.

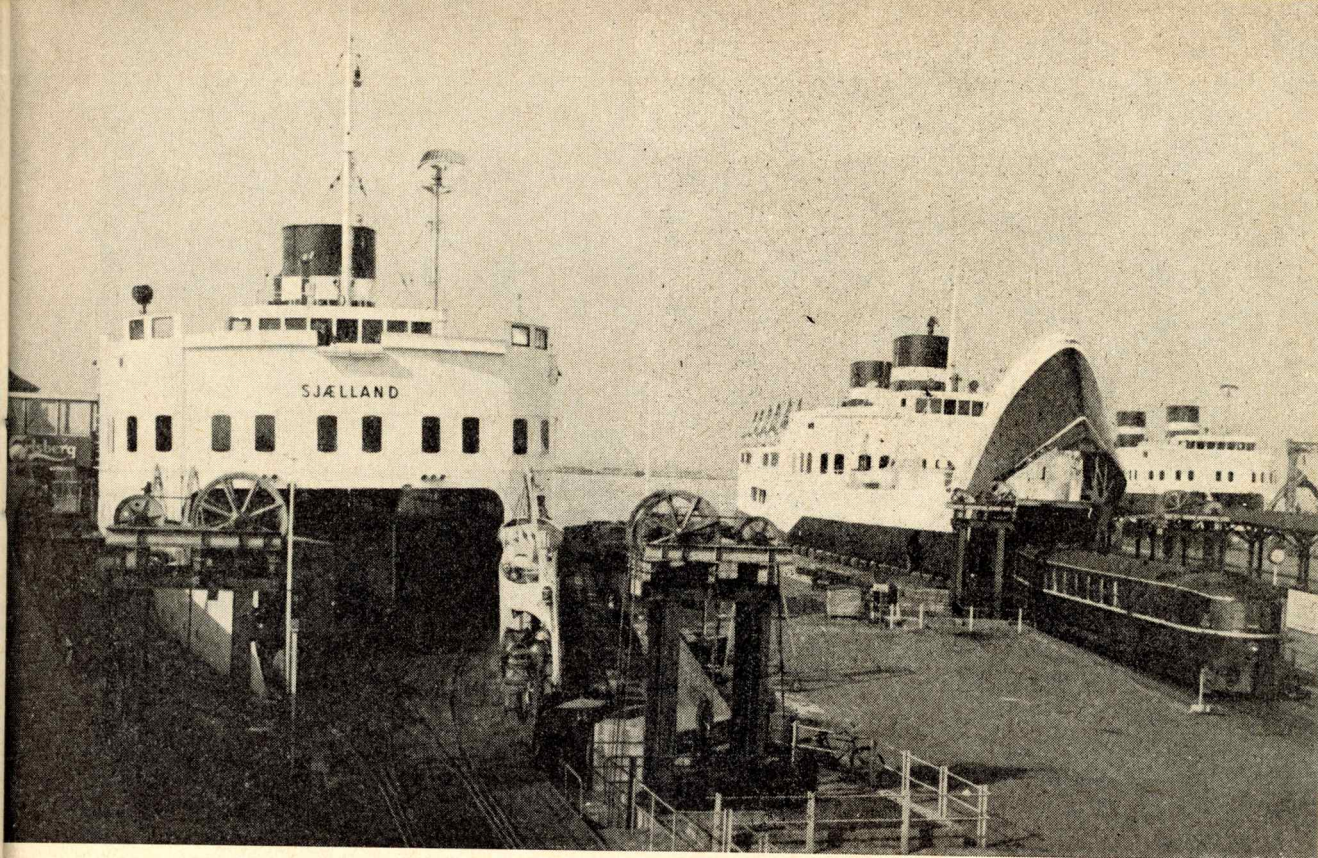
Her skal ikke berettes om slidet derved – kun understreges, at der måtte slæbes for at nå blot en anstændig delvis opfyldelse af vore velbegrundede krav, indtil der i april 1916 blev gennemført lov om et dyrtidstillæg på 180 kr. årlig for gifte, 90 kr. for ugifte – og i det hele taget kun til lønninger på indtil 3000 kr. årlig (dog med gyldighed fra 1. august 1915).

Dyrtiden skærpede stadig sin appetit, og næste lønkampagne måtte hurtigt i gang (de kørte så at sige med blokafstand under hele krigen). Men lønningssagen var jo langt fra ledelsens eneste arbejdsområde. Krigstidens *underbetaling* stod i grelt forhold til det af tiden nødvendiggjorte omfattende *overarbejde* (selv om der formelt ikke var noget begreb »overarbejde« eller rettere sagt ingen betaling derfor eller udligning deraf). Og den i sin tid ved Moseloven påbudte syvende dag som hviledag havde – vel ca. 4000 år efter Moses – endnu ikke fået gyldighed for jernbanepersonalet.

Lige før nytår 1916 indsendte jernbaneorganisationernes fællesudvalg et nyt andragende om tjenestetidsregulering, betaling for overarbejde og ugentlig fridag. Dette andragende blev afslået i februar 1916 (under hensyn til »rækkevidden af spørgsmålet« og til, »at tidspunktet skønnes lidet egnet«). I løbet af de følgende måneder fik foreningen dog

Havneidyl anno 1856 – til vederkvælgelse for de fungerende på nutidens færgestationer. Selv på postdampskibet »Eider«, med dampen oppe og vildt roterende skovlhjul, øjnes ikke en sjæl på broen. – Stationsbygningen tjener idag som godsekspedition samt bolig for stationsforstander og godsekspeditør.



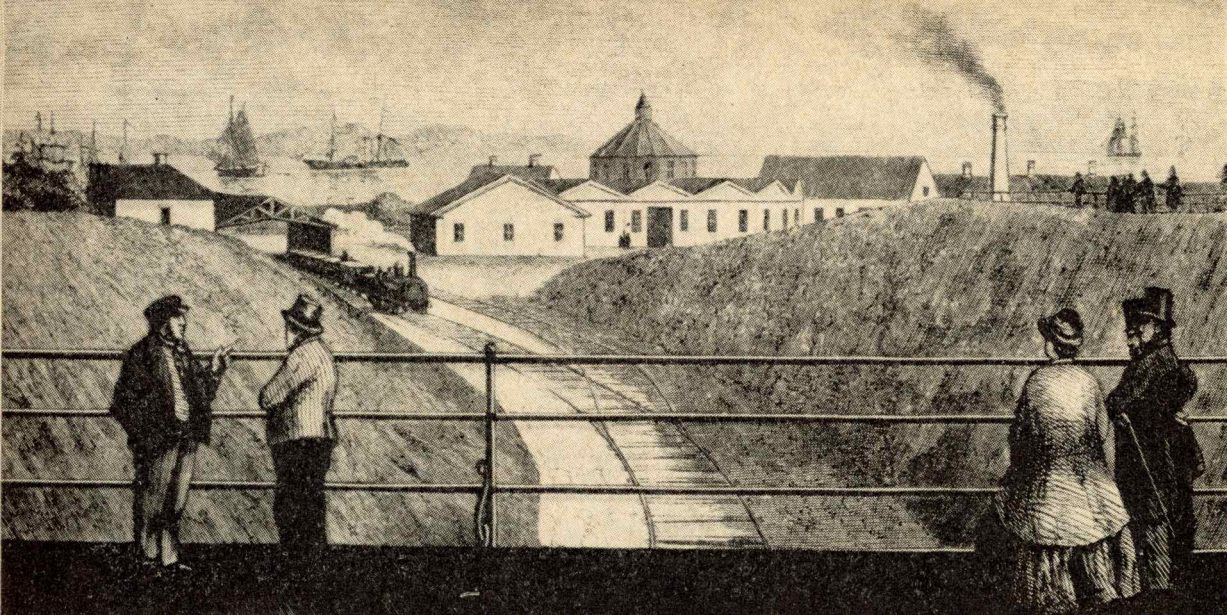


Det er ikke skovhjulenes, men andre mekanismers rotation, der er påkrævet for trafikens afvikling i KORSØR i dag.

slæbt en eengangsbevilling på 300.000 kr. igennem og fordelt efter aftaler mellem organisationerne og statsbanestyrelsen. Et forsøg på at få en ordning med nogen orlov mod frivilligt (og altså betalt) overarbejde lykkedes det ikke at få gennemført i 1916, og i hvert fald for alle de yngre ansatte blev ferien derfor højst til et vintereventyr.

Ud over disse »mærkesager« flød det på ledelsens borde med »løbende sager«, små og store i flæng. Hertil kom organisationsmæssige problemer, navnlig i henseende til samarbejdet med de øvrige personaleforeninger. Endelig bebudede Jernbaneforeningens statelige formand, daværende stationsforstander Stahlschmidt i Nørresundby, at han ikke ønskede at fortsætte ud over forsommeren 1916. En ny øverste ledelse af foreningen måtte altså findes.

Ind mod centrum i alt dette var jeg helt uforvarende blevet hvirvlet i sommeren 1915 ved at blive valgt ind i hovedbestyrelsen. Jeg havde ærlig talt haft travlt nok forud: godt med overarbejde på en stor og under ombygning ret besværlig station, godt med privatarbejde i fritiden (pålæg til brødet blev stadig dyrere – brødet forresten også), godt med roderi i en nyanlagt kolonihave og endelig en bitte dreng, der skulle lære at gå, men som det var meget fristende at løfte op til leg.

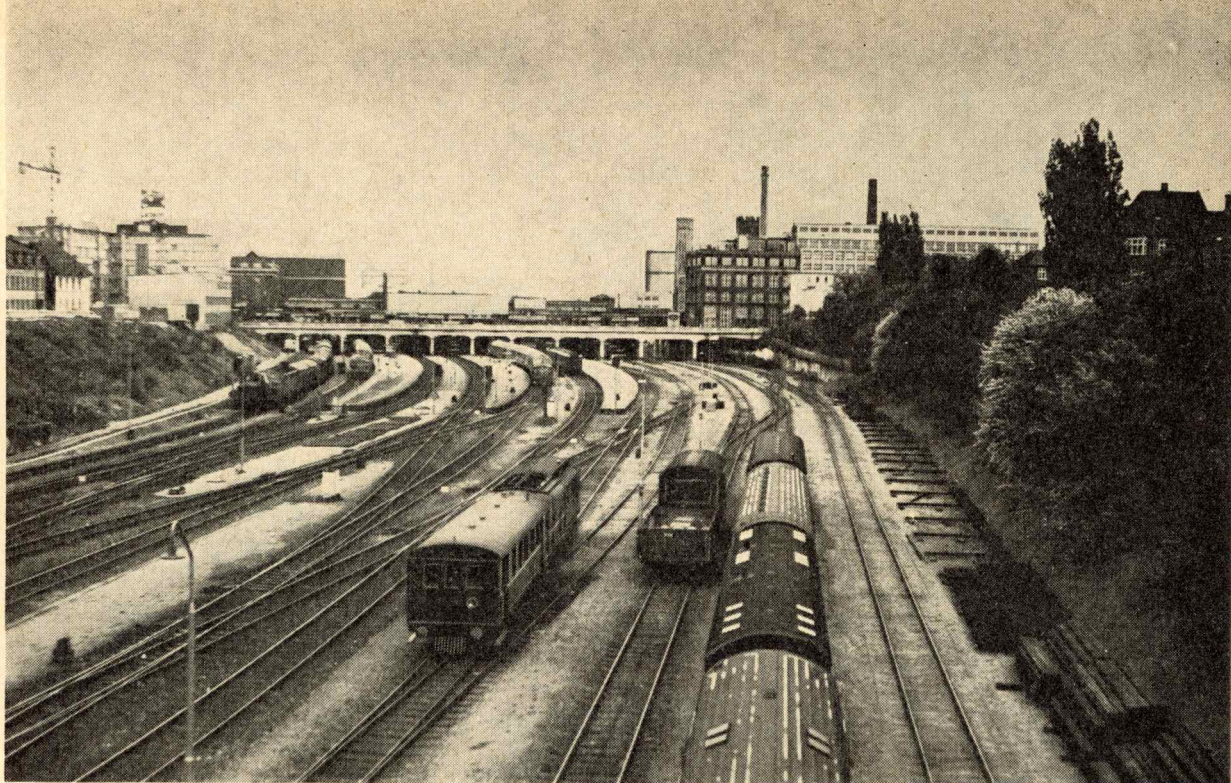


Udsigt mod banegården i AARHUUS fra Bruunsbro anno 1862. Lokomotiv- og vognremisen i billedets midte med det 14-kantede spir lå på det nuværende centralværkstedets plads.

Men i foråret 1915 brød der på det fredelige Fyn et bråvallaslag frem med forsøg fra forskellig side på især at sætte kræfterne ind på en tjenestetidsregulering og stille den ugentlige fridag længere ned på ønskeprogrammet. Striden var i grunden af ret akademisk karakter, idet der ikke var den fjerneste udsigt til, at nogen af delene kunne tænkes gennemført foreløbig. Men den ugentlige fridag var en af drømmene fra de helt unge år – jeg kaldte den (og med rette) for »tilværelsens smil« til os, medens jeg endnu ikke havde følt mig stærkt generet af en arbejdstids problematiske længde. Mine kammerater valgte mig til delegeret. Ifølge »Vor Stand«s referat af delegeretmødet 1915 »ivrede« Terkelsen imod, at tjenestetidsreguleringen skulle søges fremmet på bekostning af den ugentlige fridag (»ivrede« er et mildt udtryk). Straffen udeblev ikke: samme formiddag blev jeg indvalgt i hovedbestyrelsen.

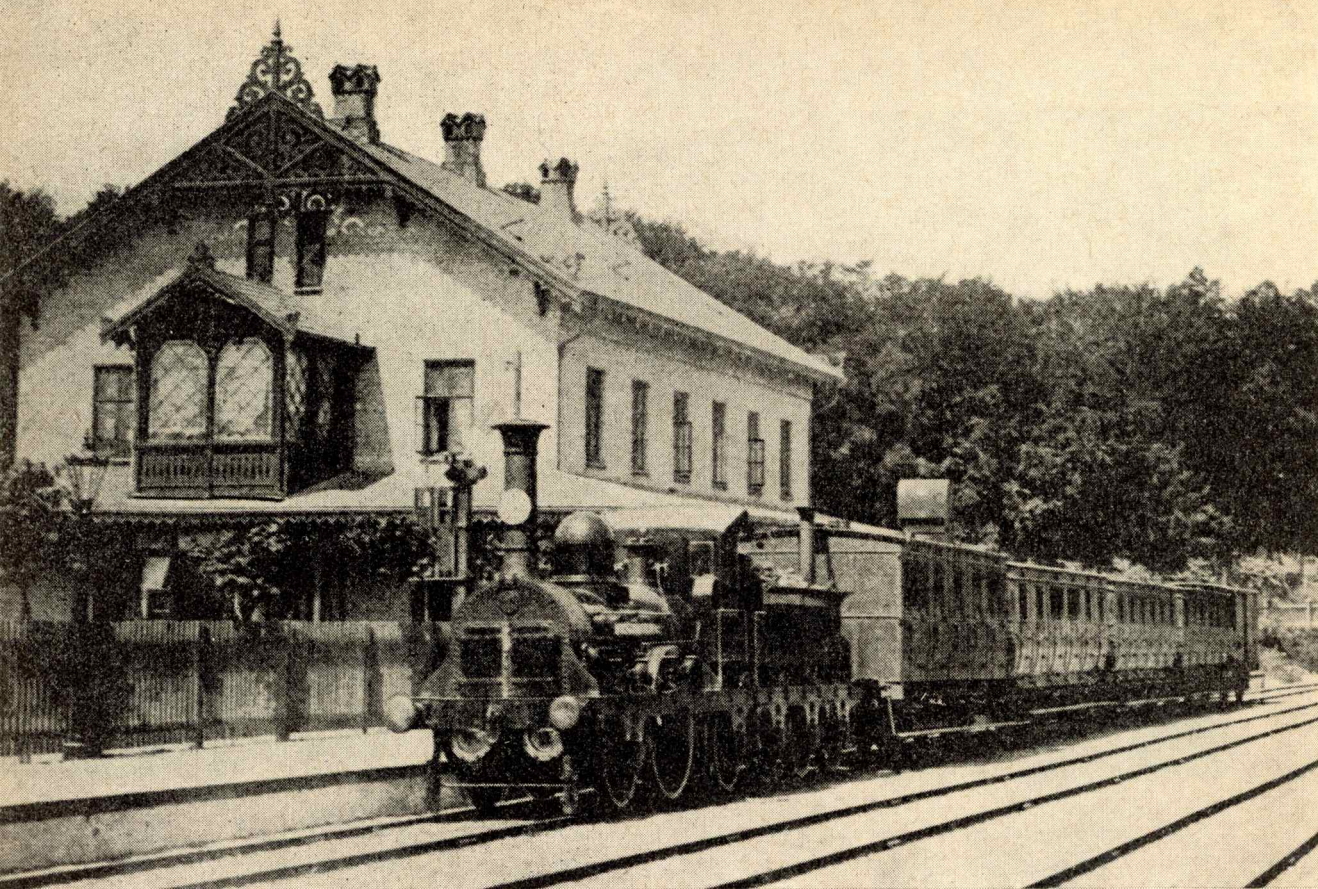
I foråret 1916, da vi i hovedbestyrelsen udpegede stationsforstander Henriksen, Sorø bystation, som vor kandidat til formandspladsen, fik jeg 14 dage før valget brev fra ham om, at han ikke (som af os forudsat) ville fortsætte som redaktør, men at »inderkredsen« var stemt for at vælge mig, endda jeg da kun havde skrevet et par artikler i bladet, mest om neutrale emner. Nå ja, det var altså en slags force majeure. Iøvrigt har jeg mange gange i mit ganske vist ublufærdigt lange liv været udsat for improvisationer. Det har forresten givet både farver og perspektiv i billedet.

Jernbaneforeningens hovedbestyrelse var i forsommeren 1916 en ret stor og ret broget forsamling, fordi jo de flest mulige kategorier skulle repræsenteres. Ind imellem de besværlige, til tider næsten knu-



ARHUS H i dag set fra samme synsvinkel som på foregående side – dog fra Frederiksbro med Bruunsbro som perrontag. Stævnen af en enlig »damper« (E 969 forspændt tog 952) anes.

gende drøftelser i lønningssagen dukkede så tanken om foreningens forestående jubilæum op – som en solflammende mælkebøtte kan gøre det på en forårskold og stenet grøftekant. Så vidt erindres, var der (som så ofte) delte meninger inden for ledelsen. Der var dem, som havde anfægtelser over de 25 år, da den første halve snes år deraf havde været helliget hyggepassiar i lænestolene i foreningens stuer, nu og da et bal i »Larsens lokaler« og rabatbilletter til Zoologisk Have. Foreningen som arbejdende faglig forening for medlemmernes interesser var jo først fra 1901. Andre var lidt rædde for over for vore myndigheder at demonstrere, at vi havde vilje og evner til festbanket i dyrtiden. Men vi slog venskabeligt i bordet for hinanden: netop nu trænger vi helt forbandet til en fest – men naturligvis med fornuft i: ikke over 5 kr. pr. kuvert! På delegeretmødet i maj blev der (såvidt erindres uden diskussion) bevilget 800 kr. til afholdelse af jubilæumsfest og udsendelse af et ekstranummer af »Vor Stand«. Et festudvalg blev nedsat (med senere vicestationsforstander H. A. Mathiesen som »maitre du comité«) og medlemmerne blev i »Vor Stand« opfordret til at melde sig med deres hustruer. Udvalget fristede med menuen: fisk, steg og is, ½ fl. rødvin, madeira og kaffe, alt for 5 kr. Efter måltidet bal til kl. 4. De, som ikke havde tegnebogen eller festdragten i orden, kunne deltage i ballet uden betaling.



Banegården ved KLAMPENBORG anno 1866 med typisk persontogsmateriel fra den københavnske nærtrafik. Lokomotivet er af Odin-typen, men med førerhus, og kupévognene vil genkendes af alle voksne samt – med approbation – af læserne af Soyas »Sytten«.

Den 1. september var studenterforeningens store sal fyldt op af over 200 deltagere. Ved »æresbordet« sad dels de særligt indbudte: trafikminister Hassing-Jørgensen og to tidligere ministre, generaldirektør Andersen Alstrup og tidligere generaldirektør Ambt, generalsekretæren, alle afdelingscheferne, to distriktschefer, derudover tidligere ledere i foreningen, bl.a. stifteren fhv. stationsforstander Johansen (Frederiksberg), trafikbestyrer Skovsted, Vilhelm Ohlsson og endelig repræsentanter for andre personaleorganisationer og for pressen. Til en række taler blev der lyttet med tilbørlig opmærksomhed, iøvrigt også med tilfredshed: fra vore øverste myndigheder bar de præg af reel velvilje.

I den gryende morgen gik arrangørerne hjem fra festen, trætte, men enige om, at den havde været vellykket – ikke alene maden, vinen, talerne og dansen med den eller de udkårne, men også fordi vi ved festen havde fået adgang til at sige *fortiden* – vore gamle – og *nutiden* – vore myndigheder og kammeratororganisationer – tak »med maner«. Nu gjaldt det *fremtiden*. Uden større vanskelighed kunne vi se den nærmeste tids

dyrtids-kampagne, og vi kunne håbe på fred, selv om den ikke syntes nær, og dermed på varig rimelig ordning af både løn- og arbejdsvilkår.

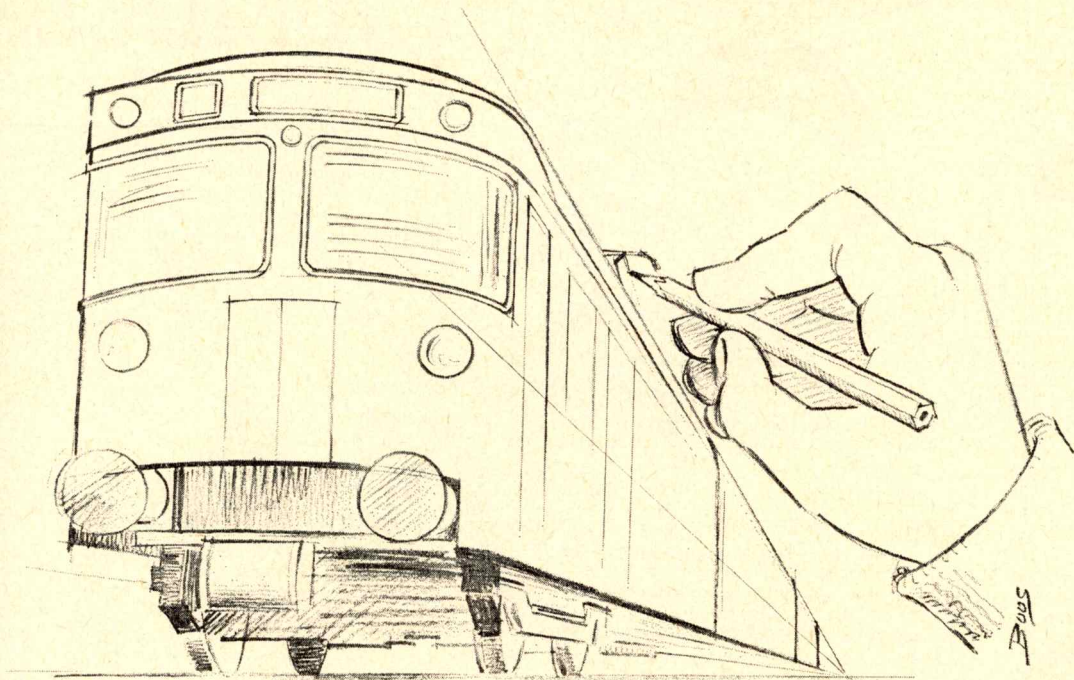
Men vi kunne ikke forudse, at et formandsskifte, først i ledelsen af foreningen og lidt senere i ledelsen af centralorganisationerne, blev nødvendiggjort af dyb splittelse, ikke forudse, at vi mente i de nærmest kommende år at måtte gå ind for deponering af pladsopsigelser og senere oprettelse af et værnefond til understregning af alvoren i vort foreningsarbejde.

Vi vidste, at foreningsarbejdet ikke var en livsgerning, men en tidsbegrænset frivillig værnepligt. Men vi kunne ikke forudse de begivenheder, der i 1920 for os førte til denne værnepligts ophør.

Og jeg kunne ikke forudse, at jeg 50 år efter jubilæet skulle komme til at sidde og skrive erindringsartikel til bladet ved det nu slidte, meget enkle skrivebord, der dengang var købt for mit første kvartalshonorar for redaktion af »Vor Stand«.

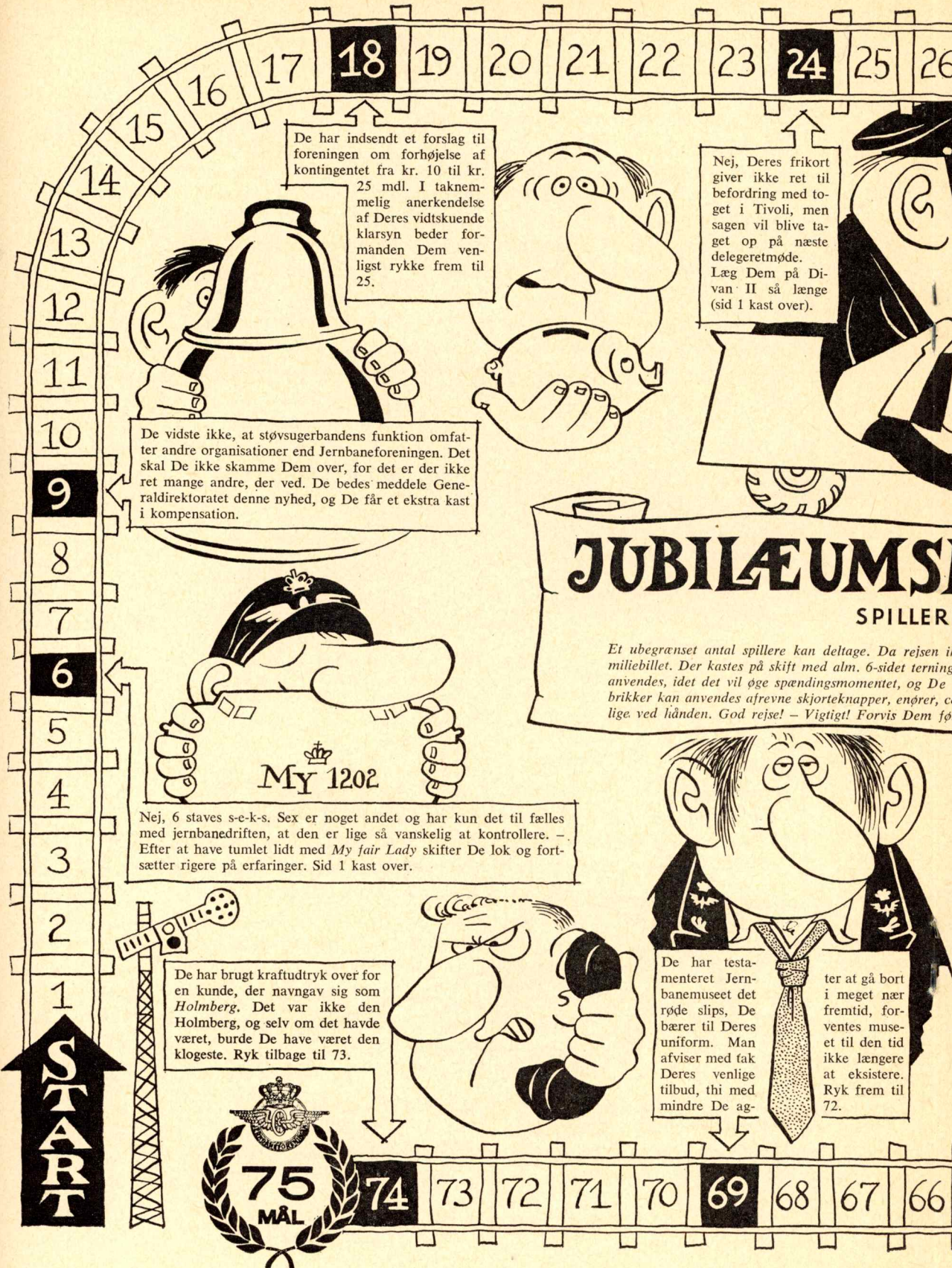
E. Tekrup

(Artiklen fortsættes side 210).



De nye S-tog har forlængst forladt tegnebrættet og ventes indsat i den københavnske nærtrafik i et antal af 45 fra 1968.

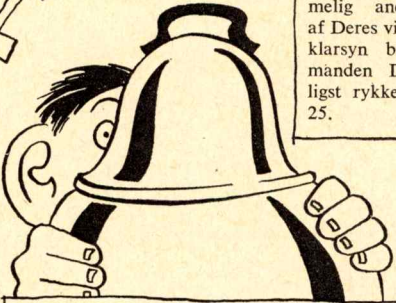
På midtersiderne: Den store »Jubileumsrejse 1966« – et spil om fremskridt og tilbagegang. – Prøv det før Deres kollega!



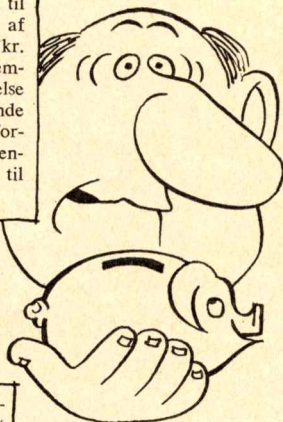
START

75 MÅL

17 18 19 20 21 22 23 24 25 26



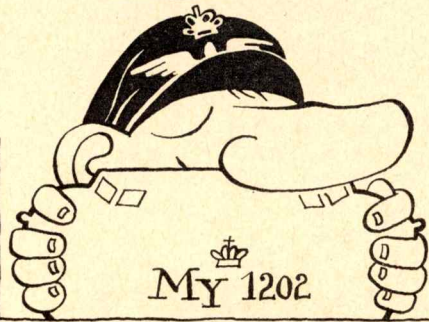
De har indsendt et forslag til foreningen om forhøjelse af kontingentet fra kr. 10 til kr. 25 mdl. I taknemmelig anerkendelse af Deres vidtskuende klarsyn beder formanden Dem venligst rykke frem til 25.



Nej, Deres frikort giver ikke ret til befordring med toget i Tivoli, men sagen vil blive taget op på næste delegeretmøde. Læg Dem på Divan II så længe (sid 1 kast over).



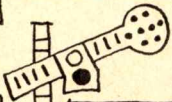
De vidste ikke, at støvsugerbandens funktion omfatter andre organisationer end Jernbaneforeningen. Det skal De ikke skamme Dem over, for det er der ikke ret mange andre, der ved. De bedes meddele Generaldirektoratet denne nyhed, og De får et ekstra kast i kompensation.



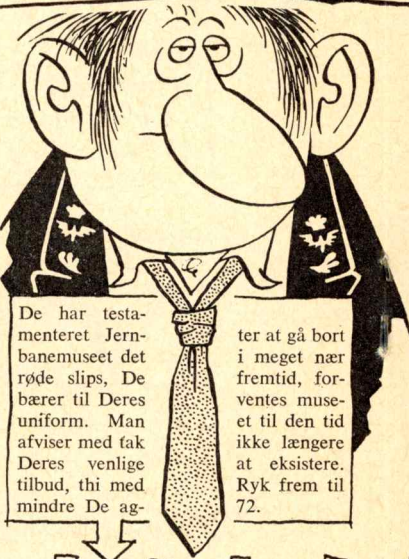
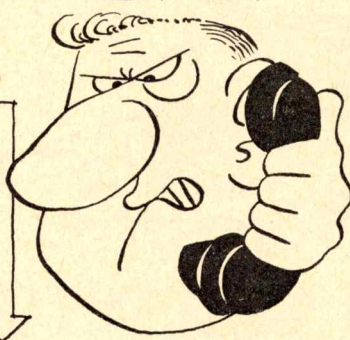
JUBILÆUMS
SPILLERE

Et ubegrænset antal spillere kan deltage. Da rejsen ikke er inkluderet i billetten, kastes på skift med almindelig 6-sidet terning. Spillet anvendes, idet det vil øge spændingsmomentet, og De vil blive tilbudt en brikke, der kan anvendes afrevne skjorteknapper, enører, osv. Lige ved hånden. God rejse! - Vigtigt! Forvis Dem før...

Nej, 6 staves s-e-k-s. Sex er noget andet og har kun det til fælles med jernbanedriften, at den er lige så vanskelig at kontrollere. - Efter at have tumlet lidt med *My fair Lady* skifter De lok og fortsætter rigere på erfaringer. Sid 1 kast over.



De har brugt kraftudtryk over for en kunde, der navngav sig som *Holmberg*. Det var ikke den *Holmberg*, og selv om det havde været, burde De have været den klogeste. Ryk tilbage til 73.

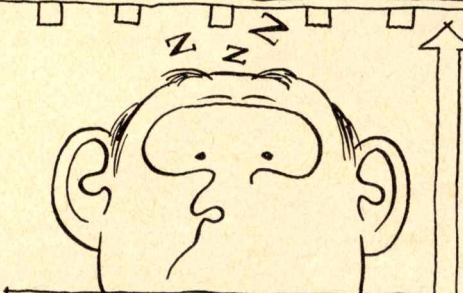
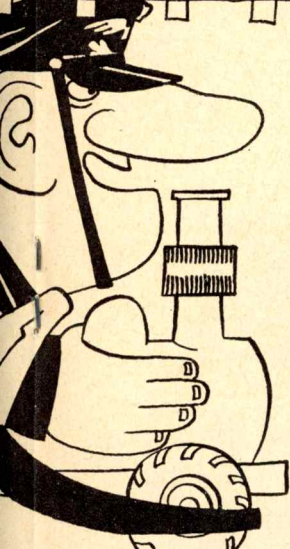


De har testamenteret Jernbanemuseet det røde slips, De bærer til Deres uniform. Man afviser med tak Deres venlige tilbud, thi med mindre De agter at gå bort i meget nær fremtid, forventes museet til den tid ikke længere at eksistere. Ryk frem til 72.

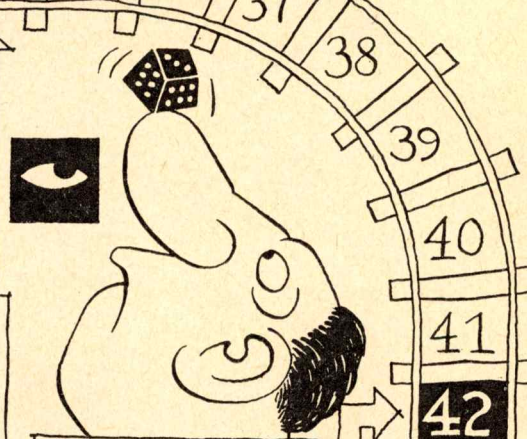
74 73 72 71 70 69 68 67 66



26 27 28 29 30 31 32 33 **34** 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66



De er medansvarlig for, at vore nye lyntog er forsynet med nummerskilte med en så særpræget typografi og i en så vanskeligt læselig forfatning, at de vækker stigende interesse blandt ægyptologer og andre forskere. De må anses for enten 1) fra naturens hånd at være udstyret med et undermål af savvy i boxen eller 2) at være en drønnert. De er således antagelig upåvirkelig for fornuft og kan sjoske videre, som De har gjort hidtil.



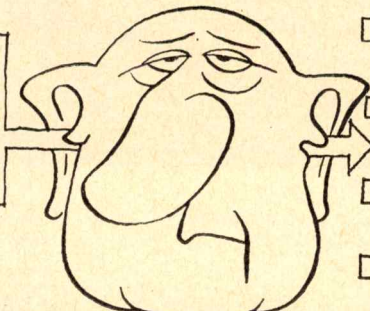
Hovedrevisoratet har fundet ud af, at der er to seksere på Deres terning. Det betegnes som en unødigt flothed, og De rykker tilbage til 30.

SREJSSEN 1966

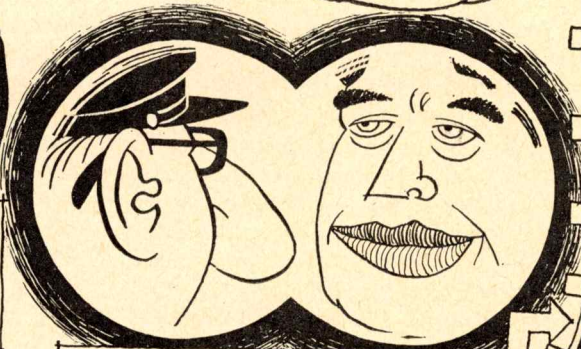
LEREGLER

rejsen ikke foregår samlet, kan der ikke blive tale om færtning. Hvis De kan skaffe en 8-sidet, må en sådan gerne og De vil nå frem til bestemmelsesstedet hurtigere. Som spører, coffeintabletter eller lignende, som man normalt har Dem først om, at hovedsignalet viser »kør«.

De skulle have været til møde i samarbejdsudvalget, men kan lige så godt spilde tiden med at sidde i kast over.



Deres datter er blevet gift med en lokomotivfører. De er først nu blevet rigtig jernbanemand, og Deres svigersøn har tilbudt Dem en køretur med en MY - i bageste førerrum - den største gunstbevisning, der kan vises noget nulevende menneske. Ryk rask frem til 66.



De er iagttaget i samtale med hr. Ninn Hansen. Ryk tilbage til 1.

Buus



Wild West-stemning fra VIKSØ (nu VEKSØ) station i firserne med vor broderet Postvæsenet stærkt repræsenteret.

(Fortsat fra side 207).

Jernbaneforeningen danner værnefond

Den vanskelige tid, der var gennemlevet under første verdenskrig, kunne ikke undgå at sætte spor. Tjenestemændenes sammenhold var tydeligt at mærke også indenfor Jernbaneforeningens rækker. Den behandling, man havde været udsat for, havde medført, at Jernbaneforeningens medlemmer under den tilspidsede situation i 1917 havde deponeret deres opsigelser i foreningen. Tilslutningen til denne aktion var så stor, at foreningen sad inde med opsigelser for 75,9 pct. af det samlede medlemstal.

I 1918 dannede Jernbaneforeningen et værnefond, og tilslutningen var overvældende. Oprettelsen skete efter en urafstemning, hvor stemmoptællingen viste, at 2797 medlemmer var for oprettelsen, mens kun 67 stemte imod.

10 år efter oprettelsen rådede fondet over en formue på 1.119.133,83 kr., og selv om tiderne ikke var alt for gunstige for landets tjenestemænd, var der dog medlemmer, der fandt, at det med datidens øjne betragtelige beløb burde nedbringes gennem en tilbagebetaling af 80 pct. af formuen til foreningens medlemmer. Forinden havde man været gennem to retssager for at få fastslået lovligheden i en sådan fremgangsmåde.

På delegeretmødet i 1931 besluttedes det at ophæve værnefondet helt, og fondets formue skulle udbetales til medlemmerne og forhenværende medlemmer. Forslaget blev sendt til urafstemning blandt foreningens medlemmer, og der viste sig et overvældende flertal for forslaget gennemførelse.

1920-erne bringer vanskeligheder for tjenestemændene

I 1920 nedsattes en sparekommission, og administrationen begyndte samtidig en smålig forkløknings på de økonomiske og tjenstlige områder.

Når der til disse vanskeligheder lægges en begyndende splittelse inden for Jernbaneforeningen, kan det kun beundres, at der var folk, der i disse tider og under så vanskelige forhold ville lægge ryg til ledelsen af foreningen.

Det lykkedes at bilægge stridighederne inden for foreningen, men nye vanskeligheder opstod, da regeringen fremsatte krav om afskedigelse af en del tjenestemænd, og kun gennem en ihærdig indsats lykkedes det at afværge denne trussel.

Mange år skulle ikke hengå, før landets økonomi atter medførte storm mod tjenestemændene. I 1927 blev det således krævet, at lønningerne til tjenestemændene skulle nedskæres med ialt 30 mill. kroner, og et stort antal tjenestemænd skulle afskediges.

Stillet over for så alvorlige krav besluttede Jernbaneforeningens hovedbestyrelse at søge et forlig med regeringen, hvilket også opnåedes, således at afskedigelser blev undgået. Efter forliget, som blev indgået uden underretning af andre

organisationer, måtte Jernbaneforeningen føle sig isoleret ud ad til, og da der samtidig opstod indre divergenser bl.a. om ophævelse af værnefondet, blev disse år ret bevægede.

Lønningsloven af 1931

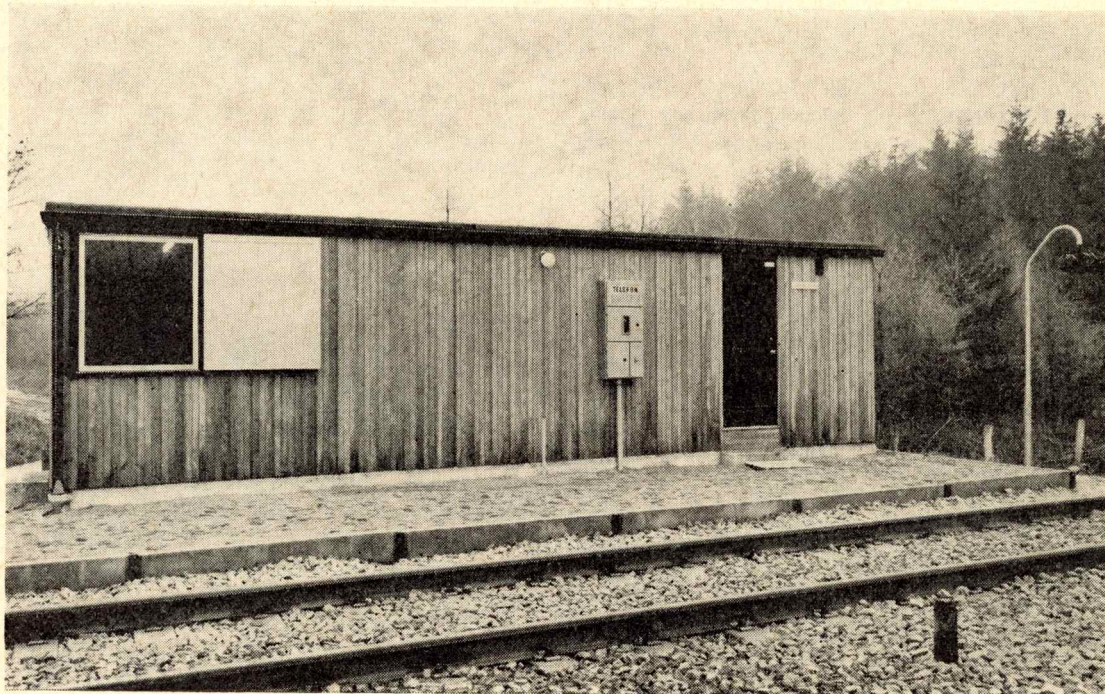
Lønningsloven af 1919 var en god lov for statens tjenestemænd, men forskellige lovændringer i 1922, 1923, 1925 og 1927 havde efterhånden forringet den væsentligt. Således var lovændringerne fra 1927 i virkeligheden en ren og skær nedskæringslov, der var udarbejdet af ministeriet og uden forudgående kommissionsarbejde.

Foråret 1929 bragte regeringen i modvind, og efter et valg og påfølgende regeringsskifte udsendtes i maj 1929 en meddelelse om nedsættelse af den ventede lønningskommission.

Tiderne var ugunstige, og forhandlingerne medførte ikke de resultater, man fra Jernbaneforeningens side havde ønsket sig.

Forslaget til lov blev fremsat i januar 1931, men blev først vedtaget med virkning fra den 1. juni. Af ændringer kan nævnes, at loven ind-

Rationaliseringen medfører ofte, at romantikken må vige for effektiviteten. Fjernstyret krydsningsstation på enkelt-sporet bane (LOLLAND NORD).



førte aspirantordningen med en aldersgrænse på 24 år for tjenestemandsansættelse. Forsøg til det allersidste på at opnå lempelser med hensyn til medregning af lønningsancienniteten lykkedes ikke.

Aspirantordningen medførte en reel nedsættelse af lønnen for de yngste, medens der opnåedes en mindre lønforhøjelse for flertallet af de noget ældre tjenestemænd. Ordningen eksisterede til 1946, da aldersgrænsen blev nedsat til de nu-gældende 21 år.

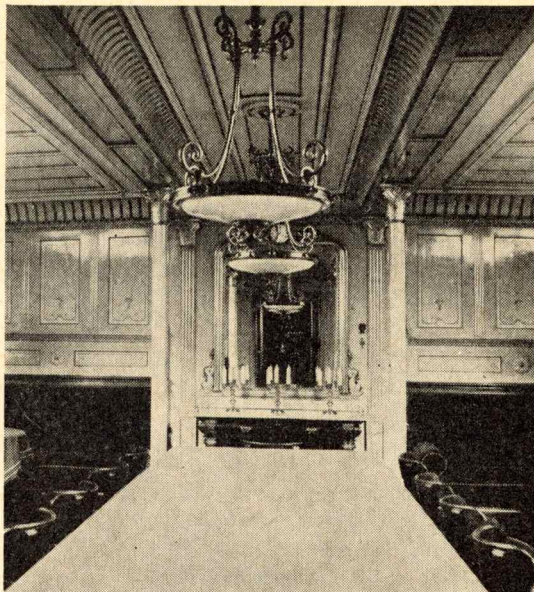
Loven medførte endvidere forbedringer i reglerne om afskedigelser og om tjenstligt forhør, forhandlingsret om tekniske spørgsmål, forbedring af funktionsregler og genoprettelse af voldgiftsret. Efter lovens vedtagelse kunne man konstatere, at det var i 12. time, revisionen blev gennemført, thi den økonomiske situation skulle blive endnu værre i de kommende år.

Aldersgrænsen for afgang nedsættes

Jernbaneforeningen førte en del forhandlinger for at undgå masseafskedigelser, og det resulterede i, at generaldirektøren fremsatte forslag om, at ansatte over 65 år og andre ansatte, der kunne skaffe lægeattest på dårligt helbred, skulle søge afsked med pension for derved at undgå overtaligt personale.

Forslaget blev behandlet i Jernbaneforeningens hovedbestyrelse og på delegeretmøde og besvarede med, at man fra foreningens side ikke kunne godtage indførelse af en ny aldersgrænse, men man anbefalede derimod, at generaldirektoratet forsøgte at løse problemet gennem udsendelse af opfordring til personalet om at søge frivillig afsked.

Opfordringen blev kun fulgt af et forholdsvis ringe antal tjenestemænd (ca. en trediedel af de, der kunne komme i betragtning), og dette medførte, at generaldirektoratet udvirkede fremsættelse af lovforslag om midlertidig nedsættelse af aldersgrænsen til 65 år. Ordningen måtte betragtes som en undtagelsesordning, der alene skulle gælde for statsbanernes tjenestemænd, medens aldersgrænsen forblev uændret for statens øvrige tjenestemænd, og dette var naturligvis medvirkende årsag til, at forslaget ikke kunne modtages med særlig glæde af Jernbaneforeningen. Dennes ledelse mente imidlertid, at det var rigtigt at tage sit ansvar og ved sin tiltrædelse søge at opnå de



Gedigent, men lidt ugæstfrit interiør fra hjulfærgen »Alexandra« anno 1892 – med stoleryggene mod bordet og supperinerne ophængt i fornem utilgængelighed.

fordele, som kunne opnås i den aktuelle situation – så meget mere som nyordningen næppe kunne have været forhindret, således som forholdene lå.

Mere modgang

Det nedsatte stykgodsudvalg med de udvidede beføjelser foreslog på samme tid, at en del stationer på urentable baner blev nedlagt samt en nedrykning af et antal stationer, og disse forslag blev gennemført.

Det samarbejde som Jernbaneforeningen – til trods for at visse reformer var at vente – havde håbet på og også var indstillet på, udeblev de første år efter generaldirektørskiftet. Først senere lykkedes det at bibringe statsbanernes ledelse den fulde forståelse af organisationens berettigelse og betydningen af et godt samarbejde mellem administration og den personaleorganisation, der i overvejende grad organiserer det personale, der i det daglige har deres virke som arbejdsledere indenfor statsbanerne.

I 1934 fastslog en af Jernbaneforeningen foretagen undersøgelse, at den i 1931 påståede overtallighed, som havde motiveret den nedsatte aldersgrænse, ikke længere var tilstede. Statsbaner-

nes svar på denne henvendelse gik ud på, at man agtede at søge loven forlænget til at gælde årene 1936 og 1937. Jernbaneforeningen protesterede påny, men de 3 andre jernbaneorganisationer tiltrådte, og forslaget gennemførtes.

Forholdene normaliseres

Til trods for, at der i de seneste år på mange områder havde været mange ændringer, som Jernbaneforeningen ikke kunne godtage, gik foreningens program dog stadig ud på ad fredelig vej at finde frem til en forståelse med administrationen og at skabe et tillidsforhold mellem statsbanernes ledelse og Jernbaneforeningen.

Den tidligere omtalte midlertidige aldersgrænse blev for årene 1938 og 1939 fastsat til 66 år og for 1940 og 1941 til 67 år.

I 1936 var der nedsat en trafikkommission, som i 1939 afgav betænkning, der bl.a. foreslog en gruppering af banestrækninger efter rentabilitet og trafikal betydning, samt stillede forslag om et særligt trafiknævn. På samme tid afgav det københavnske stykgodsudvalg betænkning. Begge betænkninger og de deri fremsatte forslag måtte

imidlertid stilles i bero ved krigens udbrud den 1. september 1939.

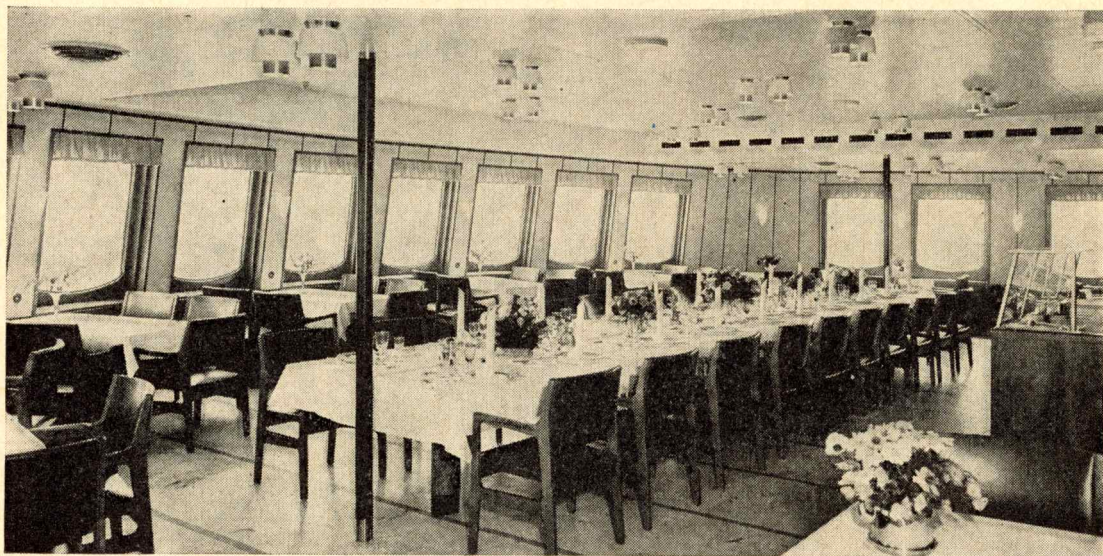
Jernbaneforeningen under anden verdenskrig

Den midlertidige ordning vedrørende den særlige aldersgrænse for statsbanernes tjenestemænd udløb med udgangen af 1941. Generaldirektoratet ønskede ordningen fortsat og fremsatte forslag herom på normeringsloven 1942-43. Skønt Jernbaneforeningen oprindeligt havde modarbejdet denne ordning, da den indførtes med en 65 års aldersgrænse, kunne man nu, da grænsen var hævet til 67 år, på betingelse af at de opnåede resultater med omregning af pensionskvotient og pensionsindtægt indtil det 70. år bibeholdtes, medvirke til ordningens fortsættelse.

Da den midlertidige aldersgrænse for statsbanernes personale efterhånden havde virket i 10 år, havde der fundet en vis tilpasning sted, og den omstændighed – sammenholdt med de for jernbanefolk meget opslidende arbejdsvilkår under besættelsen – bevirkede, at man i efteråret 1943 fra Jernbaneforeningens side nu gik så vidt, at man ikke kunne medvirke til gennemførelse af et af regeringen fremsat forslag om forhøjelse af aldersgrænsen til 70 år. Nu da lønningskommissionen var en kendsgerning, ønskede man spørgsmålet om en ensartet afgangsalder for tjenestemænd fastlagt i den kommende lov.

Krigen og besættelsen satte sit præg på arten

I denne lyse og velindrettede salon på m/f »Halskov« vil nutidens rejsende sikkert føle sig veltilpas, men dette skal dog ikke afholde dem fra at beklage sig over kaffens kvalitet.



af de sager, Jernbaneforeningen måtte arbejde med. Således blev et program for modernisering af tjeneste- og lejeboliger samt velfærdsforanstaltninger næsten afbrudt på grund af mangel. En forringelse af boligsituationen var også medvirkende til, at jernbanefolk måtte nære visse betænkeligheder ved at søge forflytninger og forfremmelser, hvorfor jernbaneorganisationerne søgte finansministeriets bevilling til anskaffelse af lejeboliger i de områder, der var hårdest ramt.

I 1940 rejste Jernbaneforeningens søfartskredse krav om, at der måtte blive søgt bevilling til at yde statsbanernes søfartspersonale et sørisikotillæg i lighed med, hvad der blev ydet i koffardifarten. Resultatet blev, at der fra 1. april 1940 blev udbetalt et særligt sørisikotillæg til de af statens tjenestemænd, der forrettede tjeneste til søs.

De årlige normeringslove har altid været et stort arbejdsfelt for Jernbaneforeningen. Dette

arbejde blev ikke lagt til side trods krig, besættelse og økonomiske kriser. I de første krigsår lykkedes det således Jernbaneforeningen gennem et godt samarbejde med generaldirektoratet at opnå en acceptabel normeringslov. Resultaterne opnåedes ikke alene gennem de mere velkendte, almindelige og sagligt motiverede oprykninger, men også på områder, hvor personalet – uden egen skyld – var afskåret fra rimeligt avancement.

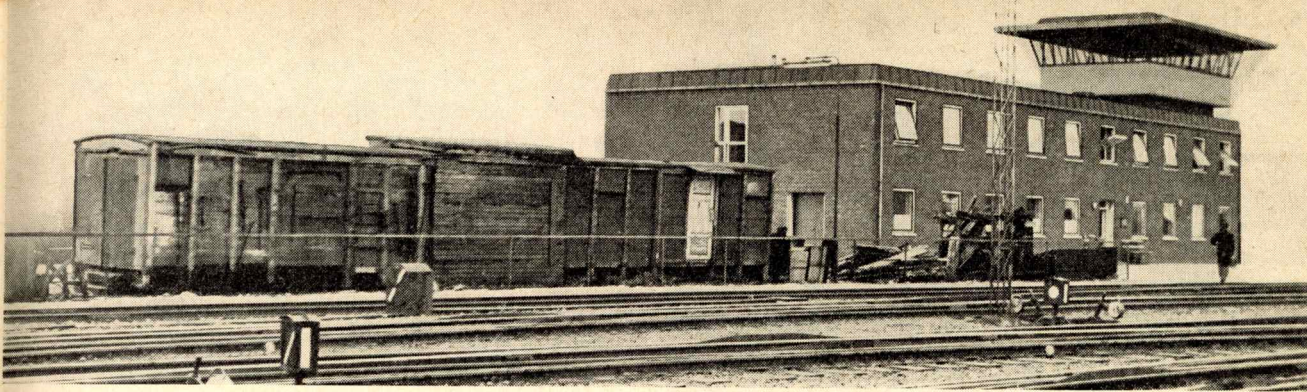
Efterkrigsårene

Da krigen sluttede i 1945 var tjenestemændene lønmæssigt langt nede i forhold til mange andre samfundsborgere, der bedre havde kunnet udnytte krigstidens mere eller mindre lovløse tider. Derfor var det kun naturligt, at der fra tjenestemandorganisationernes side sattes ekstra pres på for at komme igennem med arbejdet i den allerede i 1943 nedsatte lønningskommission. Arbejdet forceredes, og loven trådte i kraft med virkning fra den 1. april 1946.

Loven indebar forbedringer på en hel række punkter – herunder også på lønområdet. Det

HEE station (nu HE) anno 1896 – med billetssælger og ledvogter Simon Holm Jensen. Stationsbygningen udgøres af ruftet fra en strandet hollænder. Kunsten at holde bedriften i gang trods svigtende bevillinger er ikke af ny dato.





Også i dag. – Er det vanens magt, uforudseenhed i planlægningen, savnet af et jernbanemuseum eller noget helt andet, der ligger til grund for denne opstilling af udrangeret materiel klods op ad den moderne opholdsbygning i ALBORG? Det traditionelle vognkassearrangement ses her i et helt nyt design med to fløje og mellemliggende, overdækket veranda.

fremgik imidlertid af lovens indhold, at alle havde forudset, at man efter krigen ville gå ind i en rolig periode med mere stabile lønninger, og de store udsvings tid skulle være forbi. De mere pessimistiske imødeså endog en kraftig nedgang i lønningerne, da de ikke mente, at det efterhånden høje niveau kunne holde i fredstid. Det skulle imidlertid hurtigt vise sig, at udviklingen tog en fart, som ingen havde kunnet forudse. Priserne steg fortsat, og lønningerne fulgte via dyrtidsreguleringer med så godt, som det nu var muligt. Det lykkedes også at få visse reallønsreguleringer igennem, ligesom visse forbedringer på tjenestetidsområdet gennemførtes.

Men der gik ikke mange år, før tiden var løbet fra loven af 1946, og talen om nedsættelse af en ny lønningskommission blev snart almindelig. Kravet om nedsættelsen af en lønningskommission var vel underbygget, men først i 1954 gav det resultat. I mellemtiden måtte man arbejde sig frem til midlertidige tillæg af forskellig størrelse, men kun i enkelte tilfælde lykkedes det at komme igennem med en procentvis regulering af lønnen.

Ønsket om en procentvis regulering var fremtrædende hos Jernbaneforeningens medlemmer, der gennem den eksisterende regulering med faste dyrtidsportioner mistede terræn for hver portion, der kom til udbetaling.

Lønningskommissionen af 1954 afgav betænkning i 1958. Jernbaneforeningen gav på et ekstraordinært delegeretmøde tilslutning til lovforslaget, der trods de påpegede mangler dog indebar så mange forbedringer på væsentlige punkter, at man ikke mente det forsvarligt at forkaste forslaget.

Et af Jernbaneforeningens og Statstjenestemændenes Centralorganisation II's store ønsker blev opfyldt, nemlig indførelsen af en procentvis regulering af reallønnen gennem fastsættelse af særlige overenskomstillæg, hvis størrelse varierer fra laveste til højeste lønningsklasse.

Samme princip indførtes for dyrtidstillæggenes vedkommende, og de stadige forringelser af de højere lønnede tjenestemænds lønninger gennem en fortsat dyrtid bortelimineredes.

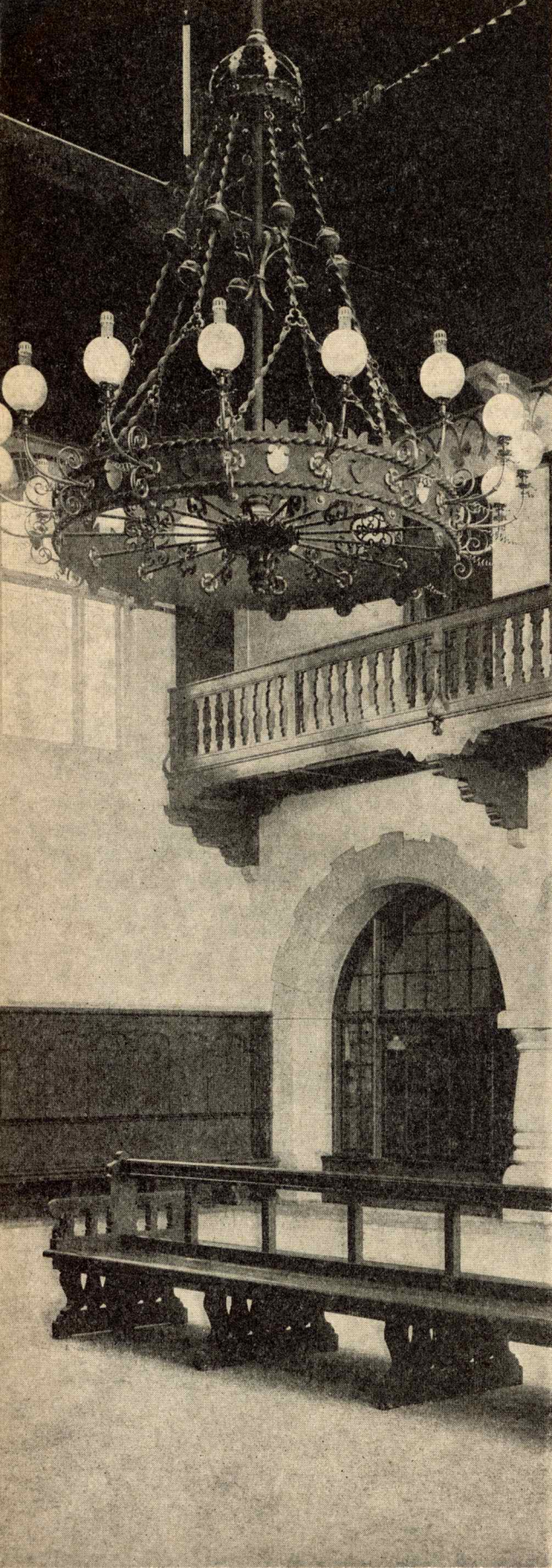
En anden nydannelse, som Jernbaneforeningens medlemmer hilste med glæde, var indførelse af ligeløn, som havde været på foreningens program gennem mange år.

De nye bestemmelser i lønningensloven af 1958 om regulering af reallønnen gennem ydelse af overenskomstillæg havde yderligere den glædelige virkning, at statstjenestemændenes centralorganisationer og lærerne nu kunne finde sammen i et fælles oplæg inden forhandling med ministeren.

Tidligere finansministre havde ofte brugt den taktik at spille centralorganisationerne ud mod hinanden f.eks. gennem tilbud, som en eller to centralorganisationer fandt favorabelt, men som de andre ikke kunne godtage. Centralorganisationerne gik nu ind i et samarbejde i Statstjenestemændenes og lærernes fællesudvalg (SLF), og dette fællesudvalg har gennem seks år vist, at centralorganisationerne har forstået betydningen af enighed og sammenhold i de lønpolitiske spørgsmål.

Avancementsproblemer

Mulighederne for et rimeligt avancement for Jernbaneforeningens medlemmer har altid været på foreningens arbejdsprogram, og derfor har man gennem årene fulgt udviklingen og forsøgt at præge den eller i det mindste prøve at undgå dispositioner, som styrelsen i en uovervejede situa-



tion ville gennemføre. Desværre har Jernbaneforeningen ikke altid haft held med sig på dette område. I årene 1915–1920 ansattes et meget stort antal trafikelever for at dække et akut behov for etatsuddannede.

Men i 1920 var det slut. Da blev statsbanernes ledelse klar over, at den fulgte line med masseantagelser ikke kunne fortsætte, og dels på eget initiativ, men vel også tilskyndet af regeringens sparebestræbelser, slog man fuldstændig bak og antog ikke trafikelever de næste 10 år.

Allerede i 1930'erne havde det været vanskeligt at opnå et jævnt avancement, men i slutningen af 30'erne og først i 40'erne blev det helt alvorligt. Der var på dette tidspunkt ved statsbanerne mange trafikassistenter, for hvem man ikke kunne se vejen til en højere placering. Krigen mildnede ikke luften i normeringsmæssig henseende – snarere tvært imod. Ved krigens afslutning, hvor man i lønningskommissionen for alvor trak i arbejdstøjet, blev der fra Jernbaneforeningens side sat stærkt ind for at finde en løsning for disse mange mennesker, der uden egen skyld ikke havde nogen mulighed for avancement i en rimelig alder. Jernbaneforeningens ihærdige indsats – vel nok parret med en vis forståelse for problemets alvor samt en udtalt velvilje over for tjenestemændene, der havde båret en stor part af besættelsestidens byrder – gav til resultat, at der i den nye lønningsslov ekstraordinært udnormeredes et antal pladser som overtrafikassistent. Pladserne var »personlige«, og skulle ved ledighed afskrives, medmindre de søgtes af trafikassistenter, der var ansat før 1920.

Denne ordning løste det mest påtrængende problem for trafikassistenternes vedkommende. Der var imidlertid andre af Jernbaneforeningens medlemmer, der på grund af omstændigheder, de ikke selv havde haft indflydelse på, var kommet ud i lignende problemer. En del styrmænd havde på grund af det i 1930'erne stedfundne brobyggeri mistet en hel del pladser, der ville fuldende deres karrierelinie ved statsbanerne. Dette spørgsmål rejstes også af Jernbaneforeningen, og her fandtes lydhørhed, idet det lykkedes at få indført en bestemmelse i lønningssloven om, at styrmænd, der ikke inden det fyldte 60. år var avanceret ud over 15. lkl. (daværende 7. lkl.) kunne tildeles et

Rejsende kan stadig få et indtryk af tidligere tiders henfalden til udsmykninger, hvis de tilfældigvis passerer forhallen i VEDBÆK.

Anderledes nøgttern finder man forhallen i Skive, hvor kommunalpolitiske hensyn ikke har været afgørende ved projekteringen af denne detalje i det store arbejde med den nye SKIVE H station.

personligt, pensionsgivende tillæg, der indebar muligheden for at nå en løn, der svarede til slutløn i 6. lkl. (nuværende 18. lkl.).

Det sidste håb om at skaffe avancement for en del af Jernbaneforeningens ældre medlemmer brast, da statsbanernes ledelse i 1948 offentliggjorde nogle bestemmelser om aldersgrænser, man ville følge ved udnævnelse til højere stilling. Disse bestemmelser, som stadig er gældende, blev ikke venligt modtaget af Jernbaneforeningen, men trods meget kraftig protest fra foreningens side gennemførtes reglerne.

Den hurtige udbygning af statsbanernes flåde, som fandt sted i forbindelse med den voksende bilpark her i landet og den deraf følgende voldsomme stigning i biloverførsler ved statsbanernes overfarter, gav et pludseligt ryk i avancementsmulighederne for søfartskredsene. Det kunne naturligvis kun hilses med tilfredshed, at mange af styrmændene og maskinmestrene nåede slutstilling i en rimelig alder, men det indebar samtidig, at en stagnation i udbygningen af flåden snart lukkede for avancement for disse personalekategorier.

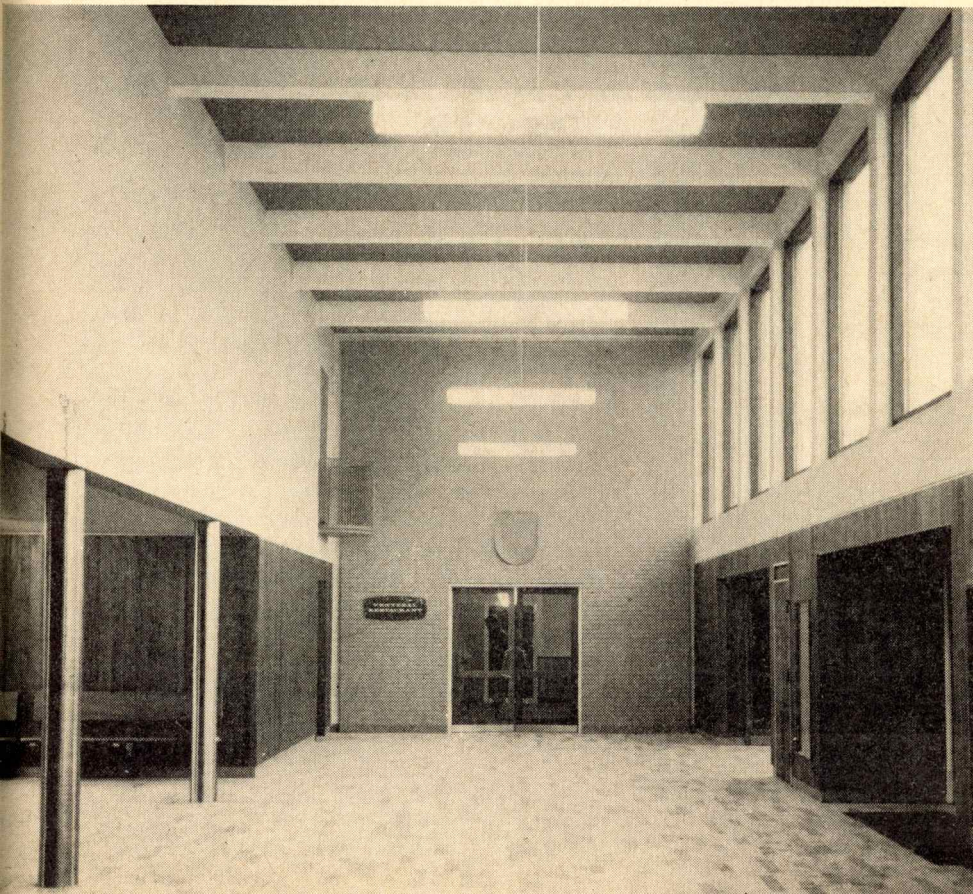
Spørgsmålet blev taget op i et af Jernbaneforeningen nedsat internt udvalg, og gennem for-

handling lykkedes det på normeringsloven 1966-67 at få 15 styrmænd og 15 maskinmestre rykket op i 18. lkl. for at bøde lidt på avancementmiseren.

De af statsbanerne indførte aldersgrænser ved avancement har som allerede anført givet sig udslag i, at veltjente tjenestemænd måtte se mulighederne for avancement fortone sig ud i det rene ingenting, når 60 års dagen fejredes (på samme tjenestested dog 63 år), men for yderligere at forværre stillingen for disse medlemmer, har statsbanerne stejlt håndhævet samme aldersgrænser for normeringsmæssige konsekvenser af øget arbejdsbyrde. Kun i ganske enkelte tilfælde har man set opnormeringer af stillinger, hvis indehaver var passeret aldersgrænsen.

Jernbaneorganisationernes fællesudvalg

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg startede allerede i 1909. Begyndelsen var forsigtig, men samarbejdet bestod som tidligere nævnt, indtil Jernbaneforeningen under nedskæringerne i 1927 gik sine egne veje. I 1948 fandt man sammen





Fra RIBE banegård anno 1898. – Billedet, der leder tanken hen på Storkespringvandet, viser længst til venstre stationsforstander Arndt, der altid var ledsaget af sin hund. Hans effektive førergræb kunne ikke have været udført bedre af den senere i kennelkredse så herostratisk berømte Lyndon B. Johnson.

igen, men der havde dog gennem en hel del år fundet et vist samarbejde sted.

Samarbejdet blev nu lagt i fastere rammer gennem tiltrædelse af vedtægter for Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg. Disse vedtægter tilsikrer den enkelte organisation uindskrænket forhandlingsret, og fratager ikke enkeltorganisationerne ret til at fremføre en sag for styrelsen, selv om der i fællesudvalget ikke kan opnås flertal for sagens fremme.

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg har gennem de mange år vist sin berettigelse ved fælles optræden i sager af fælles interesse, og har bl.a. gennem den i februar måned i år arrangerede konference »Organisation og arbejdsplads« vist, at det nu er så voksen, at det magter at tage andre opgaver end de rent organisationsfaglige op.

Påtegning på ansøgninger

Principperne for avancement har gennem Jernbaneforeningens historie været genstand for personalets og foreningens største opmærksomhed, og det hører til organisationens ældste opgaver at

sikre ansøgere til ledige stillinger den mest retfærdige behandling.

Gennem årene har Jernbaneforeningen da også søgt at få føling med og indflydelse på de retningslinier, administrationen fulgte ved besættelse af ledige stillinger.

Dette arbejde blev ikke mindre vigtigt, da den meget berygtede sparekommission af 1921 sluttede sit arbejde med at udtale, at man burde vælge den ansøger, der var bedst i stand til at bestride stillingen i det lange løb. Dog gav man alderens betydning den indrømmelse, at af to lige kvalificerede ansøgere, burde den i anciennitet ældste vælges.

Når kommissionen således påpegede, at den dygtigste burde vælges, stod man herefter over for problemet at få oplyst, hvem der var den dygtigste. For de grupper, der i henhold til faglig uddannelse blev udnævnt og forfremmet på grundlag af fagprøver og eksaminer, lå det mindre vanskeligt, men den store stab af tjenestemænd, for hvem dette ikke var tilfældet, var der en fremtrædende interesse i, at den bedømmelse, der var den eneste vej til at få den karakter frem, skete på et så åbent grundlag, som muligt. Ligeledes ønskede man enhver form for underhåndsoplysninger eller interne oplysninger samt personlig indflydelse m.v. bortelimeret.

Efter adskillige forsøg standsede man ved en ordning, der indtil 1946 var speciel for DSB, men som nu indgik i tjenestemandsløven, og hvorefter der blev givet temmelig faste rammer for, hvorledes en påtegning skulle se ud, og hvilke specielle oplysninger, den skulle indeholde, samt an-

søgerens ret til at blive gjort bekendt med påtegningens indhold.

Organisationerne mente, at man var nået så langt som muligt, da man yderligere fik ordningen udbygget med et personalenævn.

Det viste sig imidlertid i praksis, at specielt påtegningens sidste punkt: »Egnethed til den ansøgte stilling« indebar så mange muligheder for forskellige chefer for ved små variationer i ord eller ændring af disses indbyrdes rækkefølge at bringe en helt anden mening frem. På organisationernes anmodning udarbejdede generaldirektoratet derfor et forslag, hvorefter punkt 6 »Egnethed for den ansøgte stilling« skulle opdeles i 6 underpunkter, således som de kendes fra ordreserie A.

Ønsket om repræsentation i et forfremmelsesråd blev dog stadig stående på ønskesedlen, fordi organisationerne gennem den eksisterende ordning ikke er i stand til at sikre medlemmerne mod uretfærdigheder. Dette ønske er endnu ikke opfyldt, selv om CO II's repræsentant i lønningsskommissionen af 1954 fremførte det meget stærkt og i kommissionens betænkning afgav en mindretalsudtalelse herom.

Samarbejdsudvalg

I 1947, da forholdene efter krigstidens unormale tilstande var ved at normalisere sig, rejste stats-tjenestemændene over for finansministeriet ønsket om oprettelse af samarbejdsudvalg inden for stats-tjenesten.

Den 9. marts 1948 nedsatte ministeren et udvalg til undersøgelse af dette spørgsmål, og fra CO II's side deltog Jernbaneforeningens formand.

Udvalgets arbejde sluttede med at anbefale oprettelse af samarbejdsudvalg inden for statstjenesten, og ved reglement af 25. april 1949 fastsatte finansministeren de nærmere retningslinier for oprettelsen af samarbejdsudvalg.

Ud fra det ministerielle reglement oprettedes samarbejdsudvalgene ved statsbanerne. Det første

samarbejdsudvalg, der samledes, var hovedsamarbejdsudvalget, der holdt sit første møde den 11. januar 1950 under forsæde af generaldirektøren. De næste udvalg, der så dagens lys, var distriktssamarbejdsudvalgene, og siden er der på forskellige arbejdsområder oprettet lokale samarbejdsudvalg, hvor Jernbaneforeningen er repræsenteret som regel ved den lokale tillidsmand.

Tillidsmandskursus

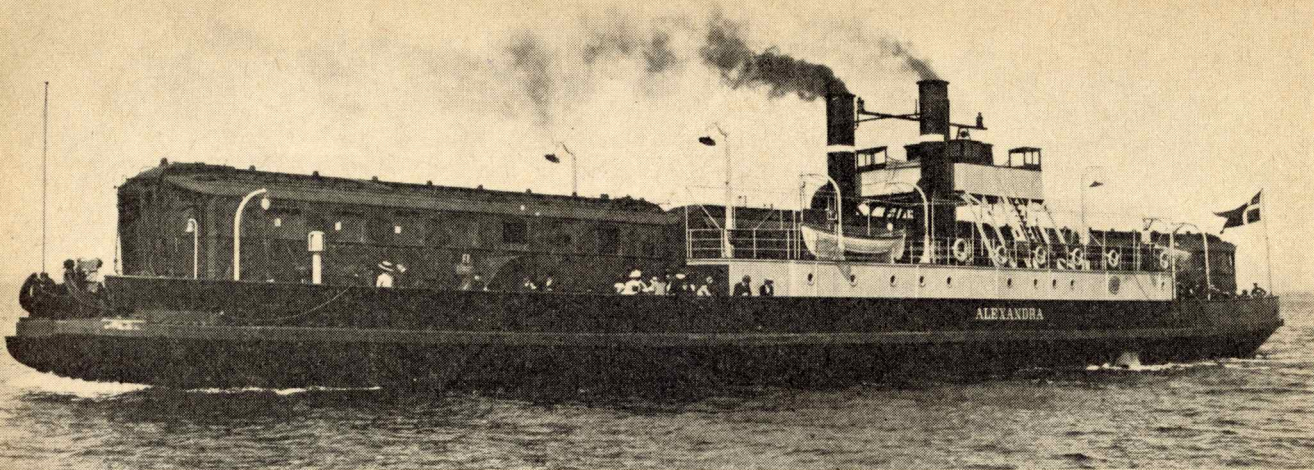
Den 4. september 1949 mødte deltagerne til Jernbaneforeningens første tillidsmandskursus. Kurset var af en uges varighed og blev afholdt på statsbanernes feriehjem »Knudshoved« ved Nyborg.

På et tidligt tidspunkt indså Jernbaneforeningens ledelse, at tiden krævede øget indsats af tillidsmændene, men skulle tillidsmændene have et rimeligt grundlag at arbejde på, måtte dette grundlag gives dem af foreningen.

I det første kursus inddeltes tillidsmændene i tre studiekredse med emnerne »Tillidsmandskundskab«, »Mødeformer og mødeteknik« samt »Folkestyrets problemer«. Endvidere holdtes der i ugens løb en række foredrag af kendte mænd.



Jernbanehunden af i dag haler man ikke i ørerne. Den er om ikke race- så dog klassebevidst og er i det hele taget ikke sådan at gnave ben med. Som så mange andre kolleger gør den af og til - uden derfor at spille vovehals. - Billedet viser Sporhunden efter audiencen forledet.



Hjulfærgen »Alexandra« (1892-1935) på Helsingør-Hälsingborg overfarten i begyndelsen af dette århundrede.

Kursus blev en succes, og hovedbestyrelsen gik ind for at følge denne nye gren af foreningens virksomhed op de følgende år, og i dag kan man vel nærmest sige, at Jernbaneforeningens tillidsmandskursus på »Knudshoved« er en fast institution, hvor tillidsmænd af alle kategorier og fra hele landet samles for at dygtiggøre sig til de ofte krævende opgaver, en tillidsmand stilles over for.

I tidens løb er programmet for kursus ændret i takt med de skiftende forhold. Således indførtes studiekreds i »Arbejdsledelse« til afløsning af »Folkestyrets problemer«, da faget »Arbejdsledelse« blev optaget som fag på jernbaneskolen. Hermed ønskede foreningen at give de tillidsmænd, der var afskåret fra kursus på jernbaneskolen, mulighed for at lære de nye principper i denne vigtige funktion at kende.

Efter nogle års forløb var dette behov nogenlunde dækket. Da tillidsmandsarbejdet samtidig blev mere og mere kompliceret, og foreningens ledelse anså en grundig orientering af tillidsmændene for afgørende nødvendig, ændredes studiekredsene til de nuværende tre i »Tillidsmandskundskab« samt en i »Møde- og taleteknik«. Hermed gives der tillidsmænd adgang til gennem fire år at gennemgå en grundig oplæring og tilbundsående orientering om de problemer, der ligger for i foreningsarbejdet.

Da Jernbaneforeningen i 1954 vedtog at forlænge delegeretmødeperioden fra to til tre år, indførtes landsdelstillidsmandsmøder, hvor foreningens ledelse sammenkaldte tillidsmændene fra de enkelte landsdele til en mødedag, hvor der blev givet en orientering om foreningens arbejde og de problemer, der var stærkest fremme i den aktuelle debat.

I sidst afviklede periode har man forsøgsvis ændret disse landsdelstillidsmandsmøder til week-

endmøder på »Knudshoved«. Hermed opnås, at flere tillidsmænd for det på budgettet afsatte beløb kan deltage, ligesom mødernes udvidelse i tid giver mulighed for en mere omfattende orientering og tilbundsående drøftelse af problemerne.

Ferieophold for Jernbaneforeningens medlemmer

På et tidligt tidspunkt – allerede i 1913 – var der fremsynende mænd inden for de faglige organisationer, der havde blik for værdien af, at fagorganisationerne købte og oprettede feriehem til medlemmerne. Der var ikke tale om nogen pengeigelighed, så hver forening kunne anskaffe eget feriehem, og derfor måtte man på dette område indgå et samarbejde. Resultatet blev, at Dansk Post- og Telegrafforening, Den danske Toldtatsforening og Jernbaneforeningen dannede et aktieselskab, hvor de tre store civiletater ejede aktiemajoriteten. En del medlemmer, der ønskede at støtte tanken, købte aktier, og man kunne købe grunden ved Kobæk strand ved Skelskør. Her opførtes en hovedbygning og en del villaer, som de kendes af mange af Jernbaneforeningens medlemmer i dag.

Det skulle senere vise sig, at de private aktieejere, hvoraf mange ikke kendes af organisationerne, skulle blive en hemsko for videre udbygning og omdannelse af A/S Civiletaternes Sommerhuse. Organisationerne ønskede naturligvis ikke deres del af aktiekapitalen forrentet, og bare driftsresultatet kunne opvise balance, var man

tilfreds. Derfor foretog man kun nødvendige vedligeholdelsesarbejder, hvorimod det blev beskedent med moderniseringer. Gennem de sidste år har man arbejdet intens på at finde frem til en farbar vej for modernisering af sommerhusene, og det er da også lykkedes at fuldføre en nybygning med helt moderne lejligheder.

Medlemmer af de tre store civiletater har fortrinsvis adgang til ferieophold i sommerhusene, der hvert år er godt besøgt. Ligeledes afholder nogle fagorganisationer hvert år tillidsmandskurser på Kobæk.

I 1959 indgik Jernbaneforeningen en aftale med to store danske firmaer, der ejer feriehusmet »Casa Danese« ved Gardasøen i Norditalien. Aftalen gik ud på, at Jernbaneforeningen kunne disponere over feriehusmet hvert forår og efterår, og Jernbaneforeningens medlemmer har benyttet sig flittigt af denne aftale.

For et beskedent beløb kan medlemmerne holde en eller to ugers ferie på »Casa Danese«, hvor der findes såvel enkelt- som dobbeltværelser. I prisen er indregnet middagsmåltid, mens feriegæsterne kan tilberede øvrige måltider på værelserne, hvor der findes kogeplade og service.

For også at give medlemmerne muligheder for at holde ferie inden for landets grænser og i selv-

stændige feriehus, besluttede hovedbestyrelsen i 1961 at nedsætte et udvalg til undersøgelse af spørgsmålet om evt. anbringelse af en del af Jernbaneforeningens midler i feriehus.

Efter et grundigt forarbejde indstillede feriehusudvalget til hovedbestyrelsen, at der af reservefondets midler bevilgedes 100.000 kr. til indkøb af grunde og feriehus.

I løbet af foråret 1963 erhvervede Jernbaneforeningen herefter tre feriehus, nemlig »Gryden« ved Oksbøl, »Næsbo« ved Hasenøre syd for Ebeltoft og »Højbo« ved Nyrup strand ca. 3 km vest for Nykøbing Sj.

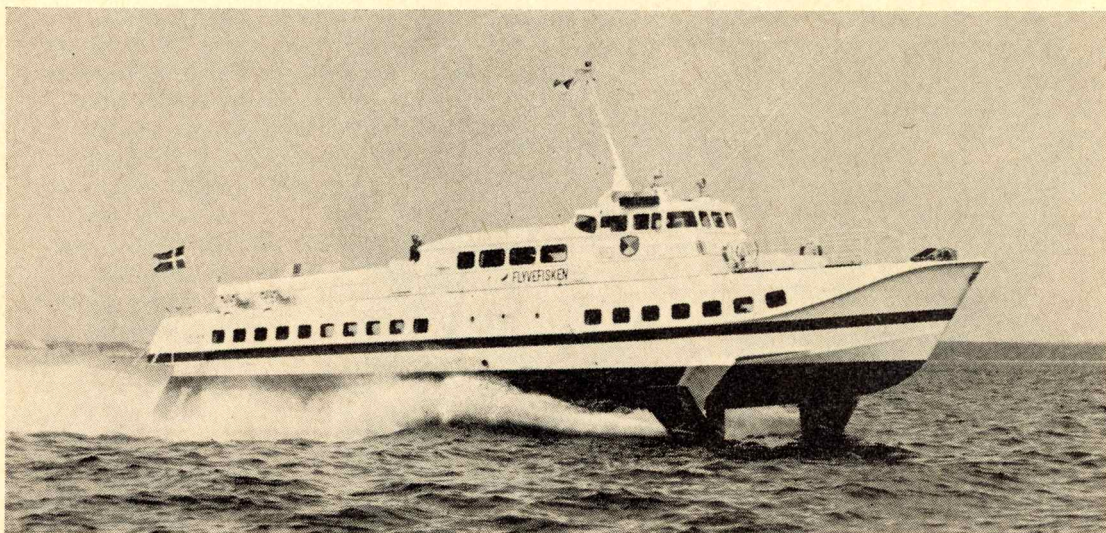
I 1964 købte Jernbaneforeningen et feriehus ved siden af »Næsbo«, og huset fik navnet »Hasbo«. Samme år indgik foreningen en aftale med et af foreningens medlemmer om leje af et feriehus på Samsø, og huset har siden været til rådighed for foreningens medlemmer på samme vilkår, som gælder for leje af foreningens egne huse.

I 1965 fuldførtes feriehuset »Nybo« på grunden ved siden af »Højbo«, og da efterspørgslen var så stor, at kun ca. halvdelen af ansøgninger om feriehus kunne imødekommes, indgik Jernbaneforeningen aftale med en tidligere ansat om leje af et hus på Agersø i Storebælt. Huset indeholder to lejligheder, og hermed var man nået op på otte feriehusophold af de oprindeligt planlagte ti muligheder.

De sidste to huse, der skulle opføres for at nå det foreløbige mål, er opført i foråret 1966 og ligger ved Gedesby på Falster.

Alle husene er fuldt møbleret og forsynet med

Sidste skud på rorstammen: hydrofojlbåden »Flyvefisken« på Sundet. Sejltid København-Malmø 35 minutter, pris kr. 20,00 tur/retur. Til sammenligning varer en flyrejse København-Malmø incl. bustransport til og fra lufthavnene 1 time og 15 minutter, og prisen er kr. 67,75 tur/retur med busbilletter.



havemøbler, komplet service og køkkenudstyr samt sengeplads og sengeudstyr til 6 personer, »Højbo« dog kun til 5 personer. Der er installeret toilet i alle husene, ligesom de er udstyret med køleskab og muligheder for opvarmning med el eller brændeovn.

Det er vist ikke for meget sagt, at husene har været en succes blandt foreningens medlemmer. Husene behandles særdeles godt af feriegæsterne, og vedligeholdelsesomkostningerne har været så beskedne, at driften af husene stort set kunne hvile i sig selv.

Feriehusene indgår som en del af Jernbaneforeningens reservefond, og udgør pr. sidst afsluttede regnskab en formue på kr. 254.295,56 kr.

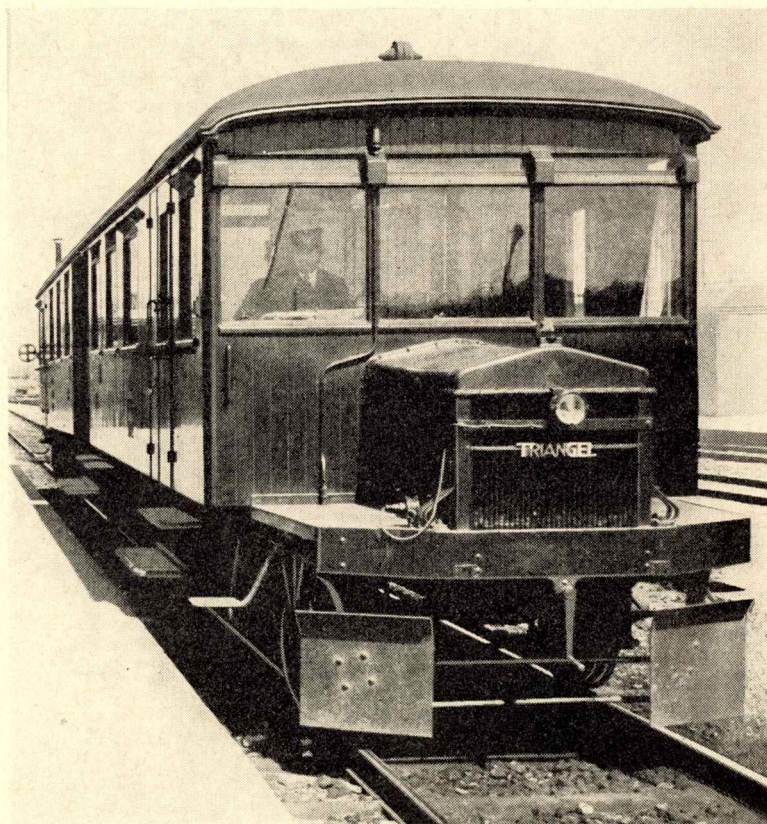
Statsbanernes første motorvogn fra 1925, litra MA, leveredes i 2 eksemplarer beregnet til sammenkobling med bagenderne. Toget kørte på Risskovbanen og senere mellem Nørrebro og Hellerup. Hver vogn var forsynet med en 100 HK benzinator, og maksimalfarten var 70 km/t – i medvind.

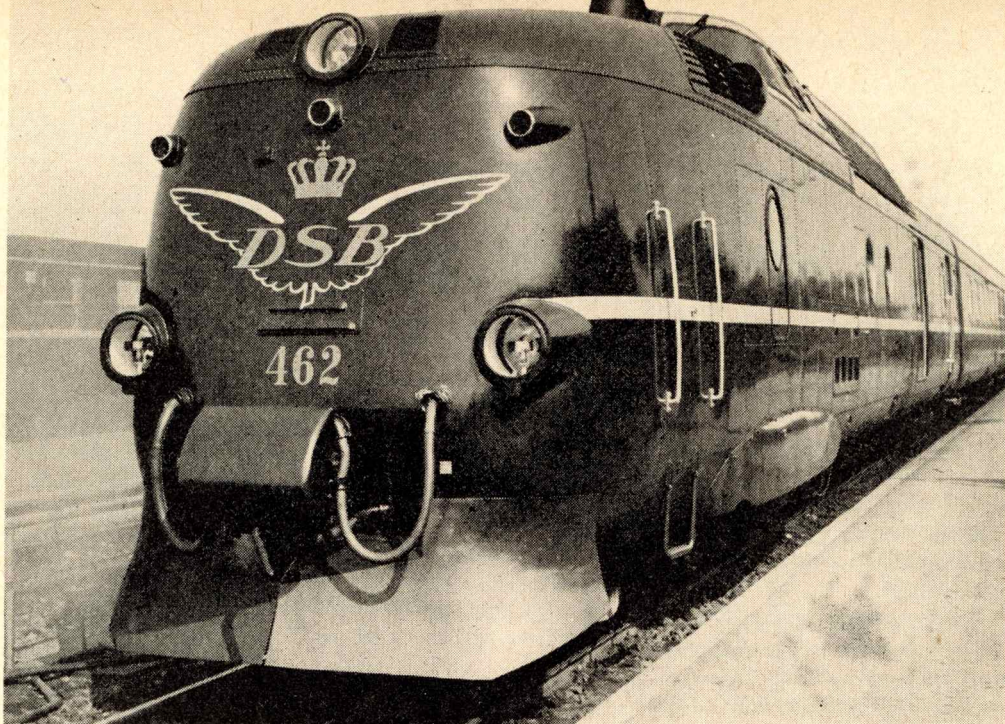
Skridt for skridt

Mange vil måske mene, at der i disse spredte træk fra Jernbaneforeningens historie mangler et eller flere væsentlige punkter, hvor Jernbaneforeningen er gået ind i arbejdet for at bedre medlemmernes tjeneste-, lønnings- og pensionsvilkår, men som det allerede er anført i indledningen til disse spredte træk, har formålet blot været at trække enkelte og helt tilfældigt udvalgte sager frem af historiens slør, for derigennem at give læserne et indblik i arbejdets mangfoldighed.

Et studium af Jernbaneforeningens historie giver dog det indtryk, at de vilkår vi lever under i dag, ikke er så væsentligt forskellige fra vilkårene for foreningens tillidsmænd i tidligere år.

Statsbanerne som transportforretning har vel altid været udsat for en hård og ikke altid retfærdig kritik – det hører nu en gang en statsvirksomhed til – og denne kritik kan ikke undgå at ramme personalet. Det går som en rød tråd





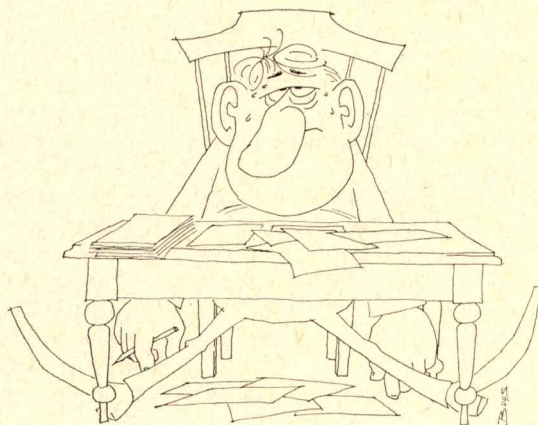
gennem hele foreningens historie, at de besparelser, skiftende regeringer har påbudt for at redde egen eller tidligere regerings økonomiske politik, ofte har ramt tjenestemændene i almindelighed, og statsbanetjenestemændene i enkelte tilfælde i særdeleshed, fordi statsbanernes under-skud har været i politikernes søgelys.

En anden tydeligt markeret linie er Jernbaneforeningens forsøg på samarbejde med statsbanernes ledelse om besparelser og rationaliseringsforanstaltninger – i første omgang for at varetage medlemmernes vitale interesser, men så sandelig også fordi der inden for Jernbaneforeningens medlemsskare findes en korpsånd, som vel kun få – eller måske ingen – virksomheder kan opvise lignende eksempler på. At Jernbaneforeningen ikke altid har haft held med sig på dette område, skyldes faktorer, som foreningen har været uden indflydelse på.

Skal arbejdet opsummeres, kan det gøres ved at karakterisere Jernbaneforeningens virke som en stadig vandring mod vinden. Modstanden kan være skiftende, men der vindes frem – skridt for skridt – nogle gange føles skridtene korte, andre gange går det lettere, og enkelte gange har man måske fornemmelsen af at være iført svømmestøvler.

Vandringen vil fortsætte – modvinden vil vel også stadig være der med varierende styrke, men fremskridtet kan ikke standses.

Udviklingen på persontrafikens område manifesterer sig måske tydeligst i vor nye, elegante lyntog, hvoraf der til dato er anskaffet 4. Med deres legendariske nummer- og navneskilte, der i dagens festlige anledning ikke er vist på billedet, giver de vore kunder rig mulighed for at danne sig et indtryk af vor virksomhed – såvel som af de ansattes foretagsomhed og idealisme. – Motorydelse 2200 HK, maksimalfart 160 km/t.





1891 – allerede en moderne forening

I Jernbaneforeningens arkiv findes bl.a. en skrivelse fra *Kjøbenhavns Telefon-Selskab* dateret den 8. august 1891 og adresseret til *Herr Stationsforstander Johansen*. Skrivelsen lyder:

Til behgl. Udfyldning og Underskrift fremsendes hermed vedlagte Indmeldelsesblanket for den af Jernbaneforeningen attraaede Panoptikonforbindelse.

*E. O.
Ærbødigst
Oluf Krabbe.*

Bestyrelsens sammensætning

Ved meddelelse af 29. august 1891 anføres, at trafikinspektør Westergaard er valgt som formand. Meddelelsen indeholder endvidere en fortegnelse over bestyrelsesmedlemmerne, opdelt i indenbys og udenbys bestyrelsesmedlemmer, suppleanter for bestyrelsen, revisorer samt suppleanter for revisorerne.

Endvidere meddeler man:

Paa et den 28de dennes afholdt Bestyrelsesmøde bleve følgende Embedsmænd valgte indenfor Bestyrelsen:

Viceformand: Stationsforstander Johansen.

Kasserer: Assistent Carlsen.

Sekretær: Assistent J. P. Hansen.

Økonomiinspektør: Fuldmægtig Thilker.

Inventarieinspektør: Fuldmægtig Serup.

Ordensinspektør: Overassistent Bageer.

- Det blev endvidere vedtaget:
- at Foreningen skal træde i Virksomhed fra og med den 1ste September,
 - at Foreningen indtil videre skal holdes aaben fra Kl. 9 Form. til Kl. 12 Nat,
 - at al Servering ophører Kl. 11 $\frac{3}{4}$ og at Gassen bliver slukket i Lokalerne 5 Min. før Kl. 12.

★

En undersøgelse har vist, at de gartnere, der har gode pærer, sjældent træder i spinaten.

Foreningen indkøber vin

Før den stiftende generalforsamling i Jernbaneforeningen var det naturligt at underrette de mulige medlemmer om, hvad man i en sådan selskabelig forening ville være i stand til at tilbyde medlemmerne, og man lokkede i en informationsskrivelse af 28. juni 1891 bl.a. med:

– og da Udvalget har truffet Arrangement med Hensyn til Økonomien, er det allerede nu istand til at kunne meddele, at de forskellige Spise- og Drikkevarer vil kunne tilbydes Medlemmerne til saa lave Priser, at det ikke maa antages, at de kunne sættes lavere andetsteds. Viin agter Foreningen selv at indkøbe og at overlade Medlemmerne den til Indkjøbspris. Det vil blive Tjeneren strengt forbudt at modtage Drikkepenge. Af Aviser vil blive holdt de større udenlandske illustrerede Tidender, omtrent samtlige Hovedstadsblade samt en Del af de større Provindsaviser.

Statens tilskud

Hvis læserne har studeret Jernbaneforeningens regnskabsår for sidst afsluttede regnskabsår, vil mange måske have bemærket sig, at der på indtægtssiden figurerer to poster med tilskud fra staten. Det drejer sig om tilskud til foredrag samt tilskud til sprogundervisning med hhv. kr. 450,00 og 1.039,36.

Statens tilskud er ikke nogen ny foreteelse. I betragtning af formålet og den senere prisudvikling må de bevilgede 1.489,36 kr. dog forekomme latterlige sammenlignet med et tilskud på 2.000 kr. i 1891.

Inden generaldirektøren ville fremsende en anmodning om tilskud, ønskede han at vide, hvor mange medlemmer den påtænkte forening ville få. Udvalget, der skulle forestå foreningens dannelse, udsendte en forespørgsel, og arkivet fortæller:

Forespørgselen gav til Resultat, at 558 Embedsmænd gav Tilsagn om at indtræde som Medlemmer, og gav endvidere det glædelige Resultat, at Ministeriet paa derom gjort Indstilling fra Generaldirektøren gav Tilsagn om at støtte Foreningen med 2.000 Kr. forsaa vidt den var etableret forinden Aarets Udgang, og blev det fremdeles meddelt, at et lignende Beløb kunde paaregnes for hvert af de paafølgende 2 Aar paa derom gjort Indstilling fra Generaldirektøren.

★

Selv om man er uskyldig som et lam, behøver man jo ikke at se fåret ud.

Jernbaneforeningens tidligere jubilæer

Når man står ved 75 års dagen for Jernbaneforeningens stiftelse, vil det let falde foreningens skrivende medarbejder ind at blade lidt i tidligere årgange af Vor Stand for at se, hvordan og under hvilke forhold forudgående mærkedage i foreningen er blevet markeret.

I 1916, da Jernbaneforeningen kunne fejre 25 års dagen for stiftelsen var forholdene stærkt præget af verdenskrigen, og det måtte naturligt også sætte spor i festlighederne.

Dagen startede med et arbejds møde for hovedbestyrelsen, hvorefter man i foreningens lokaler modtog fremmødte gratulanter. Blandt de fremmødte var også generaldirektøren, der i dagens anledning havde beordret flagning fra alle statsbanernes bygninger, færger og skibe.

Om aftenen var der fest i Studenterforeningen, og efter referatet forløb den »på fortrinligste måde«. Blandt de mange talere var også initiativtageren til dannelsen af Jernbaneforeningen, pensioneret stationsforstander *Johansen*, der nu var æresmedlem.

Da Jernbaneforeningen i 1931 passerede de 40 år, tog man sig også tid til at standse lidt op og holde fri fra dagens jag. Ved en festlighed i Nimbs selskabslokaler markerede man dagen, og der var samlet ialt 362 festdeltagere fra alle egne af landet. Blandt de mange festdeltageres navne finder man også denne gang pensioneret stationsforstander *Johansen*. Statsbanerne markerede dagen med flagning i lighed med jubilæet i 1916.

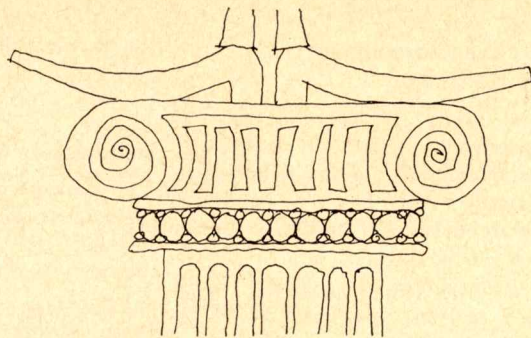
Ved middagen var der også denne gang mange talere, og referatet fra festen slutter:

Efter Middagen dansedes til Sol stod op og lidt efter – det var en helt igennem vellykket Fest.

Den tredje runde dag Jernbaneforeningen passerede var 50 års dagen. Den måtte i lighed med 25 års dagen afvikles under indtryk af verdenskrig og landets besættelse.

Dagen startede med et kort hovedbestyrelsesmøde, hvorefter hovedbestyrelsen modtog gratulanter ved en reception, der fandt sted i foreningens lokaler i Vesterport.

For indbudte gæster var Jernbaneforeningen derefter vært ved en jubilæumsfrokost i National-Scala. Nogen egentlig fest var der derimod ikke tale om i 1941, og kun hovedbestyrelsen og enkelte gæster samledes om aftenen til en middag på restaurant Wivex.



Følgende lille elskværdige epos skriver sig fra en jernbanerevue i 1930, hvortil det blev forfattet – og sunget – af en ung trafikassistent (lad os kalde ham B), der senere nåede adskilligt længere end den i verset omtalte gamle forslidte assistent. Han indestår for, at der ved advancementer nu til dags også skeles lidt til andre kvalifikationer end de her nævnte.

Melodi: Trink, trink, Brüderlein, trink.

*Når ledige poster der findes,
en gammel forslidt assistent
sin ansøgning skriver og mindes,
hans hu jo mod mere var vendt.
For chefer i masser han stedes,
som lover: Vi gør, hvad vi kan,
vi kender Dem, her hvor der ledes,
og De er den rigtige mand.
Nej, nej, fri fantasi,
sådan det slet ikke går.
I spænding han venter en fjorten dags tid,
men pladsen han slet ikke får.
Med Jensen fra Thy har man pladsen besat,
kvalificeret han var,
for Jensens kusine har ejet en kat,
som havde ministrens til far.*



Jernbaneforeningens første budget

Det udvalg, der havde til opgave at gennemføre det mere praktiske forarbejde inden den stiftende generalforsamling havde også været så forudseende at opstille et budget, der udviste:

Indtægt 5.084 kr., nemlig	
235 indenbys medlemmer á 9 kr.	2.115 kr.
323 udenbys medlemmer á 3 kr.	969 kr.
Statens tilskud	2.000 kr.
	<hr/>
	5.084 kr.

Udgift 4.000 kr., nemlig	
Husleje for to lejlig-heder	2.400 kr.
Avishold	300 kr.
Tjener (kost hos øko-nomen)	300 kr.
Tryksager og admini-stration	200 kr.
Belysning og brændsel	800 kr.
	<hr/>
	4.000 kr.

Efter budgetforslaget står tilføjet:

Der fremkommer saaledes et beregnet Overskud circa 1.100 Kr. til Afbetaling på Monteringen. Udvalget vil arbejde hen til at Etableringsomkostningerne ikke blive større end at de kunne forudsættes at være betalte i Løbet af 3 Aar, saa Foreningen til den

Tid kan være gjældfri og saaledes være Ejer af sit Inventar.

Meddelelser til medlemmerne

Jernbaneforeningen bekendtgør efter tre måneders virke:

Meddelelser til Medlemmerne ville blive bekendtgjorte ved Opslag paa den i Lokalerne ophængte Tavle, samt averteret under Mærket J.B.F. paa Forsiden af Mandagsnumret i Dagens Nyheder.

God økonomi

Angaaende Foreningens økonomiske Forhold, som vel maa forudsættes at have størst Interesse, skal man oplyse, at disse stille sig betydelig gunstigere end man fra først af havde Grund til at forudsætte.

★

Nok er Jernbaneforeningen en god forening, men endnu bedre er dog foreningen med kvinden.

Sikke priser

De første to måneder af foreningens eksistens drev Jernbaneforeningen selv restauration i lokalerne, men man blev hurtigt klar over, at det var en dårlig løsning. Derfor overdrog man driften i entreprise til »tidligere Forpagter af Hotel »Store Kro« i Lyngby, R.

Larsen«, imod at denne afholdt udgifterne til belysning, opvarmning, rengøring, folkehold samt ydede et tilskud på 200 kr. årligt til avishold.

Restauratøren kunne levere fuld kost – frokost med øl eller kaffe, middag med kaffe, aftensmad med øl eller the – for 35 kr. pr. måned. Prisen pr. uge udgjorde 9,00 kr., og pr. dag 1,35 kr.

Om andre varer fortæller prislisen:

Smørrebrød pr. stk., ubelagt	0,05 kr.
Smørrebrød pr. stk., alm. Belægning	0,08 kr.
Smørrebrød pr. stk., extra Belægning	0,10 kr.
1 Portion Svine-Kotelet	0,50 kr.
1 Portion Lobescoves ..	0,50 kr.
1 Kop Kaffe	0,12 kr.
1 Kop The	0,10 kr.
1 Kop Chocolate	0,20 kr.
½ Bayer	0,15 kr.
½ hvidt Øl	0,08 kr.
Toddy, Kognaks-, Rom- eller Rødvins-	0,25 kr.
1 Snaps Akvavit	0,05 kr.
Kortpenge:	
2 Spil, extra fine	2,00 kr.
2 Spil, fine	1,00 kr.
2 Spil, brugte	0,60 kr.

Forsaavidt særlig Dinér ønskes, vil saadan altid kunne erholdes, naar Økonomen erholder Meddelelse derom i betimelig Tid.

SÅDAN SEER DEN





Humor langs banen

Jernbaneforeningen blev som bekendt dannet som en selskabelig forening blandt andet med det formål for øje at få et samlingssted for jernbaneassistenter. Et flygtigt, men sigende blik på anegalleriet over kendte mænd (og kvinder) indenfor foreningsvirksomheden vil da også bibringe medlemmerne det indtryk, at »selskabsløverne« er i overtal. En så grov insinuation kræver selvfølgelig dokumentation, som hermed følger.

Allerede i året 1900 udkom en samling »Jernbane-Viser« redigeret af Vilh. Ohlsson. Dette afstedkom, som alle ved, at udgiveren blev deporteret til *Sparkjær*. Blandt viserne findes flere af Ohlssons egne, blandt andet »Giv agt, kammerater, en skål for vor stand, der hverved os som sekstenårs knægte«, en vise jeg har fundet optrykt ved mangfoldige selskabelige lejligheder, hvor banemænd mødes.

Humor er enten vid eller poesi, og når den er allerbedst, er den begge dele. Ved at forsøge at løse den alvorlige opgave at undersøge humoren langs banen, er det gået op for mig, at humoren her ofte har og har haft poesien som følgesvend. Dette forhold burde vel give stof til en nærmere undersøgelse med påfølgende doktordisputats.

Der er ingen grænser for, hvilke jernbaneforhold vore forfædre, ja, kolleger helt op til idag, har kunnet sætte sammen i humoristiske vers til afsyngelse ved jernbanesammenkomster, selv den sjællandske nordvestbane har jeg været med til at hylde pr. vers i 1942 i Holbæk.

Løn- og advancementsforhold har hyppigt været genstand for poetiske udskejelser. Den ældste af slagsen, jeg har fundet frem, er af E. Berg, betitlet »Assistentens Klagesang« og forfattet før århundred-

skiftet. Ved delegeretmødet i 1930 afsynges »En Assistents Drøm« af »Johs.«, og ca. 1950 opstår »Banegårdsassistentens aftenbøn« af »Lau« i Herning. Den sidste sang kender alle unge på 40, det er den med »Tror I ham med stjernekasen kommer her til april og la'r mig få en stjerne mer?« Desværre gjorde det automatiske avancement til over-assistent samt de nye distinktioner en ende på dette humoristiske og såre poetiske mesterværks aktualitet.

Men »alt godt fra Herning«, som man siger i Silkeborg. Fra Herning – eller Hammerum herred, som man foretrækker at omtale sig selv dersteds – stammer det kendte mundheld »Inderst inde ønsker enhver kvinde at blive gift med en trafikassistent«. Det må siges at være en grov form for agitation, men som gammel kender af de daværende trafikassistenter, må jeg samtidig erkende, at agitationen ikke kunne blive kraftig nok. Den hjalp da også.

Ældre jernbaneviser er mere forsagte i tonen og udviser en nok så romantisk indstilling til det kvindelige med for eks. »Alm. Signalreglement for Damerne« af C. F. C. Sørensen, hvor damerne undervises i at anvende diverse håndsignaler overfor deres banemænd, for det var jo netop et sprog, som de måtte kunne forstå. En solid, høj sporstopper har altid været mere på sin plads i Herning.

Men ellers må, som en fremragende huspoet og humørspreder, nævnes fhv. stationsforstander H. G. Christensen, hvis hjertevarme lune til forening og bane afspejles i over en generations viser og prosa. Et julehefte »Jernbanemandens Jul« årgang 1919 har Georg Christensen til redaktør, og heftet præges heraf. Hans forskellige pseudonymer er utallige som hans viser til damernes pris. Som Mr. Skeptik's bedste arbejde og den fremmeligste jernbanesang i det hele taget står den dag idag »Det gyldne Vingehjul«, der indledes med ordene »Man med tid og tålmod lærer livets gyldne eventyr«.

Den humoristiske og satiriske prosa har jeg ikke været i stand til at kortlægge, idet materialerne hertil findes spredte, dels som »festaviser« fra kurser eller foreningssammenkomster, dels som bidrag i »Vor Stand« og dels som mundtlige overleveringer. Enkelte jernbanemænd har i tidens løb udgivet deres erindringer, heraf er fhv. stationsforstander Holger G. Hansens »Jernbaneminder« en af de mere humørfyldte, medens en anekdotsamling »Jernbanehumor« ikke fortjener at blive nævnt, hvorfor jeg vil undlade dette.

»Festaviserne« satser på et godt forhåndskendskab til de lokale forhold og omtalte personer, hvorfor det er vanskeligt at gengive stof fra disse. Men en af dem fremturer med offentliggørelse af resultatet af en påstået konkurrence om forslag til den typiske boggave til banemanden således:

Fungerende: Hvem ringer klokkerne for?
Vognkontrollen: 20 års henstand.

Færgenvognkontrollen: Havet sletter alle spor.
Lokomotivføreren: Sort uheld.
Godsekspeditionen: Mus og mænd.
Trafiksektionen: Dagdriverbanden.
Kontorassistenten: Jeg – en banepakke. (Læs den før Deres
overkontrollør).

Et forslag i samme blad om at fridagens længde i månederne oktober-februar øges med 2–3 timer grundet de kortere dage synes at have mødt modstand hos tjenestefordeleren, der averterer med hellere at ville købe fridage og sælge overarbejde. Som middel mod søvnløshed anbefales overværelse af bedriftsværnsforedrag.

De mange små, muntre bemærkninger, der udveksles i løbet af en arbejdsdag, og som skal til for, at man kan trives med arbejdet, har jeg ikke katalogiseret, men jeg håber, at jeg har bibragt Dem indtrykket af, at livet leves muntert langs banen. Også jeg er da for næsten 20 år siden af daværende redaktør for »Vingehjulet« – af folkeviddet døbt »Svinghjulet« – blevet opfordret til at skrive noget morsomt fra min afløsertid. Anledningen hertil var, at jeg havde stillet et spørgsmål til redaktionen om fortolkning af en bestemt paragraf i sikkerhedsreglementet. Dette blev af redaktøren opfattet som værende nærmest blasfemi (overfor SR), hvorfor henstillingen om en anden litterær karriere blev givet. Da mit udseende også i de unge år forbød mig at opleve noget morsomt – lig pigen med uldstrømper – reagerede jeg ikke derpå, men skal nu næsten 20 år efter berette følgende tildragelse under en tjenesterejse i et »blandet tog« fra Ulfborg til Ringkøbing. I Ulfborg steg et sindigt ægtepar på toget, konen satte sig over for mig, medens manden blev stående og betragtede sin billet længe og tankefuld, indtil det endelig brast fra ham: »*Hvordan ku' hun ved', te A æ forkølet?*« Sagen var den, at billetten var stemplet »forhøjet«. Jeg nænnede ikke at forklare ham sagens rette sammenhæng. Vi faldt dog i snak, idet jeg jo allerede dengang havde gennemgået jernbaneskolens charme kursus og derfor vidste, at var man sammen med landmænd skulle man spørge til jordens kvalitet (bonitet) der på stedet, og en lang snak om en middelmådig høst og om havgusens indflydelse på drægtighedstabellens troværdighed i Vestjylland stod på lige til Ringkøbing.

Ankommen hertil rejste vi os op fra de umagelige træbænke, og den gemytlige og trivelige kone sagde da: »*A trower nok, mi' end' sower!*« Hertil replicerede jeg lynhurtigt: »*Det gør ikke spor, når bare den ikke snakker i søvne*«. Om ellers den daværende redaktør af »Vingehjulet« endnu er ved banen og læser dette, vil han nu kunne forstå, at det ville være uanstændigt af mig at komme med indlæg i DSB's officielle organ om træbænke.

Om vor nuværende generaldirektør en lille anekdote:

Engang ved vintertide rejste generaldirektøren inkognito – d.v.s.

uden alpehue – med toget og var der vidne til en uoverensstemmelse mellem en rejsende og den billetterende togbetjent. Trods meget kraftigt sprogbrug følte den rejsende sig dårligt behandlet og sagde henvendt til de medrejsende: »Er der da ingen dannelse hos DSB mere?«

På kupeens vegne svarede generaldirektøren sagtmodigt: »Jo, på Storebælt!«

»Hvad mener De med det?« spurgte den rejsende, hvortil slutreplikken lød: »Isdannelserne i færgehavnene!«

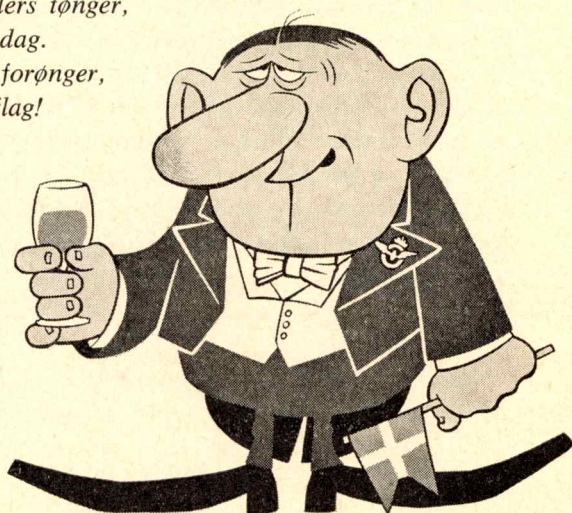
Hvilket beviser, at humor ikke lader sig undertrykke af trange arbejdsvilkår.

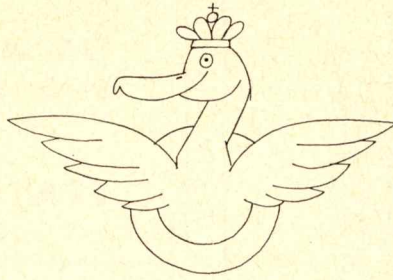
Men hvem opfandt da »jernbane-hurra'et«, vil man med rette spørge. Lad os her på denne højtidsdag og midt i dette land af fredede gravhøje, statuer, mindesmærker og færdselstavler rejse også ham et evigt og uforglemmeligt minde, så vore efterkommere længe efter, at det sidste tog er kørt til Holte, på deres små børns ivrige spørgsmål »Far, hvad er en jernbane?« i det mindste kan svare »Det ved jeg ikke, men et jernbane-hurra er eet langt og eet kort!«

Lad mig da slutte dette causeri om den interne jernbanehumor med en tak til alle, fra hvem jeg måtte have stjålet tekster og rettigheder. En mængde navne burde være nævnt her som tak for muntert islæt i dagens dont, men også andre skal have lov til at skrive i bladet, hvorfor jeg vil nøjes med i al tarvelighed at fastslå, at kun den, der i sit daglige arbejde er i stand til at medbringe humorens velgørende væsen, har bevist, at han har magt over tingene. Ved hans sidste forflyttelse til de evige kommandoposter vil selv fanebæreren føle dyb, personlig sorg. Lad os sammen læse disse linier fra en jernbanesang, holdt i »P Sørensen-Fugholm« stil:

*Nu pakker jeg min lyhre ned i kassen,
å jeg vil be' hver enkelt bahnemand
at rejse sig – såfremt han kan – fra plassen,
med fynte glas vi hylle vil vor stand.
Vi glemmer savn å hvad der ellers tønger,
for dette her er nemlig glædens dag.
En sådden dag hver bahnemand forønger,
for vor etath vi synke vil vort flag!*

Vognmandens søn i Slagelse.





Jernbaneforeningen arrangerer

STOR JUBILÆUMSFEST

fredag den 4. november 1966 kl. 19,00
i Borgernes Hus, Rosenborggade 1, København

★

PROGRAM

5 ANDESPIL

med mange ekstraordinært fine gevinster

BAL

til musik under ledelse af kapelmester Arne Sundquist

OPTRÆDEN

af **LILY BROBERG** og **OLE SØLTOFT**

SERVERING

2 stk. smørrebrød, 1 stk. med ost, 1 øl samt kaffe

★

*Billetter á 10 kr. gældende til hele arrangementet kan
fra 3. oktober fås følgende steder:*

Jernbaneforeningens kontor, Trommesalen 2, 5., telefon 1113 14

Generaldirektoratet: Overkontorassistent, fru E. Bieber Nielsen,
værelse 161 (skrivestuen), telefon 14 04 00, lokal 2019

København H: Trafikkontrollør J. S. Fryland,
regnskabskontoret, telefon 14 04 00, lokal 2641

Centralværkstedet, København: Overtrafikassistent P. Barfod,
personalekontoret, telefon 14 04 00, lokal 2801

København Gb: Trafikkontrollør M. Kristiansen,
Jernbanens toldkammer, værelse 249, telefon 14 04 00, lokal 2797



*ønsker
tillykke
med
jubilæet!*



Ligeså
UUNDVÆRLIG
jernbanen er for trafikken er



STATSANSTALTEN
for livsforsikring

ELEKTRO-ISOLA

VEJLE



**AARHUS FLYDEDOK
OG MASKINKOMPAGNI ½**
Hans Nielsens Maskinfabrik

Toldbodgade - AARHUS - Telf. 3 40 00
ELEVATORER - STÅLKONSTRUKTIONER - LØBEKRANER
SPIL - SKIBS- OG MASKINREPARATIONER
Flydedok til 420' skibe

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA

AKTIESELSKAB

RANDERS

PINDSTRUP MOSEBRUG
SAVVÆRK OG EMBALLAGEFABRIK

v. JOHS. F. la COUR



PINDSTRUP

TLF. (063 - 9 59 11) 13 TELEX 4272

Vejen til en bedre bolig

I Odense, Svendborg,
Fredericia og Herning

kan De købe kvalitetshuse på »lejevilkår«.

Udb. kr. 5.000

Mdl. ydelse kr. 765,-

De opnår som husejer en væsentlig skattelettelse, der beløber sig til 150-350 kr. pr. måned. De sikrer Dem mod fremtidige lejestigninger og foretager en betydelig opsparing. - Ved salg af huset tilfalder konjunkturgevinsten Dem selv.

Vi fremsender gerne brochurer

Odense

tlf. (09) 11 12 41

Fredericia

tlf. (059) 2 40 41

Herning

tlf. (07) 16 70 41

Svendborg

tlf. (09) 21 07 41

JENS P. KOCH & CO.

Slotsgade 21, Odense - Tlf. (09) 11 12 41

NYT TØJ

til hele familien

uden udbetaling

på en 10-måneders konto hos

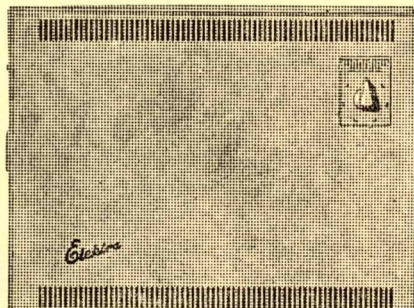
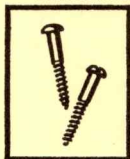
J. ALBERTSEN

Nørre Farimagsgade 68 · København K.

varmepert varmepoul

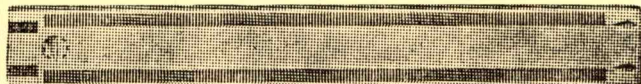
De mest solgte norske el-radiatorer i Danmark og Norge

Elektra
VÆGOVNE

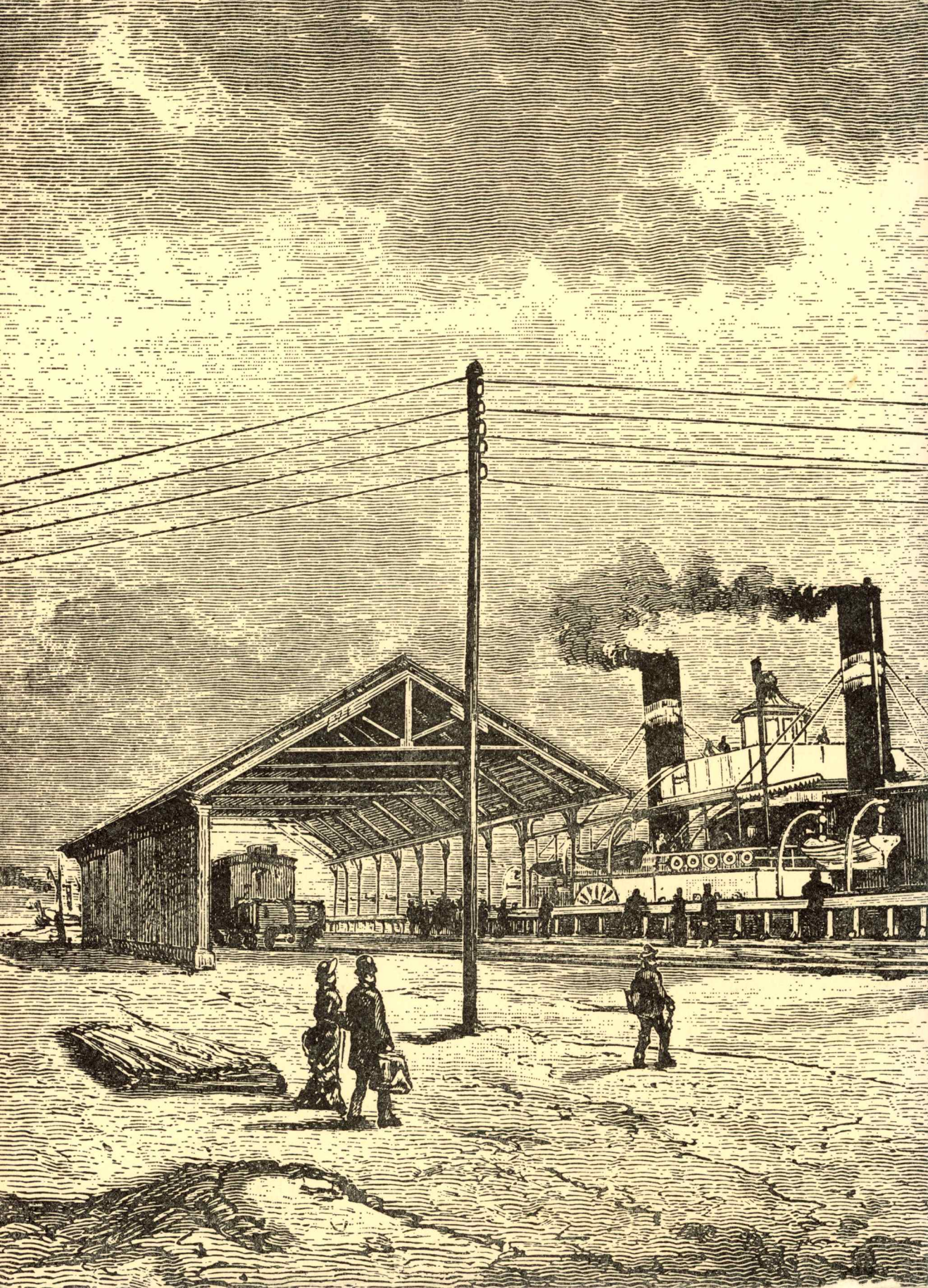


To lune venner, som giver effektiv varme, f. eks. i sommerhuset. Monteres let med to skruer. Varmeper (lang og lav) kan reguleres i 3 trin og fås i 4 længder. Varmepoul kan indstilles i 6 trin og fås i 5 størrelser. Lige til at sætte i 220 volt stikkontakt (vekselstrøm)

Fås hos Deres el-installatør til priser fra ca. kr. 90.-



Importør A. Classen-Smlth A/S



ANNO 1636 BILLETKASSERER



„JERNBANEUNIFORMER I 1000 ÅR“ TEGNING: BUUS

UDSENDT I ANLEDNING AF JERNBANEFORENINGENS 75 ÅRS JUBILÆUM DEN 1. SEPTEMBER 1966

ANNO 1652 REGNSKABSFØRER



„JERNBANEUNIFORMER I 1000 ÅR“ TEGNING: BUUS

UDSENDT I ANLEDNING AF JERNBANEFORENINGENS 75 ÅRS JUBILÆUM DEN 1. SEPTEMBER 1966

ANNO 1704 TRAFIKINSPEKTØR



„JERNBANEUNIFORMER I 1000 ÅR“ TEGNING: BUUS

UDSENDT I ANLEDNING AF JERNBANEFØRENINGENS 75 ÅRS JUBILÆUM DEN 1. SEPTEMBER 1966

ANNO 1795 OVERFARTSLEDER



„JERNBANEUNIFORMER I 1000 ÅR“ TEGNING: BUUS

UDSENDT I ANLEDNING AF JERNBANEFORENINGENS 75 ÅRS JUBILÆUM DEN 1. SEPTEMBER 1966

ANNO 1821 SKIBSMASKINMESTER



„JERNBANEUNIFORMER I 1000 ÅR“ TEGNING: BUUS

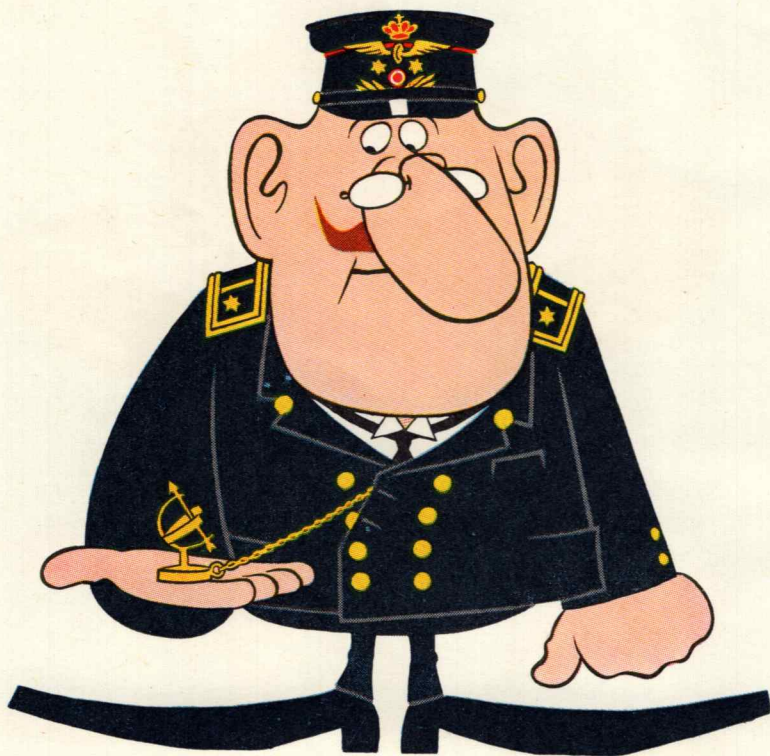
UDSENDT I ANLEDNING AF JERNBANEFØRENINGENS 75 ÅRS JUBILÆUM DEN 1. SEPTEMBER 1966

ANNO 1848 BANEGÅRDSFORVALTER



„JERNBANEUNIFORMER I 1000 ÅR“ TEGNING: BUUS
UDSENDT I ANLEDNING AF JERNBANEFORENINGENS 75 ÅRS JUBILÆUM DEN 1. SEPTEMBER 1966

ANNO 1907 OVERTRAFIKASSISTENT



„JERNBANEUNIFORMER I 1000 ÅR“ TEGNING: BUUS

UDSENDT I ANLEDNING AF JERNBANEFØRENINGENS 75 ÅRS JUBILÆUM DEN 1. SEPTEMBER 1966

ANNO 1966 GENERALDIREKTØR



„JERNBANEUNIFORMER I 1000 ÅR“ TEGNING: BUUS
UDSENDT I ANLEDNING AF JERNBANEFORENINGENS 75 ÅRS JUBILÆUM DEN 1. SEPTEMBER 1966