



Holland og Belgien 1952,

ved maskiningeniør W. Bay, Aalborg Privatbaner.

Paa en rejse til Holland og Belgien i maj maaned bemærkedes flere forskellige trafiktekniske detaljer, hvoraf her bringes et uddrag.

1) Hollandske Statsbaner, Nederlandsche Spoorwegen (NS).

Ved en radikal omlægning af hele landets trafikforhold i 1935 foretoges blandt andet fuldstændig lukning af 250 landstationer, idet al trafik til og fra disse overførtes til landevejene med busser og lastbiler. Samtidig bragtes en vidtgaende elektrificeringsplan til udførelse. Denne elektrificering er trods de meget store skader under krigen nu bragt meget nær sin fuldførelse; nemlig fuldstændig elektrificering af alle dobbeltsporede hovedlinier samt enkelte, forbindende enkeltsporede strækninger. Elektrificeringen er baseret paa udelukkende brug af indenlandsk brændsel i modsætning til det fra udlandet tilførte til damplokomotiverne.



4500 hk elektrisk lokomotiv, Hollandske Statsbaner.

Paa kortere strækninger anvendes strømlinieformede togenheder paa 2, 3 eller 5 vogne, som ved fuldautomatisk kobling opformeres indtil 16 vogne. Der er for tiden ca. 1500 saadanne vogne, hvoraf 940 anvendes i den daglige drift. Ogsaa strømlinieformede postvogne kan indrangeres i disse tog. Bagage medføres derimod i de enkelte af vognene indrettede bagagerum. Stationerne telegraferer til nabostationen om bagagerummets placering i toget.

Togene fremføres med en maksimal hastighed paa 140 km/t, men trods et udmærket skinnelægeme er vognenes løb over 100 km/t ret daarlig. Dette skyldes tildels de særlige centralpuffere (Scharfenberg-koblinger), som i modsætning til de normale sidepuffer frit till. sidesvingninger imellem vognene.

Ved fremførelse af tog over længere strækninger samt til de udelukkende om natten kørende godstog anvendes nu elektriske lokomotiver, hvoraf man siden 1948 har anskaffet 90 stk. af 4 forskellige typer paa fra 2500 til 4500 hk. De nyeste personvogne til disse tog er bygget siden 1950 og udmærker sig ved et endog særdeles glimrende løb i sporet.

Et indtryk af de største lokomotivers enorme trækkeevne fik jeg ved en prøvekørsel med et 1800 t. tungt olietog fra Rotterdam DP op ad den 10^os stigning gennem byen, hvor man forsøgsvis stoppede toget. Under fuld sanding paa alle 12 hjul satte toget atter i gang ved ca. 4200 hk.

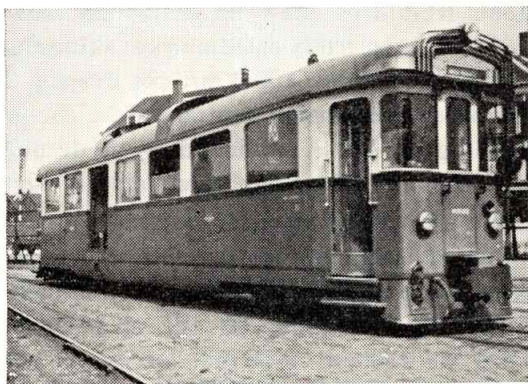
Persontogene paa de ikke-elektrificerede strækninger fremføres fortrinsvis af strømlinieformede 3- eller 5-vognstog omtrent som DSBs lyntog. De har dog ikke nogen særlig stor accelerationsevne, saaledes var et 5-vognstog paa flad strækning 15 min. om at naa op paa 100 km/t.

Nogle enkelte, førkrigsbyggede, diesel-mekaniske motorvogne er nu i drift. Det er 26 m lange bogievogne med 2 stk 150 hk motorer. De er ikke beregnet til paahængsvogne, men kan køres i forspand.

De mange niveauoverskæringer i det flade land er næsten alle forsynet med bomme. Enkelte steder saas dog blinklysdækkede overkørsler. Disse har kun et lille kontrolllys mod toget paa selve blinklysmasten, idet føreren saa melder til første station, hvis blinklyset er ude af funktion. Han skal altsaa ikke stoppe toget, mens al vejtrafik har fuldstændig vigepligt ogsaa selv om blinklyset ikke virker. En ordning som mangen dansk pribatbanefører ville sætte pris paa!

2) Privatbanen Rotterdamsche Tramweg Mij.

Den eneste tilbageværende privatbane i Holland er ovennævnte selskab, som med ca. 250 km smalspor (1067 mm) betjener Rotterdams sydlige opland. Om kort tid vil alle person og godstog fremføres af diesel-mekaniske motorvogne eller diesel-elektriske lokomotiver. Disse ombygges fra gamle bogievogne paa banens eget værksted ligesom ogsaa gamle personvogne forsynes med nye staaelvognkasser med fuldstændig moderne udstyr indvendig. En af disse nye vogne vil endog blive indrettet som restaurantvogn.



2×125 hk diesel-mekanisk motorvogn,
Rotterdam privatbane, sporvidde 1067 mm.

3) Kommunale sporvognsselskaber.

I de store byer, Amsterdam, Rotterdam og Haag, anskaffes stadigvæk nye sporvogne. I Haag har man bl. a. nyligt sat 2 amerikansk byggede vogne i drift. Disse saakaldte PCC-vogne er af en standardtype, som man i Amerika siden 1940 har bygget 15.000 af. Vognen styres alene ved pedaler, og igangsætningen er naturligvis fuldautomatisk. Trods den meget store acceleration og store marchfart har vognen et ganske særligt behageligt løb.

I Arnhem, hvor sporvognsnettet blev totalt ødelagt under det sørgeligt berømte slag i 1944, er man

nu gaaet over til trolleybusser. Disse ret lavt byggede vogne har 46 siddepladser og 50 staaelpladser, men er alligevel meget smidige i trafikken. Vognenes lydløse og ganske rykfrie start overgaar naturligvis langt rutebilernes.

4) Rutebilselskaber.

En artikel om Hollands trafikmidler kan umuligt undgaa at indeholde lidt om rutebilerne. Man tør vist roligt sige, at Holland er rutebilernes land!

Statsbanerne ejer ikke selv rutebiler, men ejer flere store datterselskaber, som tilsammen har ca. 1200 rutebiler. Disse faar alle deres store reparationer foretaget paa et centralværksted, C. A. B. i Utrecht. I denne helt nybyggede virksomhed hovedrepareres der aarligt ca. 500 rutebiler. Alene til afprøvning af motorerne var der til stadighed 7 motordynamometre i drift. Umiddelbart efter krigens afslutning hjemkøbte NS fra firmaet Crossley i England 600 ens chassiser, hvilket har kunnet forenkle reparationer og reservedelslagrene betydeligt.

Alle karrosserier er helt i staaelkonstruktion og bygget paa hollandske fabriker. De er meget støjende og daarligt varmeisolerende. I taget findes paa alle vogne ifølge lov en stor lem, nødudgang, under hensyn til de talrige vandløb langs landevejene!

Bortset fra de nyeste betonklædte hovedlandeveje er alle veje belagt med røde teglstensklinter. Denne ret billige vejbelægning er meget nem at oprette efter eventuelle sænkninger af vejen, et i Holland meget ofte forekommende fænomen. Den ret bløde overflade skaaner dækkene for slid og hindrer udskridning i vaadt føre.

5) De belgiske Statsbaner, (SNCB).

Fra Antwerpen over Brüssel og til Charlerois er banerne elektrificeret; her ved 300 V jævnstrøm i modsætning til Hollands 1500 V. Paa den 44 km lange strækning fra Antwerpen til Brüssel kørte jeg med et helt nyt 2-vognstog, som gennemkørte strækningen paa kun 24 min, altsaa med en gennemsnitsfart paa 110 km/t. Motorføreren sidder i et helt af glas omgivet førerhus forrest i vognen, saa at de rejsende har uhindret udsigt fremad. Vognenes løb er selv ved en hastighed af 140 km/t særdeles udmærket. I førerrummet er der bl. a. anbragt en selvregistrerende hastighedsmaaler, system Teloc, en forholdsregel, som ved saa høje toghastigheder som her er af stor betydning i tilfælde af ulykker.

I Brüssel er man nu ert ca. 35 aars arbejde ved at fuldføre den vældige boulevardbane, som med 6 elektrificerede spor forbinder nord- og syd-banegaarden.

6) Belgiske landsporvogne, Chemins de Fer Visinaux.

Ovennævnte selskab, som med næsten 4000 km smalsporede baner driver en stærkt elektrificeret nærtrafik ved alle Belgiens byer. Mange helt nye vogne, dels af ovennævnte PCC-type, dels af speciel Visinaux-type ses overalt. De bygges alle i Belgien paa den meget store fabrik La Brugeoise et Nicaise-Delcuve, et af de mest velrenommerede firmaer inden for denne branche.

Vognene kører som almindelige sporvogne i gaderne i byerne, men saa snart de kommer uden for byerne, kører de paa egen bane som rigtige elektriske tog. Kørselen er for de nyeste vogne yderst behagelig. En særlig mærkværdighed ved disse sporvogne saavel som ved alle Brüssel's normale bysporvogne, er, at man ikke anvender elektrisk bremse, men udelukkende trykluftbremse, system Piper.

Pensionssagen Ø. S. J. S.

(fortsat)

Denne kendelse blev af østsjællandske Jernbane indkæret for Højesteret saalydende:

Til Østre Landsrets V. afdeling,

København.

Som sagfører for a/s Det østsjællandske Jernbaneselskab, Haarlev, under den mod selskabet af fhv. stationsforstander C. Rosenstand, Søborg Hovedgade 21, Søborg, anlagte sag, i hvilken sagsøgeren nedlagde paastand om tilkendelse af principalt: kr. 2.083,42, subsidiært: kr. 1907,40 tilligemed heraf 5 % p. a. fra november 1950 til betaling sker, agter vi til Højesteret at rejse kæremaal mod Østre Landsrets kendelse af 17. november d. a., hvilken kendelse bestemte, at den af os nedlagte paastand om afvisning ikke kunne tages til følge.

Vi skal tillade os at bemærke, at grunden til kæremaalet er den, at vi mener, at der ved Østre Landsret er sket en urigtig bedømmelse af de af os fremsatte anbringende og beviser.

Naar det i Østre Landsrets kendelse anføres:

„Allerede som følge af, hvad sagsøgeren har anført m. h. t. den af sagsøgte paaberaabte bestemmelse i forhandlingsreglernes § 9, hvorved bemærkes, at en tilsvarende bestemmelse efter det oplyste maa antages at have været gældende, da den ovennævnte kendelse af 3. oktober 1947 blev afsagt, findes sagsøgte at være afskaaret fra at paaberaabe sig denne bestemmelse til støtte for sin paastand om afvisning af sagsøgerens krav fra prøvelse ved domstolene. Hermed stemmer den ved fornævnte

kendelse i et parallelt tilfælde truffet afgørelse“, skal vi bemærke, at vi maa formene, at den af fællesudvalget under 3. oktober 1947 afsagte kendelse allerede efter sin formulering ikke synes at kunne være en endelig afgørelse af spørgsmaalet om, hvorvidt organisationerne har ret til at forhandle paa pensionisternes vegne.

Naar fællesudvalget selv skriver: „ikke med fornøden klarhed“, maa dette efter vor formening nødvendiggøre en domstolsafgørelse af dette spørgsmaal, saaledes at den uklarhed, der efter fællesudvalgets kendelse synes at foreligge om den iøvrigt altomspændende affattelse af forhandlingsreglernes § 9 kan bringes ud af verden.

Dette spørgsmaal blev — uvist af hvilken grund — ikke i 1947 indbragt for domstolene, men denne undladelse berettiger efter vor opfattelse ikke sagsøgeren til at springe dette led over — saa meget mindre som afgørelsen i fællesudvalget den 3. oktober 1947 blev truffet alene med formandens stemme, idet personaleorganisationerne, hvoraf sagsøgte er medlem, stemte for at behandle sagen, medens baneledelsernes repræsentanter stemte imod. Sagsøgeren havde fuld føje til at antage, at en henvendelse efter forhandlingsreglerne denne gang ville bære frugt, idet sagsøgte inden sagsanlægget havde tilbudt at lade selve sagens realitet afgøre af ministeriet, i hvilken forbindelse skal tilføjes, at formanden for fællesudvalget netop ifølge forhandlingsreglernes § 5 udpeges af ministeren for offentlige arbejder.

Skulle fællesudvalget endelig alligevel have afvist spørgsmaalet under henvisning til den tidligere kendelse, hvilket der under hensyn til den ovenanførte ikke var megen anledning til at tro, kunne afvisningen have været indbragt for domstolene til afgørelse.

Sagsøgte mener, at sagens realitet i høj grad, ikke mindst af hensyn til sagsøgeren, egner sig til en voldgiftsafgørelse og mener, at fællesudvalget under forsæde af en af ministeren udpeget formand maa frembyde betryggende sikkerhed for en uhildet afgørelse.

Sagsøgte mener altsaa ikke, at den af fællesudvalget for 4 aar siden afsagte kendelse efter sin formulering, der netop lagde op til prøvelse ved domstolene, kan anvendes til fordel for en opfattelse om, at sagen henhører under domstolene — i hvert fald ikke før prøvelse har fundet sted.

Det skal tilføjes, at den omstændighed, at sagsøgeren er medlem af en forhandlingsberettiget organisation, nemlig kontorfunktionærernes gruppe, der i sine vedtægters formaaalsparagraf netop anfører: „at arbejde for de til enhver tid bestemte tjeneste-

lønnings- og pensionsvilkaar“ muligvis ikke har foreligget oplyst for fællesudvalget i 1947.

Naar Østre Landsret dernæst i kendelsen anfører: „Der foreligger dernæst ikke noget holdepunkt for den af sagsøgte hævdede forstaaelse af lønningsreglementets § 13 og der kan navnlig ikke af bestemmelsens placering i reglementets kapitel VI udledes nogen støtte for denne forstaaelse“, skal vi bemærke, at det dog ser højst mærkeligt ud, at lønningsreglementet i kapitel I, punkt VI, som overskrift har: „Om disciplinær forfølgning og straf samt om appel til domstolene.“ og kun i de to første paragraffer omhandler forfølgning og straf for derefter i tredje og sidste paragraf at angive reglerne for appel til domstolene, hvis det ikke dermed skulle være meningen at fastsætte de regler, der gælder for appel, saaledes som overskriften lyder. Det er efter vor mening appel af de fra disciplinær forfølgning truffne afgørelser, der i henhold til næste paragraf kan appelleres. I modsat fald ville ogsaa overskriften: „Appel til domstolene“ være vildledende.

I den her foreliggende sag drejer det sig ikke om en sag af en allerede sket afgørelse.

Alle regler om pension kommer iøvrigt i reglementets sidste kapitel 3, der behandler pensionsproblemerne udtømmende og ikke med et ord omtaler adgang til henvendelse til domstolene, men altsaa stiltiende forudsætter forhandlingsreglernes anvendelse i tvisttilfælde.

Vi mener, at netop lønningsreglementets bestemmelser og disses placering med al ønskelig tydelighed godtgør, at almindelige tvistigheder maa afgøres efter forhandlingsreglerne, medens der som en selvfølge aabnes adgang for den tjenestemand, der maaske er afskediget med en mindre pension, end han mener sig berettiget til, herom kan rejses appel til domstolene.

Vi skal endelig under henvisning til, at det sagsøgte selskabs underskud paa driftsregnskabet pr. 31/12 1949 udgjorde kr. 99.127,69 og pr. 31/12 1950 kr. 123.634,69, hvoraf pensioner og understøttelser for det sidste regnskabsaar alene androg kr. 216.646,98 og under hensyn til, at nærværende sag i forhøjelse af pension og efterbetaling for den allerede forløbne tid for det tilfælde, at den tabs, betyder en merudgift paa ca. 55.000 kr. for det sagsøgte selskab bemærke, at driften foreløbig for 8 aar er sikret gennem tilskud fra staten, men at man forsaavidt maa indrømme, at staten er stærkt interesseret i sagens udfald og muligt derfor burde have været tilvarslet af sagsøgeren i hvilken forbindelse tilføjes, at det sagsøgte selskab forlængst

har meddelt ministeriet for offentlige arbejder, at selskabet var kommet ud for dette spørgsmaal.

Faxe, den 30. november 1951.

Anker Andersen og Knud Nielsen.

Til Højesterets kæremaalsudvalg.

Christiansborg.

Indstævntes indlæg i kæresag.

a/s Det østjællandske Jernbaneselskab
ctr.

fhv. stationsforstander C. Rosenstand.

Paa karestævnets vegne nedlægger undertegnede landsretssagfører S. Bernings paastand paa stadfæstelse af Landsrettens kendelse af 17. november d. a.

Til begrundelse herfor skal jeg iøvrigt anføre følgende:

1. Som det fremgaar af appellantens kæreskrift, afsagde det fællesudvalg, der i henhold til de gældende forhandlingsregler mellem styrelserne for Danske Privatbaner og tjenestemændene ved disse kan nedsættes til afgørelse af uoverensstemmelser mellem de interesserede parter, den 3. oktober 1947 en kendelse, hvoraf udskrift er fremlagt som bilag 16, i en sag, der var rejst af personaleorganisationerne for nogle pensionister ved Aalborg Privatbaner, i hvilken kendelse fællesudvalget udtalte, „at forhandlingsreglerne ikke ses med fornøden klarhed at hjemle organisationerne ret til at forhandle paa pensionisternes vegne“. Som refereret i kæreskriftet var det repræsentanterne for banestyrelserne, der stemte for dette resultat, medens personaleorganisationerne ved at stemme imod søgte at faa anerkendt for dem en ret til ogsaa at repræsentere pensionisterne ved banerne i spørgsmaal, der vedrører pensionisterne. Appellanten, hvis organisation stemte for kendelsen, staar nu paa det standpunkt, at kendelsen var urigtig, og kritiserer indstævnte, hvis organisation loyalt har rettet sig efter fællesudvalgets kendelse, for at denne ikke er blevet indbragt for domstolene.

Modparten anfører, at den omtalte kendelse „efter sin formulering lagde op til en prøvelse for domstolene“. Rent bortset fra at denne udtalelse i hvert fald er et postulat, ikke mindst under hensyn til at fællesudvalgets kendelse efter § 5, punkt 3, stk. 7, er endelige, er det formentlig tvivlsomt, selv om domstolene muligvis har hjemmel dertil, om de vil underkende en afgørelse af en voldgiftsret, naar afgørelsen gaar ud paa, at denne ret anser et tvivlsspørgsmaal mellem de to parter som ikke henhørende under dens kompetence. Ganske anderledes ligger det jo, hvis voldgiftsretten søger at udvide sin myndighed ud over, hvad en part anser

for hjemlet ved en voldgiftsaftale, hvorom der findes adskillige domstolsafgørelser. Da borgerne formentlig maa have adgang til, hvor ikke en lovlig og klar aftale hjemler undtagelse herfor, at faa retskrav ved domstolene, maa domstolene efter min mening ikke føle sig foranlediget til at underkende en afgørelse af en voldgiftsret, der fastsætter en grænse for dens egen kompetence. Allerede af denne grund har personaleorganisationerne ikke anset det for sandsynligt, at den af fællesudvalget afsagte kendelse ville blive underkendt ved domstolene. Heller ikke i den ved Landsretten afsagte dissens findes nogen støtte for det af modparten i denne forbindelse anførte.

2. Ifølge forhandlingsreglernes § 9 skal uoverensstemmelser mellem banernes tjenestemænd og banebestyrelserne som nævnt afgøres efter disse regler. Da pensionisterne ikke er tjenestemænd, men henhørende tjenestemænd, kan reglerne saaledes efter deres ordlyd ikke finde anvendelse paa uoverensstemmelser mellem pensionisterne og banestyrelserne, hvis ikke der findes hjemmel for en udvidet fortolkning af ordene i § 9, formentlig særlig baseret paa oplysninger om baggrunden for reglernes oprindelige vedtagelse, eller paa indholdet af forhandlingsreglernes øvrige bestemmelser.

Forhandlingsreglerne har sin oprindelse i et af Privatbanekommissionen af 1919 afgivet udkast, der paa et den 10. februar 1920 afholdt møde (jfr. mit bilag 3) blev vedtaget som gældende for den appellerende bane. I kommissionsbetænkningen udtales bl. a. pag. 15 følgende: „Det var bl. a. hensigten ved saadanne forhandlinger at skabe mulighed for at undgaa strejker og opsigelser fra privatbanefunktionærernes side og gennem forhandlinger tale sig til rette, idet den personalet derved indrømmede forhandlingsret og adgang til at faa opstaaede tvistigheder afgjorte ved benyttelse af forhandlingsreglerne, skulle tilvejebringe en betryggende ordning.“ Formaålet med forhandlingsreglernes vedtagelse har derfor ingen relation til den stilling, som pensionisterne indtager over for banen, og som begrundes med den aftale, der foreligger mellem banen og pensionisten ved afskedigelsen, baseret paa lønningsreglementets bestemmelser, idet pensionisten ikke har de omtalte midler til raadighed.

I forhandlingsreglernes § 2 (ærede modparts bilag A) udtaltes, at det er en betingelse, for at en personaleorganisation kan anerkendes som forhandlingsberettiget, at den 1) efter § 2 A giver adgang for alle, der er fastansatte i pensionsberettigede stillinger ved en bane, eller dog til alle der henhører til den gruppe tjenestemænd ved banerne hvis specielle

interesser, vedkommende organisation særlig varetager, 2) efter § 2 C ikke giver adgang til andre end ved banen ansatte tjenestemænd.

Som det vil ses, nævner forhandlingsreglerne ikke pensionisterne som indbefattet under den kreds af personer, som organisationerne skal repræsentere ved forhandlingerne med banestyrelserne. Det er vel rigtigt, at man under hensyn til pensionisternes tidligere tilknytning til organisationerne og for at give dem adgang til at bevare samkvem med tjenestemændene ved banerne har givet dem ret til at staa som passive medlemmer af disse, saaledes som det fremgaar af lovene for Danske Privatbaners Kontorforening, jfr. § 2. Men som det fremgaar af § 2, stk. 4, jfr. § 1, stk. A, er det ikke foreningens formaal at varetage pensionisternes ret til pension hos banerne eller at arbejde for pensionisternes stilling. Udtrykket i § 1, stk. A, „pensionsvilkkaar“, refererer sig jo iøvrigt til de ved banerne ansatte tjenestemænds pensionsstilling. Udtalelsen i dissensen og det i modpartens indlæg anførte om foreningens formaal er derfor urigtigt og maa bero paa misforstaaelse.

(fortsættes)

Et monument over dansk haandværksdygtighed:

Jens Olsens verdensur.

Mange har sikkert hørt om Jens Olsens astronomiske verdensur — verdens ottende vidunder, som det er kaldt. Dette er maaske nok en overdrivelse, men en verdenssensation vil det være den dag, da det staaer færdigopstillet paa Københavns raadhus.

Dets skaber er afdøde astromekaniker Jens Olsen, der var udlært som kleinsmed, men som allerede i sin tidligste ungdom havde faaet den ide, der ikke forlod ham hele livet, at han ville skabe et ur, der var større i virkeomraade og bedre og nøjagtigere end noget andet ur i verden.

Utallige var de vanskeligheder Jens Olsen maatte overvinde, før opgaven var løst, men da han i 1935 i „Astronomisk Tidsskrift“ fremlagde sine konstruktioner og planer, blev den højeste sagkundskab slaaet med forundring over hans viden og snille, og en komité blev nedsat for at føre tanken ud i livet. En landsindsamling indbragte et beløb paa godt 400.000,- kr., og mester Jens Olsen begyndte paa urets fremstilling. Uret har til dato kostet ca. 55.000 arbejdstimer.

Imidlertid har komitéen nu brugt alle de indsamlede midler, og for at faa uret færdigbygget har man startet et landslotteri, hvor salget af lodsedler begynder den 15. august. Lodsedler faas

i alle landets kiosker eller kan rekvireres fra Jens Olsens urlotteri, Dronningens Tværgade 2, København K. mod indsendelse pr. postanvisning af 2,- kr. pr. lodseddel + 30 øre til porto.

Jens Olsen døde i 1945 og naaede saaledes ikke at se sin livsopgave ført ud i livet, men danske arbejdere bør yde denne fremragende og højt begavede haandværker den støtte, der ligger i at købe en lodseddel, som medvirker til verdensurets færdiggørelse og giver dem selv chance for at vinde en af de glimrende gevinster, hvis hovedpræmie er et gavekort til en samlet værdi af 15.000 kr., og som ogsaa omfatter en saa uvurderlig gevinst som et af Jens Olsen konstrueret og egenhændigt færdigbygget konsolur med karussel-pendul. Desuden er der blandt de mange gevinster et radio-koncertanlæg, fryseskabe, pladespillere, letvægts-cykler, armbaandsure m. m. Vi anbefaler lotteriet paa det varmeste.

Aalborg Privatbaners Begravelses- og Laanekasse.

Ekstraordinær generalforsamling afholdes tirsdag den 16. september 1952 kl. 19,00 paa hovedkontoret i Aalborg.

Dagsorden:

Ændring af vedtægternes § 15.

I § 15 tilføjes efter 5. linie: „Denne kautionsforsikring bortfalder dog, saafremt kassereren stiller tilsvarende beløb som sikkerhed enten i kontanter eller i obligationer.“

(samme vedtaget paa den ekstraordinære generalforsamling den 16. april d. a.)

P. B. V.

P. C. Jensen.
formand.

Personalia.

Afdelingsformændenes opmærksomhed henledes på når nye medlemmer optages, da at sende deres fagforeningsbog, som skal være frameldt smedeforbundet, samt deres tydelige postadresse til hovedkassereren.

Når medlemmer flytter fra et sted til et andet, skal de til det stedlige postkontor anmelde deres nye postadresse.

Afdl. 8. Vemb-Lemvig Jb.

Dødsfald: Pens. lokomotivfører Fr. Hansen, død den 26. juni 1952.

Afdl. 8. har valgt motorfører B. Würts til afdelingsformand fra 1. juli.

Adresse: Romsvej 25, Lemvig.

Afdl. 48. Lyngby-Nærum Jb.

Skinnebusførerne V. Møller og Juhl Willadsen er fra 1. juli 1952 indmeldt i Dansk Lokomotivmands Forbund.

Afdl. 30. Kerteminde Banen.

Lokomotivfører M. Jensen er valgt til afdelingsformand fra 1. august 1952.

Adrs: Thomas Overskovsvej 11, Odense.

Dansk Lokomotivmands Forbunds 19. ordinære kongres.

(fortsat)

Vi meddelte derefter vore afdelinger, at der skulle søges forhandlinger ved hver enkelt bane om, at faa nævnte satser hævet til henhv. 40, 88, 36, 16 og 15 kr., og snarest meddele resultatet til de respektive organisationers formænd. Men ogsaa i dette tilfælde har det været urimelig længe med at faa dette materiale indsamlet. Det er meget beklageligt, at vore egne afdelinger, eller i alt fald en del af dem, ikke har bedre forstaaelse af, hvor nødvendigt det er, at faa de forskellige sager tilendebragt hurtigst muligt.

Jeg tror dog ikke, efter hvad man kan skønne, at dette problem vil møde større modstand. Der har dog her, som i uniformsagen været en enkelt svale der bryder ud. Det er i dette tilfælde Hillerød—Frederiksværk Banen, der har følt sig irriteret over det ørebeløb, der er vedhæftet de to første satser henhv. 88 øre og 16 øre. Direktøren der vil have hele kroner, og jeg foreslog ham derfor ganske naturligt at hæve beløbene til henhv. 41 og 37 kr.

Det synes imidlertid, som om ogsaa denne særstilling vil medføre mægling, da vi naturligvis ikke fra forbundenes side kan pleje saadanne særheder for en enkelt bane.

Vi har yderligere fra fællesrepræsentationen modtaget et cirkulære, som var tilsendt alle banerne, saalydende:

Vedrørende feriereglerne. Idet vi henviser til cirkulære nr. F. R. 7/1950 af 21. februar 1950, angaaende midlertidig forbedring af ferie i finansåret 1950/51 for visse tjenestemænd, tillader vi os at meddele, at finansministeriet i skrivelse af 20. februar d. a. til ministeriet for offentlige arbejder har meddelt, at ferieforbudringen ogsaa skal have gyldighed for finansåret 1951/52.

Vi beklager, at denne meddelelse fremkommer saa sent, hvilket skyldes, at underretningen først er kommet os i hænde d. d.

Disse forbedringer af vore tjenestetidsreglers § 20, svarer til forbedringer der har fundet sted ved D. S. Bs. tilsvarende lønningsklasser og er gældende for vore lønningsklasser fra 13—17 og lyder paa 3 ugers ferie, saafremt de paagældende inden ferieaarets udgang har haft fast ansættelse i banens tjeneste i 18 aar og har naaet en levealder af 39 aar.

Vi har yderligere haft en forhandling med Fællesrepræsentationen angaaende samarbejdsudvalg. Der blev fra organisationerne fremsat udkast til etablering heraf. Fra Fællesrepræsentationens side var man imidlertid inde paa, at skulle man etablere

noget saadant, maatte det dyrkes rent lokalt ved hver enkelt bane og iøvrigt være hovedorganisationerne uvedkomne.

Vi har faaet indført en mindre ændring til tjenestetidsreglernes § 19, B, ved skrivelse af 25/5 1950 til Danske Privatbaners Fællesrepræsentation saalydende:

I henhold til tjenestetidsreglernes § 19, pkt. B. stk. 1 og 3, fastsættes det aarlige antal fridage til 52.

Disse regler er, uden hensyn til, at der i visse finansaar fremkommer 53 søndage, ved De danske Statsbaner i henhold til bestemmelserne i serie A (side 85-7) ændret saaledes, at antallet af fridage i de paagældende finansaar forhøjes med 1, samt at den 53. fridag regnes at skulle falde i oktober kvartal.

Saaledes foranlediget tillader man sig at ansøge om, at tilsvarende ændring indføres i de for privatbanerne gældende tjenestetidsregler af 1947.

underskrevet paa forbundenes vegne

Løve Jensen, Herlak, Einshøj.

Vi modtog herpaa fra fællesrepræsentationen følgende svar dateret 22. september 1950.

Under henvisning til organisationernes skrivelse af 25. maj d. a., skal man meddele, at man har anbefalet banerne, hvor anmodning herom fremkommer, at imødekomme personalets ønsker om ændring af tjenestetidsreglerne for Danske Privatbaner af 1947 saaledes:

I § 19, B. Det øvrige personale tilføjes i første stykke efter ordet (maaned).

I de finansaar, hvor der forekommer 53 søndage forhøjes antallet af fridage med 1, som kan tildeles i en vilkaarlig maaned efter baneledelsens skøn.

Naar man ikke har ønsket at knytte den 53. fridag til oktober kvartal, skyldes det dels, at der i forvejen i dette kvartal er ekstra helligdage, dels at finansministeriets bekendtgørelse af 23. september angaaende de for statens tjenestemænd gældende arbejdstidsregler m. m. har saalydende udformning af den omhandlede bestemmelse: I de finansaar, hvor der forekommer 53 søndage, forhøjes antallet af fridage med 1, hvis placering indenfor finansaaet fastsættes i de enkelte styrelsesgrene.

Da det for personalet drejer sig om at faa til delt den ene fridag mere, mener man ikke, at banerne skal være forpligtet til at udbetale kontant vederlag for en mistet fridag, fordi det evt. ikke har været muligt netop at tildele den overskydende fridag i oktober kvartal, og man gaar ud fra, at organisationerne kan tiltræde dette synspunkt.

underskrevet, *Neumann.*

Organisationerne svarer ved skrivelse af 29/9 1950:

Ved nærværende skal man tillade sig, som svar paa den ærede fællesrepræsentations skrivelse af 22/9 d. a at meddele, at organisationerne kan tiltræde den foreslaaede ændring af tjenestetidsreglernes § 19, B. stk. 1.

Ligeledes kan man tiltræde fællesrepræsentationens bemærkning angaaende, at banerne ikke skal være forpligtet til at udbetale kontant vederlag for en mistet fridag i indeværende finanssaars oktober kvartal, men at man dog gaar ud fra, at den 53. fridag da gives for indeværende finanssaars vedkommende i januar kvartal og der betragtes som en ganske almindelig fridag, ogsaa med hensyn til betaling derfor.

Underskrevet. Paa forbundenes vegne.

Hørsholm.

Einshøj.

Herlak.

Herpaa modtog vi følgende endelige svar dateret den 29/9 1950:

Under henvisning til skrivelse af 28. ds. fra de 3 personale organisationer skal man meddele, at man er enig i, at den omhandlede 53. fridag er at betragte som en ganske almindelig fridag ogsaa med hensyn til betaling, saaledes at der maa ydes vederlag for en mistet fridag, saafremt den ikke kan tildeles i overensstemmelse med reglerne.

Da der for indeværende finansaar er det specielle, at den omhandlede bestemmelse ikke har været gældende hele aaret, og da tjenestetidsreglerne jo formelt skal ændres ved hver enkelt bane, vil vi tilraade, at spørgsmaalet om, hvordan der skal forholdes for indeværende aar klart aftales ved den forhandling eller brevveksling som i sagens anledning maa finde sted ved de enkelte baner, saaledes at evt. misforstaaelse undgaas.

Underskrevet paa Fællesrepræsentationens vegne

Hjortkjær.

Vi har ogsaa i den svundne periode haft en del besvær med at faa banerne til at respektere vore oprykningregler, hvilket har medført en del fællesudvalgssager med forudgaaende forhandlings- og mæglingmøder. Jeg skal her bl. a. nævne en sag fra Horsens—Bryrup—Silkeborg Banen, som kan siges at være af principiel betydning, og hvor vi i fællesudvalget fik følgende resultat:

Sagen benævnes som nr. 6/1950. Formanden fremlagde sagens akter.

Personalerepræsentanterne gjorde gældende, at der i henhold til fællesudvalgets kendelse af 7. november 1935 maa normeres endnu en motorfører,

idet antallet af motorførertimer ved banen motiverer en saadan normering.

Fællesrepræsentationens repræsentanter hævdede heroverfor, at banen ikke vil faa brug for den paagældende motorfører, naar man formentlig i sommeren 1951 anskaffer skinnebusser, og det maa derfor anses rimeligt, at banen indtil da klarer sig med at konstituere en lokomotivfyrbøder som motorfører.

Der var mellem parterne enighed om, at den af banen praktiserede konstitutionsordning hidtil havde varet ca. 1 aarstid, og at der var et tilstrækkeligt motorførertimeantal til endnu en motorførerstilling. Formanden bemærkede, at medens det maaske kunne findes naturligt, at en bane en kortere tid opretholder konstitueringsordning som den omhandlede, burde en saadan ordning ikke opretholdes gennem et længere tidsrum, og da der, som anført, allerede er forløbet et aars tid siden grundlaget for normeringen af en motorførers stilling forelaa, og da der vil hengaa endnu et betragteligt tidsrum, inden skinnebusdriften kan indføres ved banen, hvorved bemærkes, at det næppe med sikkerhed kan siges, hvornaar de af banen bestilte skinnebusser kan leveres, maatte der efter formandens opfattelse gives personalets synspunkter medhold.

Der afsagdes herefter følgende

KENDELSE:

Horsens—Bryrup—Silkeborg Jernbane bør normere endnu en motorførerstilling.

Mødet hævet.

Underskrifter.

Naar jeg i begyndelsen nævnte, at denne sag havde principiel betydning, saa ligger det principielle deri, at konstitution vel er lovligt og rimeligt, men skal ogsaa være begrænset indenfor en rimelig tidsperiode og endvidere have sin begrundelse; det er derfor en kendelse, der er værd at bide mærke i.

Men den mangel paa respekt for vore oprykningsregler, som jeg bemærkede til at begynde med, synes i det hele taget at have været et forsøg paa at faa slaaet skaar i disse regler, som har saa stor betydning for os, idet vi ikke alene i Horsens, men ogsaa ved Aalborgbanerne og Odsherredes Jernbane i Tølløse har haft lignende sager i fællesudvalget, hvor organisationernes krav i begge tilfælde blev imødekommet, trods det, at banernes mæglingmænd, i samtlige tilfælde ved mæglingmøderne, var gaaet ind for banernes synspunkt med fuldt honnør og uden nogen art af skrubler over, at det var stik imod reglerne.

En sag fra Langelandsbanen angaaende fortolkning af tjenestetidsreglernes §§ 18 og 21 omhandlede beregning af udbetaling for overarbejde, var vi imidlertid mindre heldige med. Jeg indsendte datereret den 18. oktober 1951 følgende sag til fællesudvalgets afgørelse:

„Ved hoslagt at fremsende afskrift af forhandlingsprotokol for et ved Langelandsbanen den 5. juli d. a. afholdt forhandlingsmøde og et den 11. oktober afholdt mæglingmøde, angaaende fortolkning af tjenestetidsreglernes § 21 vedrørende godtgørelse for udført overarbejde, hvorom enighed ikke kunne opnaas, skal man anmode det ærede fællesudvalg om, i henhold til forhandlingsreglernes § 5, stk. 3, at optage sagen til behandling og afgørelse.

Som begrundelse for det af personalet stillede krav, skal man tillade sig at anføre, at man fra banens side fortolker nævnte § paa følgende maade:

Naar f. eks. en mand har 20 timers overarbejde i december maaned, skal dette efter reglerne udlignes med tilsvarende antal fritimer i januar eller februar, eller med betaling i marts; — men banen holder yderligere paa, at hvis paagældende mand bliver fritaget for 20 timers tjeneste efter den gældende turliste i den første del af februar, saa vil banen have ret til pr. ordresedler, at paaligne ham andre 20 timer som nyt overarbejde i samme maaned. Fra personalets og forbundets side holder man paa, at dette har banen ogsaa ret til, men ikke uden at anvise de 20 timer fra december til udbetaling i marts. Hvis banens fortolkningsmaade skulle være gældende, ville det være ensbetydende med, at man kunne paaligne hver enkelt mand ved banen indtil 20 timers overarbejde og have disse 20 timer løbende indtil deres død, eller afgang fra banens tjeneste. Dette kan ikke være hensigten med bestemmelsen om begrænsning af overarbejde i vore tjenestetidsregler. Det maa være saadan, at den samlede tjeneste gøres op ved maanedens slutning, i dette tilfælde, februar, i henhold til § 18, første stk., og den overtid, der saa er for december maaned maa anvises til udbetaling i marts.

Naar banen overfor dette argument hævder, at man derved hindrer dem i at paaligne personalet overarbejde hver tredie maaned, saa er dette ikke rigtigt, thi dette lader sig udmærket gøre, naar blot det 3 maaneder gamle overarbejde bliver anvist til udbetaling.

Dansk Lokomotivmands Forbund er derfor af den formening, at det her stillede krav er fuldt berettiget i al almindelighed og bør imødekommes.

(fortsættes)

P. F. V.: *Einshøj.*