



## Hovedbestyrelsesmøde

afholdtes paa Færgegaarden i Nyborg den 27. august dette aar. Alle medlemmer var mødt. Som indbudt var vore 2 æresmedlemmer lokomotivfører Einshøj og lokomotivfører Handberg.

### DAGSORDEN:

1. Protokollen.
2. Udvalgsbesættelse.
3. Beretning og afdelingssager.
4. Regnskabet.
5. Fællesraad og fællesudvalg.
6. Centralorganisationen og De samvirkende Fagforbund.
7. Eventuelt.

#### 1. Protokollen.

Protokollen fra mødet den 10. og 11. juni dette aar godkendtes og blev underskrevet.

#### 2. Udvalgsbesættelse.

Forretningsudvalget: Formanden, næstformanden og hovedkassereren.

Fællesudvalget: Formanden og næstformanden.

Centralorganisationen: Formanden og næstformanden.

Fællesudvalget for stats- og privatbanerne: Formanden og C. Christiansen.

Nordisk jernbaneunion: Formanden og næstformanden.

Fællesraadet: Formanden, supl. næstformanden.

De samvirkende Fagforbund: Formanden, supl. Poul Nielsen.

#### 3. Beretning og afdelingssager.

Forskellige skrivelser, vedrørende bl. a. ændringen af hovedbestyrelsen, oplæstes.

Ændring af pensionsbestemmelser og satserne for mistede fridage. Der mangler endnu for mange meddelelser fra afdelingsformændene.

Paa forslag af formanden vedtoges — som den billigste form for oprettelse og drift af formandens telefon — at købe en abonnentsobligation i jydsk telefonselskab.

Formanden refererede en sag fra afdelingen i Hjørring, hvor han har været til stede ved et afdelingsmøde. Toges til efterretning.

Man gennemgik skrivelser mellem afdelingerne og forbundet.

20 afdelinger har brevvekslet med forbundet. Formandens svarskrivelser godkendtes.

#### 4. Regnskabet.

Hovedkassereren oplæste regnskabet, omtalte forbundets økonomiske forhold pr. 23. august dette aar.

Regnskabet godkendtes.

#### 5. Fællesraad og fællesudvalg.

Formanden omtalte pensionsagen ved Ø. S. J. S. Baneselskabet har nu appelleret til højesteret. Retsmødet ansat til den 4. oktober 1952.

En sag om fælles fripas til pensionisterne ved V. G. J. refereredes.

Uniformssagen ved B. J.

Meddelte at der har været afholdt mæglingsmøde, at sagen nu gaar videre til afgørelse i fællesudvalget.

Referede den af fællesudvalget afgivet kendelse vedrørende A. P. B. pligt til at forhandle med personalet om løn og arbejdsforhold ved betjening af de rangertraktorer, der skal afløse de nuværende damplokomotiver paa Aalborg og Nørresundby stationer.

Landsforeningen af pensionister ved danske privatbaner.

Refereredes. — Til efterretning.

#### 6. Centralorganisationen og De samvirkende Fagforbund.

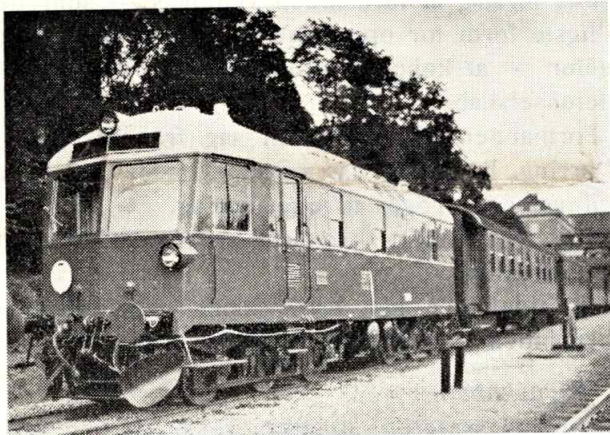
Modtagende cirkulærer og skrivelser refereredes. — Til efterretning.

#### 7. Eventuelt.

Landsforeningen til bekæmpelse af børnelamelse og dens følger. Bevilgedes 25 kr.

Mødet hævet kl. 18,00.

Efter hovedbestyrelsesmødet, ved en lille festlig sammenkomst paa „Færgegaarden“, overrakte hovedbestyrelsen vore 2 æresmedlemmer, pens. lokomotivfører C. P. Einshøj og pens. lokomotivfører J. Handberg, æresbrev, som et synlig bevis paa, at de er æresmedlemmer af Dansk Lokomotivmands-Forbund.



### Nye diesel-elektriske lokomotiver til danske privatbaner

ved William Bay, maskiningeniør, Aalborg Privatbaner.

Da flere af de danske privatbaner i forbindelse med moderniseringslaan i begyndelsen af 1930-erne anskaffede store diesel-elektriske lokomotiver, var det de af Frichs byggede lokomotiver, der viste sig mest velegnede og driftsikre. Da de forløbne 20 aar har medført en rivende udvikling inden for netop dette omraade — tænk blot paa de vældige mængder af meget store diesel-elektriske lokomotiver i USA — er det naturligt, at man ved nyanskaffelser i mange retninger har søgt at forbedre konstruktionerne, ja, i flere henseender er gaaet helt nye veje. De indvundne erfaringer med de „gamle“ lokomotiver har ikke mindst været til megen gavn ved disse nye lokomotivers projektering.

Allerede i slutningen af krigen begyndte man hos Frichs at projekttere nye diesellokomotiver med særligt henblik paa efterkrigsleverancer til danske privatbaner. Trods de endog særdeles gode resultater med de tidligere leverede diesellokomotiver var man dog straks fra begyndelsen klar over, at flere af disse lokomotivers mangler skulle afhjælpes, ja, helst undgås.

De gamle lokomotiver var bygget i størrelser paa fra 275 til 500 hk. og i talrige forskellige udførelser. Man ønskede nu at bringe et meget større loko paa markedet samt at begrænse sig til kun 2 typer.

De store, ret langsomtgaaende dieselmotorer, som de gamle lokos kører med, er i dag dels i anskaffelse og ikke mindst i reservedele saa kostbare, at man trods de gode driftsresultater mente det rigtigst at gaa til mindre, hurtiggaaende maskiner. Her valgte man de paa statsbanerne saa talrigt anvendte, 6-cylindrede motorer med en cylinderdiameter paa 185 mm og med max. 1000 o/min. Siden lyntogenes ibrugtagen i 1935 har statsbanerne anskaffet over 200 af disse motorer, og det er næppe nødvendigt her at fremhæve disse motorens udmærkede egenskaber. I de ny privatbanelokomotiver har man været nødt til at forsyne motorerne med en saakaldt trykladeblæser, der forhøjer hver motors hk fra 250 til 375. Motorens udstødsgas driver en hurtiggaaende gasturbine. Paa dennes aksel sidder en blæser, som suger frisk luft ind og trykker den i motoren med et lille overtryk. Herved kan der brændes mere olie i de enkelte cylindres kompressionsrum, og dette i forbindelse med andre særlige forhold, som ikke skal omtales her, forøger motorens middeltryk og dermed dens hk-ydelse med 50 %.

Valget af denne motor i trykladet udførelse gav de 2 typer diesellokos en størrelse paa 750 hhv. 375 hk, idet der anvendes 2 motorer i det store loko. Man kunne ganske vist godt have udført motoren med mere eller mindre trykladning, men erfaringerne med statsbanernes 50 % trykladede MK/FK-motor, samt overensstemmelsen med privatbanernes krav til trækraften fastsatte motorstørrelsen til netop de førnævnte tal.

En betydelig ulempe ved de gamle diesellokomotiver var den rammebyggede konstruktion med 2, 3 eller 4 fast lejrede drivhjulssæt. Frichs havde i sin tid valgt denne type for at skaffe en solid underbygning for dieselmotoren, saa at skrumtapens hovedlejer laa urokkeligt paa linje. De nye motorer danner derimod i sig selv et solidt hele, som tilmed ophænges paa gummipuder, saa dette krav om stiv underbygning bortfaldt. Den valgte

konstruktion blev naturligt et bogieloko, hvorved opnaas blødere gang med deraf flydende mindre reparationer paa banelegemet samt væsentligt nemmere forhold ved revision af hjulsæt og under-vogn. Det store loko har 3-akslede bogier for at nedbringe største akseltryk til 12 t, mens det lille loko har 2-akslede bogier.

Ved projekteringen af det store lokos overvogn er der lagt megen vægt paa gode pladsforhold især i de meget rummelige førerrum. Der er ingen tvivl om, at selv vor „storebror“ statsbanerne vil se paa disse førerrum med misundelse. Paa deres mo-vogne er man gaaet op fra en førerrumslængde paa 1000 mm til 1100 mm og dette kun i ca. en trediedel af vognens bredde (paa grund af gavldøren), mens de nye privatbanelokomotiver har førerrum paa 1500 millimeters længde og i den fulde bredde paa knap 3 m. Det let skraanende førerbord har alle betjeningsorganer og kontrolapparater praktisk og overskueligt anbragt, og den indadskraanende kontroller giver meget bekvemme forhold for den siddende fører.

Endnu et forhold, som ved de gamle lokomotiver har givet anledning til mange ulemper, ikke mindst afbrænding af banemotorer, er oliedryp fra dieselmotorens underside. I de ny lokomotiver er motorerne anbragt helt oven paa et fuldstændig lukket jerngulv, kun ved banemotorernes observationsdæksler er der aftagelige lemme. Disse er imidlertid forsynede med et afløb, saa oliedryp er absolut umulig.

Ved de gamle lokomotiver og iøvrigt ogsaa ved statsbanernes mo-vogne har man længe været opmærksom paa det uheldige forhold, at dieselmotor og elektriske generator er anbragt i samme rum. Den varme, oliemættede luft omkring motoren indsuges og cirkulerer gennem generatoren, hvorved maling og isolation ødelægges. Paa de nye lokomotiver er der anbragt et skillerum over generatoren, og denne suger sin frisk luft fra et særlig godt ventileret rum. Dette sidstnævnte rum, som tillige indeholder batteriskab, elektriske apparatskab og trykluftkompressorerne, er nemlig gennem et kanalsystem sat i forbindelse med lokomotivets endegavle. Indsugningsaabningen her kan lukkes med et spjæld, hvilket under stærk støvplage sikkert bliver nødvendigt for det i køreretningen bagudvendende.

En betydelig ulempe ved de gamle lokomotiver var de daarlige ventilationsforhold for banemotorerne. Trods forsøg herpaa har det ikke været muligt at paabygge indsugningskanaler, som var støv- og snefrie. De nye lokomotiver har banemotorindblæsningskanaler, som er ført helt op i

de førertalte ventilationskanaler, hvor der er anbragt en ventilationsmotor for hver banemotor. Dette arrangement skulle fuldstændig kunne forhindre støv- og sneindtrængen i banemotorerne.

De gamle diesellokomotivers ribberørskølere paa taget for nedsvaling af motorens kølevand har altid givet anledning til ulempe. I de nye lokomotiver anvendes tvangskøling, idet 2 regulerbare, elektrisk drevne ventilatorer i taget suger kold luft gennem kølerne. Disse er anbragt forsænket ned i taget som paa lyntogene og MK/FK-vognene.

I forbindelse med disse kølere er der ogsaa en smøreoliekøler, noget som i høj grad er tiltrængt paa de gamle diesellokomotiver.

Endelig skal nævnes, at førerrummene er ekstra godt lyd- og varmeisolerede samt forsynet med rigelige varmeapparater og fodvarmere.

Det første af de store lokomotiver afleveredes til HFHJ i august, og de øvrige 8 store forventes leveret inden aarets udgang, hvorefter de 6 mindre lokomotiver følger; en betydningsfuld og med stor længsel ventet udvidelse af privatbanernes trækraft samt et smukt eksempel paa 100 % dansk arbejde.

## Et haarsbred fra døden!

Tanker, der opstod, da motorføreren ikke respekterede signal nr. 1 og kørte ind mod Limfjordsbroen, da et sydfra kommende arbejdstog passerede denne, og kolliderede, hvor de to spor-par løber sammen.

Adskillige udenforstaaende vil ryste paa hovedet og spørge, hvorledes dette kunne ske.

Var det et momentant tilfælde i førerens hjerne, eller var det en ide hos ham, at signalet var uden betydning.

Dette faar staa hen og vil blive auditørens opgave at udrede. Uheldet foraarsagede en ikke ringe materiel skade paa s. m. vognen, men de rejsende, hovedsagelig skolesøgende ungdom, befandt sig, som ved et mirakel i modsatte side af vognen i sammenstødsøjeblikket og derfor undgik nogen legemlig overlast.

Føreren, en ung mand, havde kun kørt cirka en maaned og var tidligere beskæftiget paa banernes værksted som mekaniker.

Hvad er nu konklusionen af det foreliggende tilfælde. Mangen en ældre lokofører vil i tankerne gaa tilbage til ungdomstiden og mindes den aarække, hvor han stod i venstre side i førerhuset og tilegnede sig den erfaring og kendskab til den gerning, som var hans ønskers maal, stillingen som

lokokører, men det gav ham ogsaa det allervigtigste: respekten for signalerne og hans arbejde som helhed.

Udviklingen har medført, at man nu rekrutterer til disse stillinger lige fra værkstedet eller portørstillinger. Man giver saa den unge mand den lov-hjelmede maanedes køretid og en haandfuld ordre med signalreglement o. s. v. i haanden og siger, den kan du sagtens klare. Man tænker som landmanden, der sætter drengen paa traktoren og siger, det gaar nok, han vil jo saa gerne, men glemte grøften.

Ved overgangen fra damp til motortrækkraft kan den hidtidige fremgangsmaade af gode grunde nu ikke længere benyttes; erfaring og rutine kan, som før omtalt, ikke gives den vordende motorfører, men nye veje maa findes i uddannelses øjemed.

Indenfor D. S. B. har ledelsen forlængst erkendt, at en psykoteknisk prøve i forbindelse med et instruktionskursus er en nødvendighed for at faa den kvalificerede motorfører. Ganske vist vil det blive forbundet med udgifter at bekoste en saadan uddannelse.

Et kursus maatte kunne oprettes en gang aarlig paa D. S. B.s skole i København, hvor man saa fra landets privatbaner samlet kunne sende sine føreremner ind til eksamination. Dette ville uden tvivl gavne hele vor stand.

Vi lever i en tid, hvor man indenfor snart sagt alle kategorier af tjenestemænd har skoler eller kursus i uddannelsesøjemed til dette eller hint.

Hvornaar vil statens tilsynsførende faa øjnene op for denne himmelraabende ligegyldighed fra banernes side.

Jeg ser det som en opgave, vort forbund maa tage under overvejelse.

*Nordjyden.*

## Dansk Lokomotivmands Forbunds

### 19. ordinære kongres.

*(fortsat)*

Den 15. februar kom sagen for i fællesudvalget og blev der ført som:

**Sag nr. 8/51. Spørgsmaalet om fortolkning af tjenestetidsreglernes § 21 om godtgørelse for udført overarbejde.**

Formanden fremlagde sagens akter, hvoraf fremgaar, at forbundets paastand gaar ud paa, at der ved slutningen af hver af de 2 maaneder, der følger efter den maaned, i hvilken overarbejdet er præsteret, skal foretages en nettoopgørelse, og kun hvis denne opgørelse viser et timetal under maanedsnormen, kan erstatningsfrihed anses for ydet. — Banerne derimod hævder, at afspadsring af over-

arbejde maa anses at have fundet sted straks, naar til overarbejdet svarende fritid er givet, uanset om der senere i maaneden maatte blive paalagt vedkommende tjenestemand nyt overarbejde. Efter nærmere drøftelse af sagen, hvorunder formanden bemærkede, at han principielt maatte være enig i den af banerne anlagte fortolkning, men at sagen kunne stille sig anderledes, hvis bestemmelsen af en bane misbruges til at lade overarbejde løbe gennem længere perioder, afsagdes med formandens og fællesrepræsentationens repræsentanters stemmer følgende

#### KENDELSE:

Dansk Lokomotivmands Forbunds paastand kan ikke tages til følge.

Mødet hævet.

*(Underskrifter).*

Den her afsagte kendelse forbavsede mig i allerhøjeste grad, idet den vidner om et beklageligt ukendskab til det praktiske. Thi samtidig med at fællesudvalgsformanden giver banerne ret i deres fortolkningsmaade, giver han ogsaa organisationen ret i, at den kan misbruges, ved at sige, at den ikke maa misbruges, men da det netop er paa grund af misbrug, at sagen er rejst, hvorfor da give banerne yderligere adgang til at fortsætte med denne fremgangsmaade.

Efter forbundets fortolkningsmetode vil misbrug være umulig og denne fortolkning svarer iøvrigt nøje til tjenestetidsreglernes § 18, stk. 1, hvori det hedder:

„Tjenestetidsnormen opgøres for den enkelte maaned efter dennes dageantal med fradrag af en ugentlig fridag, syge og feriedage“.

Men hvordan kan dette fradrag foretages for maaneden er ude, derfor maa tjenestetiden opgøres ved maanedens udgang, og den sammenlagte tjenestetid lægges til grund for de overskydende forældede timer, hvilket forøvrigt ogsaa har været praktiseret i en aarrække ved de fleste baner, men her var altsaa en der atter prøvede at knibe udenom.

Jeg fik iøvrigt den kompliment af formandskolleger i fællesraadet, efter denne fællesudvalgsbehandling, at forbundenes repræsentanter maatte have sovet godt under omtalte fællesudvalgsbehandling. Det skal dog bemærkes, at vedkommende ikke selv var til stede i fællesudvalget, og man kan jo naturligvis sagtens uden risiko rasle lidt med sabel og sporer, og sige hvordan det skulle have gaaet i et slag, man ikke selv har været med i, efter dets afslutning.

Jeg skal ikke undlade ganske kort at omtale en anden sag, som egentlig er rejst af Privatbane-

funktionærernes Forbund og ogsaa ført frem til fællesudvalget, men som har en ikke ubetydelig principiel karakter for tjenestemænd, som overgaar eller bliver valgt til rigsdagshverv. Protokollen lyder som følgende:

„Aar 1952, den 15. februar afholdt fællesudvalget møde i ministeriet for offentlige arbejders mødesal under formandens forsæde.

**Sag nr. 10/51.** *Spørgsmaal om en tjenstemands aflønning under fraværelse som rigsdagsmedlem.*

Formanden fremlagde sagens akter, hvoraf fremgik, at forbundet gjorde gældende, at togfører M. Larsen under sin fraværelse som rigsdagsmedlem burde aflønnes efter samme regler som fastsat i det i medfør af tjenstemandslovens § 43 udfærdigede cirkulære af 28. november 1946. Fællesrepræsentationen var ikke enige heri og hævdede, at sagen maatte afvises, da der ikke i lønningsreglementets § 82, var hjemmel til at aflønne togfører Larsen som paastaaet af forbundet, og at finansministeriets cirkulære kun omhandler statens afholdelse af udgifter.

Formanden fandt, at der i det foreliggende tilfælde maatte siges i lønningsreglementets § 82 at være tilstrækkelig hjemmel til at lade togfører Larsen aflønne som rigsdagsmedlem efter samme regler som rigsdagsmænd, der er statsansatte.

Der vedtoges derefter med formandens og de for forbundet mødte repræsentanters stemmer følgende

#### KENDELSE:

Togfører M. Larsen vil fra 10. juni 1951 være at aflønne efter tilsvarende regler som fastsat i ministeriets cirkulære af 28. november 1946.

Dette er som sagt en principiel afgørelse, som naturligvis ogsaa vil gælde indenfor vore rammer.

#### Auditørsager.

Der har desværre som sædvanlig, ogsaa i denne periode, været en del auditørsager. De alvorligste heraf var bl. a. en sag ved Bogensebanen, hvor en lokomotivfører havde haft uheld under fremførelse af et tog og blev underkastet spiritusprøve, som han ikke bestod med fineste karakter, hvorfor sagen blev indanket for auditøren, som kom til det resultat, at han blev idømt 100 kr. i bøde samt en alvorlig misbilligelse, men kunne iøvrigt genoptage sit arbejde. Banen var imidlertid ikke tilfreds hermed. Efter at onde tunger havde arbejdet flittigt et stykke tid, blev han stillet overfor det ultimatum, at han udover den allerede ikendte dom, skulle betale 1000 kr. i erstatning. Hvis han ikke ville gaa ind herpaa, ville han faa sin afsked uden pension. Han henvendte sig atter til organisationen

og spurgte, hvad han skulle gøre. Af hensyn til konsekvenserne fraraadede jeg ham at indgaa paa disse betingelser, idet jeg var klar over, at banen ikke var eneraadig med hensyn til tildeling af hans pension. Og da han iøvrigt selv, paa grund af al den ondartede sladder der var sat i omløb, helst ville helt væk fra byen, nægtede han at betale den krævede erstatning. Banen gjorde imidlertid alvor af truselen, og han fik sin afsked. Sagen blev atter indberettet til ministeriet for offentlige arbejder, hvor han af banen blev indstillet til afsked uden pension. Efter at sagen var blevet yderligere belyst, saavel fra banens-, som fra organisationens side, blev han tildelt 2/3 pension, et efter omstændighederne tilfredsstillende resultat, men iøvrigt en trist afgang for en mand, som er kommet noget op i aarene.

En anden sag ved Hillerød—Frederiksværk Banen, foraarsaget ved rangeruheld i Hundested, hvor en lokomotivfyrbøder med et rangertræk kørte sammen med et andet, hvorved der foraarsagedes en ikke ubetydelig materiel skade. Denne sag havde dog sikkert ikke kommet for auditøren, hvis ikke vores derværende unge kolleger selv havde foraarsaget det. Direktøren havde efter uheldet bebrejdet ham, vistnok paa temmelig kraftig maade, hvad der var sket og bl. a. sagt, at han kunne faa sin afsked, hvilket vores kolleger tog meget fortrydeligt op.

Han anmodede derefter mig om at tilkalde auditøren, idet han mente, at han var blevet uretfærdigt behandlet. Efter at have overbevist mig om hans ansættelsesforhold, hans alder og ancienitet, hvor det viste sig, at han ikke endnu var pensionsberettiget og kun havde ca. 4 aars ancienitet, meddelte jeg ham for det første, at organisationen ikke kunne tilkalde auditor i noget tilfælde, dette maatte man overlade til banen, men iøvrigt troede jeg ikke paa at en auditørsag ville gavne ham i dette tilfælde, da et saadant uheld i reglen skyldes forskellige sammentræffende omstændigheder, som det ville være uhyre vanskeligt at sige sig helt fri for skyld i i hans tilfælde. Jeg ville derfor raade ham til at beklage det skete overfor direktøren, saa ville der sikkert ikke ske mere i denne sag. Samtidig søgte jeg paa en forstaaende maade at forklare ham, at et uheld kunne indtræffe for os alle, og der var intet som helst ydmygende i, overfor ledelsen, at beklage et indtruffet uheld, hvilket tværtimod udviste interesse og samvittighedsfuldhed overfor arbejdet og det materiale som man var betroet. — Manden blev desværre meget fornærmet på mig, over det raad jeg gav ham, for ikke at sige uartig, og har senere ved henvendelse til banestyrelsen, faaet denne til at paavirke direktøren til at tilkalde

auditøren. Manden tog en jurist til bisidder og blev, efter et 3 dages langt auditorforhør, idømt en bøde paa 50 kr. samt en meget alvorlig misbilligelse. Det var hvad der opnaaedes ved halstarrigt overmod. Da banen, som allerede meddelt, ikke havde nogen forpligtelse overfor denne mand, havde han, paa grund af sin stejle holdning, forinden auditørens kendelse faldt, faaet sin opsigelse til fratrædelse af banens tjeneste. Imidlertid blev jeg af direktøren, efter at kendelsen var faldet, anmodet om at deltage i et bestyrelsesmøde ved banen i Hillerød. Dette fandt sted sidst i marts maaned, efter at manden var fratraadt sin stilling den 1. marts. Direktøren var ikke utilbøjelig til at ville tilbagekalde opsigelsen og gik endog saa vidt, at han indvilligede i, at annullere den ikendte bøde og genantage ham paa de tidligere betingelser uden tab af anciennitet, men indtil videre dog kun til fyrbødertjeneste, naar han modtog en ansøgning fra ham om genansættelse. Dette anmodede bestyrelsen mig om, at drage omsorg for, at Hansen blev underrettet om. Jeg skrev straks til ham, at han kunne blive genantaget paa de her omtalte betingelser uden ydmygelse af nogen art, naar han indsendte skriftlig ansøgning herom til direktøren. Dette gjorde han ogsaa, og han fik svar fra direktøren, at han kunne begynde, men derefter fortrød han det atter og ønskede ikke at vende tilbage til frederiksværk.

Der har været en hel del andre auditørsager, bl. a. ved Aalborgbanerne, Thisted, Horsens, Lollandske Jernbaner og Lyngby—Nærum Banen, som dog med undtagelse af den ved Horsensbanen, som endnu ikke er afsluttet, ikke har haft særlig alvorlige følger for vore medlemmer.

Jeg skal herefter gennemgaa ændring af lønningsreglementets pensionsbestemmelser. (Lønningsreglementets § 31 stk. 3.)

Foranlediget af, at der paa rigsdagen den 31. maj 1950 blev vedtaget en ny lov om visse ændringer i loven om tilsyn med pensionskasser af 1935, ændrede pensionskassen af 1898 sine vedtægter i overensstemmelse hermed og fik i slutningen af 1951 disse ændringer approberet af ministeriet for handel, industri og søfart, under hvilket ministerium saadant henhører. Dette foranledigede organisationerne til at tilskrive banernes fællesrepræsentation saaledes:

Privatbanernes Fællesraad.

Kolding, den 1. februar 1952.

Danske Privatbaners Fællesrepræsentation,  
Nyrupsgade 37 København V.

Da man er vidende om, at danske privatbaners pensions og enkekasse af 1898 under 13. december

1951, af ministeriet for handel, industri og søfart, har faaet approberet visse ændringer i sin vedtægt, der berører lønningsreglementets bestemmelser om pension (lønningsreglementets § 31, stk. 3) tillader man sig at anmode den ærede fællesrepræsentation om en forhandling dette spørgsmaal vedrørende snarest belejligt.

P. F. v.

F. Frederiksen.

og man modtog under 5. maj 1952 saalydende skrivelse:

Danske Privatbaners Fællesrepræsentation.

København, den 5. maj 1952.

Privatbanepersonalets Fællesraad.

Kolding.

Under henvisning til fællesraadets skrivelse af 1/2 d. a. angaaende ændring af § 31, stk. 3, i privatbanernes fælles lønningsreglement, skal vi meddele, at fællesrepræsentationen er sindet at foreslaa reglementet ændret i overensstemmelse med medfølgende udkast til tillæg 2 til lønningsreglementet.

Saafermt organisationerne kan tiltræde forslaget, vil fællesrepræsentationen anbefale banerne at følge dette og derefter indhente ministeriets approbation paa samtlige baners vegne. (Der har allerede været forhandlet enkelte steder.)

Med hilsen

Danske Privatbaners Fællesrepræsentation.

(sign.) Poul Hjortkjær.

Forslag, tillæg 2, til lønningsreglementet af 1946.

I § 31, stk. 3, sidste afsnit udgaar ordene: „Fratrædelsen skyldes, at han har opsagt sin stilling eller“ og tilføjes efter stykkets sidste punktum ordene: „og stk. 5 nedenfor.“

I § 31, stk. 4, sidste linie udgaar ordene: „50 % af.“

Som nyt stk. 5 i § 31 tilføjes: „Saafermt fratrædelsen skyldes, at tjenestemanden har opsagt sin stilling efter at have været tilmeldt pensionskassen i 5 aar, tilkommer der ham godtgørelse efter B, forsaavidt angaar bidrag, der er indbetalt til pensionskassen for tiden før 1. april 1950, og efter A, forsaavidt angaar senere indbetalte bidrag.“

Som det fremgaar af ovennævnte forslag, gaar ændringerne ud paa, at en tjenestemand, der opsiges sin stilling efter 5 aars ansættelse, har ret til en udtrædelsesgodtgørelse, der udregnes paa grundlag af baade eget og banens pensionsbidrag, imod tidligere kun beregnet af eget indbetalte bidrag, og at den udtrædelsesgodtgørelse, som tjenestemanden har ret til, kan udbetales kontant, saafremt godtgørelsen ikke overstiger den pensionsgivende lønning for det sidste aar.

Endvidere bestemmer tilføjelsen til § 31, (det nye stk. 5) at godtgørelsen efter B, ved fratrædelse efter 5 aar, kun angaar bidrag, der er indbetalt før første april 1950, og efter A, forsaavidt angaar senere indbetalte bidrag.

Denne skæringsdag er fastsat i loven som en slags ventil, og det har pensionskassen benyttet sig af, under hensyn til pensionskassens manglende solvens.

Paa ovennævnte skrivelse og medfølgende udkast til forslag om nyt tillæg til det fælles lønningsreglement, har organisationerne under 20. maj d. a. tilskrevet fællesrepræsentationen saaledes:

Danske Privatbaners Fællesrepræsentation,  
København.

I anledning af fællesrepræsentationens svarskrivelse af 5/5 d. a., j. nr. 0.5.0.2, angaaende ændring § 31, stk. 3, i lønningsreglementet af 1946, som det medfølgende tillæg udviser, skal jeg paa de 3 organisationers vegne meddele, at forslaget tiltrædes, samt fællesrepræsentationens forslag om at anbefale banerne at følge dette og derefter indhente approbation paa samtlige baners vegne.

Paa Fællesraadets vegne.  
(sign.) F. Frederiksen.

Da man har bragt i erfaring, at enkelte baner allerede har forelagt udkastet til tillæg 2 til lønningsreglementet for lokalafdelingerne for paa behørig maade at faa disses tiltrædelse af ændringerne, skal man herved meddele repræsentanterne, at de ubetinget kan tiltræde disse ændringer i den ovennævnte form, og samtidig henstiller man til repræsentanterne, at meddelelse om sket forhandling eller brevveksling om spørgsmaalet snarest meddeles de respektive organisationers formænd.

De her anførte ændringer vil iøvrigt blive indført i „Giv Agt“ for første juli d. a., hvorfor det anbefales repræsentanter og medlemmer at opbevare dette blad.

(fortsættes)

## Pensionssagen Ø. S. J. S.

(fortsat)

3. Som anført i min replik til landsretten indeholdt lønningsreglementet for Den østsjællandske Jernbane med gyldighed fra 1/4 1932 i § 15 en bestemmelse (svarende til § 13 i det nugældende lønningsreglement), hvorefter en tjenestemand for domstolene kan indbringe ethvert ham vedrørende spørgsmaal om krav paa banerne begrundet i bestemmelserne om lønning eller pension. At denne bestemmelse indeholdes i kap. 6 i reglementet

sammen med bestemmelser om disciplinær forfølgning og straf, kan som anført i kendelsen ikke efter min mening begrunde det resultat, som modparten vil udlede heraf. Bestemmelsen har efter sin ordlyd en langt videregaaende rækkevidde, end modparten vil give den, og jeg kan ikke se, at overskriften til det omhandlede kap. 6 indeholder nogen støtte for modpartens udtalelser. En tilsvarende bestemmelse indeholdes i tjenestemandsløven nr. 301 af 6/6 1946, § 19, hvorfra bestemmelsen iøvrigt er taget, og mig bekendt er tjenestemandsløvens bestemmelse aldrig blevet fortolket eller søgt fortolket saaledes, som modparten nu vil gøre det, og det uanset at kapiteloverskriften for det kapitel, hvor bestemmelsen findes i tjenestemandsløven ord til andet svarer til overskriften over kap. 6. Naar saaledes tjenestemændene ved banerne har ret til at henvende sig til domstolene i det omhandlede spørgsmaal, maa det jo saa meget mere gælde for pensionisterne. Selvfølgelig særlig hvis forhandlingsreglerne ikke gælder for dem.

4. Til det i dissensen anførte, der kun periferisk berøres af modparten i hans slutbemærkning, skal jeg iøvrigt tillade mig at knytte følgende bemærkninger:

Medens denne sag har verseret for landsretten, har ogsaa jeg haft forskellige forhandlinger med saavel ministeriet for offentlige arbejder som finansministeriet om spørgsmaalet sagen vedrørende, og under ingen af disse forhandlinger har man fra ministeriets side udtalt sig, at staten var interesseret i at give møde under retssagen. Som det fremgaar af mit bilag 18, har jeg desuden tilskrevet ministeriet for offentlige arbejder og oplyst dette om sagsanlægget, og ministeriet er i sin skrivelse af 4. april d. a. — mit bilag 19 — fremkommet med en oplysning til brug for denne retssag. Udtalelsen i dissensen om, at staten burde have været tilvarslet, kan jeg derfor ikke rigtig forstaa, selv om myndighederne ikke officielt er blevet opfordret til at indtræde i sagen. Om staten har en saadan interesse i denne sag, at den skulle tilvarsles, kan min mandant og undertegnede forøvrigt vel næppe have nogen forestilling om. Naar dissensen anfører, at jeg skal have bemærket, at banen kan optage laan, for hvilke staten hæfter med en betydelig procentandel, maa jeg afvise denne udtalelse. Jeg mener ikke at have sagt noget i denne retning, saa meget mere som jeg bestemt mener, at banen ikke har nogen saadan hjemmel, der vist ville være temmelig ekceptionel. Iøvrigt maatte det dog vel være banen, der har kendskab til, hvorvidt og i hvilket omfang staten har interesse i banens drift, og det maatte følgelig blive min ærede modparts

sag og ikke min og min mandants at tilvarsle staten. Paahvilede det iøvrigt — hvad bestemt bestrides — min mandant at procesunderrette staten, kunne det vel iøvrigt efter rpl. § 252, stk. 2 og 3, højst bevirke, at sagen maatte udsættes for, at det fornødne i denne retning kunne foretages. Jeg kan ikke se, at der efter disse bestemmelser skulle være nogen hjemmel for en afvisning af sagen. Saavidt mig bekendt, har staten ved vedtagelsen af loven om statsstøtte til modernisering m. v. af privatbanerne nr. 130 af 23. marts 1948 paataget sig forpligtelser over for privatbanerne i forening med de interesserede kommuner. Det nærmere omfang af disse forpligtelser kender jeg endnu ikke. Ved moderniseringslovens behandling paa rigsdagen blev udtalt i udvalgsbetænkningen følgende: Udvalget er enig med personaleorganisationerne i, at personalet ikke, som tilfældet var ved flere baner under den tidligere moderniseringslov under nogen form skal deltage i omkostningerne ved moderniseringen af banerne“. Naar min ærede modpart henviser til, at banen i de sidste 4 aar har givet underskud, hvilket ogsaa omtales i dissensen, mener jeg ikke, at dette forhold kan influere paa pensionisternes ret til pension og reguleringstillæg hos banerne, jfr. den netop citerede udtalelse. Det modsatte resultat ville vel iøvrigt bevirke, at pensionisterne skulle være med til at bære banens underskud — en tankegang, der har forbavset min mandant meget. Enten har han juridisk krav paa det krævede beløb i reguleringstillæg, og saa maa det være indifferent for ham, om banen, staten eller kommunerne skal betale eventuelt derved forøget underskud, eller ogsaa kan der ikke gives ham medhold, men det maa i hvert fald være ud fra den betragtning, der ikke har forbindelse med, om banen kan betale eller ikke kan betale.

Til slut skal jeg tillade mig at bemærke, at jeg samtidig hermed har tilskrevet ministeriet for offentlige arbejder og udbedt mig en udtalelse fra ministeriet, om staten overhovedet har interesse i at optræde i denne sag, og vil jeg tillade mig om muligt senere at fremlægge ministeriets svar.

København, den 12. december 1951.

(sign.) S. Berning.

og landsretssagfører Berning tilskrev ministeriet for offentlige arbejder:

S. Berning.

Til ministeriet for offentlige arbejder,  
Slotholmsgade 10,

Ad j. nr. E. 2350.

København K.

Ved skrivelse af 17/3 d. a. meddelte jeg det høje ministerium, at fhv. stationsforstander Rosenstand havde anlagt sag mod a/s Det østsjællandske Jernbaneselskab vedrørende et af ham rejst krav paa yderligere reguleringstillæg, hvorpaa ministeriet svarede i skrivelse af 4/4 d. a.

I denne sag er der den 17/11 afsagt en kendelse, foranlediget ved, at banen havde paastaet retssagen afvist, men ved kendelsen fik denne paastand ikke medhold. Til kendelsen blev der imidlertid afgivet en dissens, der indeholder forskellige bemærkninger og oplysninger, som foranlediger mig til at rette henvendelse til ministeriet, idet jeg samtidig fremsender en bekræftet genpart af kendelsen med dissens.

Under henvisning til det i dissensen anførte, beder jeg det høje ministerium venligst, saavidt det er muligt, besvare følgende af mig paa foranledning bl. a. af dissensen rejste spørgsmaal:

1. Har efter ministeriets opfattelse pensionister ved privatbanerne adgang til gennem privatbaneorganisationerne at forlange forhandlinger indledt om spørgsmaal, der vedrører krav paa pension hos en bane i henhold til de gældende forhandlingsregler af 14. november 1947, og kan de i henhold hertil forlange en saadan sag forebragt for det fællesudvalg, hvis formand udpeges af ministeriet for offentlige arbejder?

2. Det bedes oplyst, om staten har paataget sig nogen hæftelse for eventuelt underskud ved Den østsjællandske Jernbane og i bekræftende fald under hvilken form den hæftelse gælder?

3. Kan en privatbane, saaledes som det staar anført i dissensen, optage laan, for hvilke staten hæfter?

4. Ønsker ministeriet for offentlige arbejder, der formentlig maa være den myndighed, der skal træffe bestemmelse om, hvorvidt staten skal lade give møde under sagen, at blive indvarslet efter bestemmelserne i retsplejelovens § 252 til sagens foretagelse i Landsretten?

Da den for Landsretten afsagte kendelse er blevet paakæret til Højesteret og da jeg om muligt gerne vil fremlægge ministeriets svar paa denne henvendelse for Højesteret, inden der træffes afgørelse i kæresagen, tillader jeg mig høfligst at bede om svar snarest belejligt.

København, den 3. december 1951.

Med ærbødighed  
(sign.) S. Berning.

og modtog saalydende svar:

(fortsættes)