

XIII. Personaleforhold

Lønnings- og Pensionsforhold

I Tiden indtil 1880 havde de privat drevne sjællandske Baner og de jysk-fynske Statsbaner hver sin Personel- og Lønningsordning. Den sjællandske Lønningsordning var opbygget gennem skiftende Lønreglementer, det sidste af 1879. For de jyske Statsbaner gjaldt ved Periodens Udgang Lønningsreglementet af 1878, der havde afløst det første Reglement af 1869. Til Belysning af Lønniveauet og Lønudviklingen i denne Banernes første Tid kan anføres, at Slutlønnen for en Lokomotivfører ved de sjællandske Baner i 1864 udgjorde 1400 Kr. og i 1879 1800 Kr., medens Slutlønnen for en Ekspeditionsassistent i samme Tidsrum var steget fra 1200 Kr. til 1600 Kr., hvortil for Assistentens Vedkommende kom Fribolig. En Stationsassistent ved de jyske Statsbaner havde i 1878 1800 Kr. (uden Fribolig) og en Portør 15,40 Kr. ugentlig paa Slutløn.

Efter Sammenslutningen af de to Banesystemer i 1880 maatte Opgaven blive en Sammensmeltning af deres Lønssystemer til en fælles Lønordning. Der skulde imidlertid gaa 12 Aar, inden Statsbanernes administrative og lønningsmæssige Enhed kunde endeligt fuldbyrdes, hvilket skete ved Styrelsesloven af 12. April 1892. I den første Del af denne lange Overgangsperiode skete der overhovedet ingen Ændring i Lønningsforholdene; de sjællandske og jyske Lønreglementer forblev gældende i hver sit Omraade. I 1887 udfærdigede Indenrigsministeriet et midlertidigt fælles Lønningsreglement, der hovedsagelig byggede paa den jyske Lønordning; enkelte Kategorier af det sjællandske Personale — navnlig Togpersonalet — der hidtil var normeret med højere Løn end deres jyske Kolleger, maatte ved en Overgangsregel sikres mod Lønnedgang. For det øvrige Personale betød Ordningen praktisk taget ingen Ændring, og Lønniveauet laa saaledes fast i hele Overgangsperioden 1880—92. Den økonomiske Situation var præget af Landbrugskrisen og økonomisk Depression i det hele taget, og Priseniveauet viste et betydeligt Fald fra 1875 til Periodens Slutning, saaledes at Reallønnen for Tjenestemændene faktisk var steget i dette Tidsrum.

Med Styrelsesloven af 1892 fik Statsbanerne den første for hele Personalet gældende Lønningslov. Loven fastholdt det hidtidige Lønniveau, men enkelte Klasser, navnlig blandt det lavest lønnede Personale, fik dog nogen Lønstigning. I sin Opbygning er Loven stærkt præget af de tidligere Lønordninger, navnlig de jysk-fynske Lønningsregler, og et typisk Træk ved Loven er dens Deling af Personalet i tre Grupper med tre forskellige Lønningssystemer. Den nederste Gruppe, omfattende de faste Arbejdere, herunder Banetjenestens, Maskin- og Værkstedstjenestens faste Arbejderstab, var administrativt lønnet, normalt med Dag- eller Timeløn, og kun medtaget i Loven af Hensyn til dennes Pensionsregler. Den øverste Gruppe havde en regulær Lønningsordning

med 3 Alderstillæg, forfaldende med 4 Aars Mellemrum, saaledes at Slutløn naaedes efter 12 Aars Forløb. Herunder faldt de fleste Avancementsstillinger, helt ned til Overportører, Magasin- og Broformænd (Banetjenestens Formandsstillinger var daglønnede). Hvad endelig angaar den mellemste meget talstærke Gruppe, omfattende bl. a. Assistenten og Portører samt hele Tog- og Lokomotivpersonalet, havde man ingen automatisk Lønstigning i Form af Alderstillæg, men hver Stilling var lønmæssigt delt i 2—5 Klasser, saaledes at Oprykning i højere Klasse og dermed paa højere Løntrin var afhængig af Ledighed i den højere Klasse. Denne Ordning, der var overført fra de sjællandske og jyske Lønreglementer, bevirkede, at Personalet ofte maatte vente i en lang Aarrække paa Lønstigningen, og dette Forhold blev mere og mere udpræget, efterhaanden som Tiden gik. Det maatte derfor blive en af Hovedopgaverne for Personalets Talsmænd at faa Systemet afskaffet og erstattet med en regulær Alderstillægsordning.

Som et interessant Træk ved Lønordningen af 1892 kan nævnes det Tilløb til en Stedstillægsordning, som fandtes i det ved Loven hjemlede Opholdstillæg. Det udgjorde fra 60 eller 120 Kr. aarlig og ydedes kun til Portører m. fl., der var henviste til Bopæl i Købstæderne eller København eller andet Sted, der i Henseende til Dyrhed kunde side-stilles hermed.

Det skulde snart vise sig, at det i 1892 fastlagte Lønningsniveau ikke kunde opret-holdes. Den økonomiske Depression fortsatte ganske vist fra 1880erne et Stykke ind i 90erne, men omkring 1895 indtræder Vendepunktet, og Priseniveauet viser fra da af en klart stigende Tendens, der med enkelte Tilbageslag skulde opretholdes i en lang Aarrække. Da Statsbanernes Styrelseslov skulde revideres i 1897, maatte derfor Spørgs-maalet om en Lønforbedring, i hvert Fald for de lavestlønnede, melde sig. Det blev dog kun ret begrænsede Ændringer, der opnaaedes ved Loven af 1898. De laveste Løn-ninger forhøjedes med 60 Kr. aarlig, hvorefter Lønnen for en Portør i København ud-gjorde 780 Kr. paa laveste og 1020 Kr. paa højeste Trin. Samme Lønning som Portører fik Depotarbejderne, der ved Loven overførtes fra Ugeløn til Maanedsløn. Ogsaa de hidtil daglønnede Bane- og Telegraformænd samt Stationskarle blev ved Loven opta-get blandt de maanedslønnede Bestillingsmænd. Disse nytilkomne maanedslønnede Ka-tegorier kom ogsaa til at nyde godt af Opholdstillægget, som udbyggedes med en Mel-lemsats paa 90 Kr.

En langt videregaaende Ændring af Statsbanernes Lønningsordning skete ved Sty-relsesloven af 15. Maj 1903. I systematisk Henseende betød denne Lov en fuldstændig Sejr for Princippet om automatisk Lønstigning, idet Ordningen med den klassevis be-stemte Lønstigning ophævedes og alle maanedslønnede Tjenestestillinger henførtes under 14 Lønningsklasser med regelmæssigt faldende Alderstillæg. Lønstigningen var dog gennemgaaende langsom, for enkelte Klasser op til 20 Aar, og der fastsattes spe-cielt for Assistentklassen en kunstig Aldersbarriere, idet der krævedes 25 Aars Alder for Ansættelse som Assistent. Med Hensyn til selve Lønniveauet betød Loven en ikke uvæsentlig Forhøjelse, navnlig paa Slutlønningerne og i særlig Grad for det lavest løn-nede Personale, en Forhøjelse, der dog i nogen Grad modvirkedes ved, at Opholdstil-lægget bortfaldt og erstattedes med et Huslejetillæg paa 48 Kr. aarlig for Forsørgere i København indenfor Portørklassen.

Den interessanteste Nydannelse ved 1903-Loven var imidlertid dens Indførelse af Tantièmesystemet. Herom bestemte Loven, at naar Udbyttet af Statsbanerne i et Drifts-

aar oversteg 2 pCt. af Anlægssummen, tilfaldt der Personalet til Deling en Udbytteandel, der beregnedes efter en særlig Skala og højst kunde udgøre 0,6 pCt. af Anlægssummen. Delagtig i Udbyttet var foruden Generaldirektøren, Direktørerne og Overingeniøren alle egentlige Tjenestemænd samt fast ansatte Bane- og Telegrafarbejdere og Led- og Signalvogterc. Den enkelte ansattes Andel i Udbyttet bestemtes efter en særlig Skala, der var afpasset saaledes, at Andelen var ret stærkt stigende efter Stillingens Betydning og deraf følgende Evne til at indvirke paa Banernes Økonomi. Til Belysning af Tantiemeordningens Virkning kan oplyses, at der det første Aar kom et Beløb af $\frac{3}{4}$ Mill. Kr. til Udbetaling til Personalet; Generaldirektøren fik 4200 Kr., en Trafikassistent 90 Kr. og en Portør 50 Kr.

I Loven af 1903 optræder for første Gang en kvindelig Tjenestemandsgruppe, idet kvindelige Assistenters er opført med en Løn, der ligger væsentlig under de mandlige Assistenters (Begyndelsesløn 960 Kr. mod 1200 Kr., Slutløn 1860 Kr. mod 2460 Kr.). Som et mere specielt Forhold kan nævnes, at Depotarbejderne, som jo i 1898 var blevet maanedslønnede Bestillingsmænd, atter blev ugelønnede Arbejdere trods Organisationens Protest. De inden Lovens Ikrafttræden ansatte Depotarbejdere forblev dog paa Maanedsløn, men der fandt ingen Nyansættelser Sted, saaledes at Kategorien maanedslønnede Depotarbejdere var uddøende, indtil man under den anden Verdenskrig genoptog Ansættelserne af Depotarbejdere i Tjenestemandstilling.

Lønningsordningen af 1903 skulde kun komme til at gælde i 5 Aar. Det stadigt stigende Pris- og Indtægtsniveau gjorde efterhaanden Kravet om en ny Lønrevision aktuelt, og hertil kom Ønsket om en lønningsmæssig Ligestilling mellem alle Civiletaterne, hvori navnlig Statsbanepersonalet, der gennemgaaende var daarligst stillet, var interesseret. Den 15. December 1906 nedsattes en Lønningskommission med den Opgave at udarbejde en fælles Lønordning for Jernbane-, Post-, Telegraf- og Toldtaterne baseret paa Ligestilling mellem Etaterne. Personaleorganisationerne var ikke repræsenteret i Kommissionen, men Organisationerne havde nedsat et fælles Lønudvalg, hvis Forslag blev overgivet Regeringens Lønningskommission, saaledes at det kunde blive medbestemmende i dens Overvejelser. Lønningskommissionen afgav Betænkning den 5. Juli 1907, og efter langvarige Forhandlinger blev Etats-Lønningsloven stadfæstet af Kongen den 27. Maj 1908. Det havde vanskeliggjort Forhandlingerne, at Bankkraket i 1908 og den dermed sammenhængende Erhvervskrise var indtraadt, medens Loven behandlede i Rigsdagen, hvilket forstærkede den Modstand, der i visse politiske Kredse var mod Lønforbedringen. I den endelige Lov satte Modstanden dog kun det Spor, at der indsattes en Bestemmelse, hvorefter Lønstigningen i de første 4 Aar, altsaa til 1912, begrænsedes til højst at udgøre 20 pCt. for de lavestlønnede, 15 pCt. for de mellemste og 10 pCt. for de højeste Lønningsklasser. Disse Procentsatser giver i øvrigt et Fingerpeg om Størrelsesordenen af Lovens Lønforhøjelser og om dens lønudlignende Tendens.

Loven af 1908 bragte flere principielle Ændringer i Lønssystemet. Tantiemen bortfaldt for hele det laverelønnede Personale, idet den passede daarligt ind i et Lønssystem, der skulde være fælles for Civiletaterne, og i det hele maatte anses som en u hensigtsmæssig Lønningsform for denne Gruppe Tjenestemænd, hvis Indflydelse paa Driftsresultatet paa Forhaand maatte anses for minimal. Ogsaa mod de ledende Embedsmænds Tantieme havde der hævet sig Røster paa Rigsdagen og i Befolkningen, navnlig ud fra det

Synspunkt, at den befordrede utidige Sparebestræbelser hos Ledelsen til Skade for en god Betjening af Publikum og blandt andet gav sig Udtryk i Modstand mod samfundsgavnlig, men urentable Nyanlæg. Man bibeholdt imidlertid Tantiemen for Generaldirektøren, Direktørerne og Overingeniøren, Tjenestemænd i de højeste Klasser og en Del andre Tjenestemænd i Styrelsen. Først ved Styrelsesloven af 1915 bortfaldt den sidste Rest af Tantiemeordningen.

Loven af 1908 gav ikke lønningsmæssig Ligestilling mellem mandlige og kvindelige Tjenestemænd, men Ligelønstillængerne kunde dog notere den Indrømmelse, at Grundlønnen var blevet den samme, saaledes at Forskellen var begrænset til Alderstillæggene, der ansaas for delvis begrundede i Forsørgerhensyn. Loven genoptog endvidere det i 1903 forladte Opholdstillæg, men i en anden Form, idet Tillægget indregnedes i Lønsatserne, saaledes at der for det underordnede Personale fremkom 4 og for de mellemste Personalegrupper 2 Lønsatser, der kom til Anvendelse efter det Sted, hvor Tjenestemanden var stationeret. For de overordnede Tjenestemænd var Lønnen ikke graderet efter Tjenestested.

Ved Etatslønningsloven af 1908 var der fremkommet lønningsmæssig Ligestilling mellem Civiletaterne, og en ikke ubetydelig Lønforbedring var opnaaet navnlig for de lavere Lønningsklasser. Efter at Erhvervskrisen i 1908 var overstaaet, genoptog Prisniveauet imidlertid sin opadgaaende Bevægelse, og denne fortsatte indtil den første Verdenskrig og med stigende Styrke under denne. Dyrtidens Virkninger for Tjenestemændene søgtes afbødet ved særlige Dyrtidstillæg, men Tiden var nu moden til en gennemgribende Revision og Ensretning af hele Statens Lønssystem, og til dette Formaal nedsattes i 1917 en Lønningskommission, hvori nu for første Gang fandtes Repræsentanter for Personalets Organisationer. I 1919 afgav Kommissionen sin Betænkning, og den 12. September 1919 udstedtes den første Tjenestemandsslov, et systematisk Lovgivningsarbejde, der ikke blot ordnede Lønforholdene for Statens Tjenestemænd paa ensartet Grundlag, men i det hele fastlagde Tjenestemændenes retlige Stilling overfor Statsmagten.

De Ændringer, der ved denne Lov skete i selve Lønssystemet, var paa flere Punkter af gennemgribende Karakter. Lønnen sammensattes af flere Elementer, idet den foruden af den egentlige Løn — Grundløn og Alderstillæg — bestod af tre Tillæg, Dyrtidstillæg, Konjunkturtillæg og Stedstillæg, hvert med sin særlige Funktion. Dyrtidstillægget var automatisk bevægeligt efter Prisniveauet og var derhos forskelligt for Forsørgere og Ikke-Forsørgere, idet det ved Lovens Ikrafttræden udgjorde henholdsvis 702 Kr. og 360 Kr. for disse to Grupper af Tjenestemænd. Med Dyrtidstillægget indførtes to nye Principper i den danske Lovgivning: Løn efter glidende Skala og Løn efter Forsørgerforhold, i hvilken Forbindelse det bør nævnes, at Forskellen mellem Mænds og Kvinders Løn samtidig bortfaldt. Det andet Tillæg, Konjunkturtillægget, ydedes med Beløb indtil 1590 Kr. efter Størrelsen af Grundløn og Alderstillæg, men uden Hensyn til Forsørgerforhold og uden automatisk Regulering. Hensigten med dette Tillæg var at skabe Mulighed for en Regulering af Lønnen efter det almindelige Velstandsniveau og Statens Ydeevne, der ikke behøvede at følge Prisniveauets Bevægelser. Det tredje Tillæg, hvis højeste Beløb udgjorde 450 Kr. (Tjenestemænd i København), var blot en Videreførelse af Opholdstillægget, saaledes som det havde fundet Udtryk i de forskellige stedbestede Lønsatser i Etatslønningsloven af 1908.

Ved Tjenestemandsløven af 1919 bortfaldt de Sportler, der hidtil havde været oppebaaret af Tjenestemænd ved Statsbanerne. Det drejede sig navnlig om Overskuddet ved stykvis Salg af Godsfrimærker og Blanketter, som hidtil var tilfaldet Ekspeditionscheferne. Der blev ved Løven sikret de daværende Indehavere af Stillingerne Godtgørelse for Tabet ved Sportlernes Bortfald, og det viste sig ved Fastsættelsen af disse Godtgørelser, at de oppebaarne Beløb havde været ret beskedne, varierende fra henved 1800 Kr. aarligt paa de største Godsekspeditioner til 100 à 200 Kr. ved almindelige Landstationer.

Den nye Lønordning af 1919 betød en væsentlig og tiltrængt Forhøjelse af Tjenestemandslønningerne, i hvilken Statsbanepersonalet fik sin Andel. Den fremtidige Udvikling af Lønforholdene maatte blive afhængig af den almindelige Udvikling af Lønforholdene, idet Statsbanernes Lønninger nu kun var et Led i Statens samlede Lønningssystem. Udviklingen af Statslønningerne igennem Mellemløvsperioden og den anden Verdenskrig kan her kun berøres i store Træk. I 1921 kulminerede Prisstigningerne, og den tilbagegaaende Bevægelse satte ind. Paa Baggrund heraf og som et Led i de samtidig igangsatte Sparebestræbelser nedsattes Konjunkturtillægget med $\frac{1}{3}$ fra den 1. April 1922 og blev yderligere nedsat og omreguleret det følgende Aar. I 1925 gennemførtes en Ændring, der gengav Tjenestemændene en Del af de mistede Beløb, men i 1927 foretoges som et Led i den da indledede Deflationspolitik en Revision af Tjenestemandsløven, der ikke alene medførte en Nedsættelse af Konjunkturtillægget, men ogsaa gjorde Indgreb i den automatiske Dyrtidsregulering, idet Tjenestemændene forlods maatte afgive 3 Portioner af dette Tillæg.

I 1929 nedsattes paany en Lønningskommission, og som Resultat af dens Arbejde gennemførtes i 1931 en fuldstændig Revision af Tjenestemandsløven. Dyrtidstillægget sammenarbejdedes med det resterende Konjunkturtillæg til eet Tillæg, der benævntes Reguleringsstillæg og var gradueret efter Forsørgerhensyn og tillige havde en svag Aftrapning efter Lønnens Størrelse. En Række Lønsatser forhøjedes, og Resultatet blev en mindre Lønforhøjelse for Flertallet af de noget ældre Tjenestemænd, medens Lønnen for nyantagne nedsattes gennem den saakaldte Aspirantordning.

Allerede inden Tjenestemandsløven af 1931 var gennemført, var den økonomiske Verdenskrise indtraadt, og Prisudviklingen var en kort Tid nedadgaaende for derefter at gaa over i en Stigning, som i forstærket Grad fortsattes under den anden Verdenskrig. Under hele denne Udvikling blev der i et vist Omfang gjort Indgreb i den automatiske Regulering af Lønningerne gennem Reguleringsstillægget. Et ledende Synspunkt for Lønpolitikken maatte iøvrigt blive at sikre, at de laveste Tjenestemandslønninger kom til at følge Arbejderlønningerne, saaledes at de fik samme Lønstigning som disse, og dette Synspunkt blev ogsaa grundlæggende for den Revision af hele Lønssystemet, som nu er gennemført ved den sidste Lønningslov af 1946.

Et Billede af Lønudviklingen ved Statsbanerne giver nedenstaaende Oversigt, der viser Begyndelses- og Slutlønnen for en Trafikassistent og en Portør under de skiftende Lønordninger fra ca. 1880 til Nutiden. Der er regnet med Lønning for en gift mandlig ansat i en stor Provinsby. I Lønnen for en sjællandsk Trafikassistent i 1879 er indregnet Værdien af Fribolig med 180 Kr.

Tidspunkt	Trafikassistent		Portør		Pristal (1914 = 100)
	Beg.løn Kr.	Slutløn Kr.	Beg.løn Kr.	Slutløn Kr.	
1879 (sjæll. Baner)	1080	1780	} ca. 650	ca. 800	—
1878 (jyske Baner)	900	1800			
1. April 1893	900	1800	720	960	—
1. Juli 1898	900	1800	780	1020	—
1. Oktober 1903	1200*)	2460*)	840*)	1260*)	—
1. April 1908	1470	2790	1090	1590	—
1. April 1912	1470	2790	1200	1680	—
1. Oktober 1919	4062	5592	3642	4092	211
1. Juli 1927	3230	4708	2810	3260	176
1. April 1931	3119	4590	2699	3149	157
1. Juli 1931	3042	4728	2682	3282	154
1. April 1939	3420	5106	3060	3660	183
1. April 1945	5364	7050	5004	5604	291
1. April 1946	6102	7962	5742	6192	288

*) + Tantième.

Den foregaaende Fremstilling har holdt sig til Lønforholdene for de egentlige Tjenestemænd. Mellem denne Gruppe og Ekstrapersonalet har fra Banernes første Tid staaet en Gruppe, de *fast ansatte Arbejdere*, hvis Lønningsforhold nærmest svarer til Lønarbejdernes, men som i andre Henseender, f. Eks. Sygekasseforhold og efterhaanden ogsaa Pension, er sidestillet med Tjenestemændene. Det er enkelte Steder i det foregaaende berørt, at Grænsen mellem Tjenestemænd og faste Arbejdere er blevet forskudt ved de skiftende Lønningslove. Hovedtendensen har været en Bevægelse fra Arbejdervilkaar mod Tjenestemandsvilkaar; først Portørpersonalet, dernæst Formandsklassen i Bane- og Signaltjenesten m. fl., og endelig i 1919 denne Tjenestes Haandværkere og Arbejdere er overgaaet til Maanedsløn, hvorefter Gruppen »faste Arbejdere« nu i det væsentlige kun omfatter Værksteds- og Remisearbejdere. Et Par Data af Lønbevægelsen for denne Gruppe skal nævnes her. I 1856 udgjorde Daglønnen ved de sjællandske Baners Værksted i København gennemgaaende 96 Sk. for Haandværkere og 80 Sk. for Arbejdsmændene, altsaa en Timeløn paa 16—20 Øre. I 1911 laa den gennemsnitlige Timefortjeneste ved de forskellige Værkstedsafdelinger mellem 43 og 70 Øre for Haandværkere og gennemgaaende en halv Snes Øre lavere for Arbejdsmændene. I Oktober Kvartal 1946 udgjorde den gennemsnitlige Timefortjeneste for samtlige Værksteder 298 Øre for Haandværkere og 287 Øre for Arbejdsmændene, indbefattet alle Tillæg.

Lønforholdene for det egentlige *Ekstrapersonale* frembyder et meget broget Billede. Denne Gruppe omfatter bl. a. saa forskelligartet Personale som Civilingeniører og Arkitekter, Maskinmestre og Styrmande, Kontorpersonale samt faglærte og ufaglærte Arbejdere. Lønningerne fastsættes oprindeligt ensidigt af Styrelsen, men er nu i de fleste Tilfælde baseret paa Overenskomst med vedkommende Fagorganisation. Et Billede af Lønniveauet for Arbejdsmænd i Banernes første Tid faar man af et Cirkulære fra 1865, der bemyndiger Stationerne til under presserende Forhold at antage Folk til Snekastningsarbejde paa en Timeløn af indtil 8 Skilling. I Dag udgør den tarifmæssige Time-

løn for en Arbejdsmand i Provinsen med alle Tillæg 224 Øre. Mellem disse Yderpunkter ligger en Udvikling, der i det store og hele afspejler den almindelige Udvikling i Arbejdslønningerne, og for saa vidt ikke frembyder noget for Statsbanerne særegent.

Foruden den egentlige Løn oppebæres en Række *særlige Ydelser*, hvis Formaal i stort Omfang er at yde Godtgørelse for de med Tjenesten forbundne Udgifter. Alleerede fra Banernes første Tid ydedes der det kørende Personale Milepenge til Dækning af de med Kørslen forbundne Udgifter; fra 1919 ydes Godtgørelsen pr. Time under Navn af Kørepenge. Godtgørelse for Nattjeneste kan ogsaa spores langt tilbage i Tiden; Natpengene er altid ydet pr. Time og udgør nu 47—68 Øre mod 15—25 Øre i 1887. Ydelse af Overarbejdspenge og Vederlag for mistede Fridage er i den senere Tid forekommet i stort Omfang paa Grund af Personalemangel. Endelig bør nævnes, at Personalet i de lavere Lønningsklasser altid har faaet de til tjenstlig Brug normerede Beklædningsgenstande leveret uden Betaling.

En *Pensionsordning* for Personalet fandtes ikke ved Jernbanernes Start her i Landet. Man maa erindre, at der paa det Tidspunkt end ikke for Statens Tjenestemænd fandtes en retlig sikret Adgang til Pension, idet en saadan først skabtes ved Pensionsloven af 1851, og endda kun for de kongelige Embedsmænd. De øvrige Tjenestemænd, Bestillingsmændene, kom først med senere ved en Række spredte Lovbestemmelser i Løbet af det næste halve Aarhundrede. Det kan derfor ikke undre, at Udviklingen af Pensionsforholdene ved de danske Jernbaner er præget af Tøven og Usikkerhed i den første Tid, og at Udviklingen tog helt forskellig Retning ved den sjællandske og den jysk-fynske Del af Banenettet.

Ved det sjællandske Jernbaneselskab oprettedes 1859 en Pensionskasse for Personalet, der omfattede saavel Embedsmændene som de maanedslønnede Betjente (herunder det underordnede Stationspersonale), men ikke Arbejderne ved Bane- eller Maskintjenesten. Kassens Midler tilvejebragtes ved Indeholdelse i Personalets Lønning af $4\frac{1}{2}$ pCt. hos Embedsmændene og af $2\frac{1}{2}$ pCt. hos Betjentene samt af et kontant Tilskud fra Selskabets Side. Kassens Ydelser bestod dels i Alders- og Invaliditetspension, hvis Maksimum, $\frac{2}{3}$ af Lønningen, naaedes efter 27 à 30 Aars Tjeneste, dels af Enkepension, svarende til $\frac{1}{3}$ af Egenpensionen, samt under visse Forhold Børneunderstøttelser. Kassen var en selvstændig Institution, der skulde klare sig ved Interessenternes og Selskabets Bidrag, og det var udtrykkelig fastsat i Statutterne, at Interessenterne i givet Fald maatte taale en saadan Nedsættelse i allerede tilstaaede Pensioner, som maatte vise sig nødvendig for at tilvejebringe økonomisk Balance. Da en sagkyndig Undersøgelse af Kassen godtgjorde, at de hidtidige Bidrag var utilstrækkelige til at dække Kassens løbende og fremtidige Forpligtelser, indgik Selskabet i 1876 paa at forhøje sit Bidrag, som herefter udgjorde $2\frac{1}{2}$ pCt. at det interesserede Lønningsbeløb foruden nogle uvisse Indtægter. Samtidig bestemtes det, at Kassen skulde underkastes en ny sagkyndig Revision i 1881. I Mellemtiden var de sjællandske Baner overtaget af Staten, og Pensionsspørgsmaalet dermed traadt ud i en ny Fase.

De ansatte ved de jysk-fynske Statsbaner var for saa vidt endnu ringere stillet end deres sjællandske Kolleger, som de paa Forhaand var udelukket fra at faa Bidrag fra Styrelsen til en Pensionsordning. Loven af 14. Marts 1867 om Statsovertagelse af de

jyske Baner forbød ligefrem at stille Personalet nogen Pension i Udsigt. Da man imidlertid ikke vilde undvære en vis Sikring af Personalet overfor Alderdom og Død, kom man ind paa en Art Selvpensionering, der blev nærmere ordnet ved Indenrigsministeriets Regulativ af 10. Maj 1869. Ifølge denne blev alle paa Maanedsløn ansatte pligtige at anvende mindst 10 pCt. af Lønnen til Alderdoms- og Enkeforsørgelse, hvilket Beløb som Hovedregel indeholdtes i Lønnen og hensattes til Forrentning for den paa-gældendes Regning. Ved Afsked eller Død skulde det opsparede Beløb anvendes til Køb af Livrente, Overlevelserente eller anden passende Forsikring, idet dog kontant Udbetaling tillodes i visse Tilfælde.

Efter Statens Overtagelse af de sjællandske Baner i 1880 stod man saaledes med to forskellige Pensionssystemer, der begge led af forskellige Mangler. Den sjællandske Pensionskasseordning maatte, for at være holdbar, kræve et absolut sikkert aktuar-mæssigt Grundlag, og et saadant var med det da foreliggende ringe Erfaringsmateriale vanskeligt at skaffe. Dette viste sig allerede kort efter Overtagelsen, idet den planlagte fornyede Gennemgang af Kassens Forhold godtgjorde, at Kassen, selv med den i 1876 stedfundne Forhøjelse af Bidraget, ikke kunde forventes at svare til sine fremtidige Forpligtelser. De jyske Baners Opsparingssystem var som Forsørgelsesgrundlag endnu mere mangelfuldt end det sjællandske, idet Opsparingssummen ved Afsked eller Død i en tidlig Alder var ganske utilstrækkelig til at sikre en blot nødtørfdig Forsørgelse af Tjenestemanden eller hans efterladte. Endelig maatte det betragtes som en afgørende Mangel, at der overhovedet ikke fandtes nogen Pensionsordning for den talrige Arbejderstab ved Bane-, Maskin- og Værkstedstjenesten, og for det jyske Omraades Vedkommende end ikke for Portørpersonalet. Man var derfor i Administrationen klar over, at man maatte afvikle de bestaaende Ordninger og tilstræbe en Fællesordning, baseret paa almindelige Pensioneringsprincipper og omfattende hele det Personale, der maatte anses varigt knyttet til Banerne.

Der skulde dog hengaa nogen Tid, inden en saadan Fællesordning kunde komme i Stand. Foreløbig tilvejebragtes administrativt en midlertidig Regulering af Pensionsforholdene fra den 1. April 1887, hvorved man sanerede den sjællandske Pensionskasses Forhold gennem en Forhøjelse saavel af Embedsmændenes Bidrag som af Jernbaneselskabets (nu Statens) Bidrag samt nedsatte det jyske Personales Andel i Pensionsbyrden fra 10 til 5 pCt. af Lønnen. Endelig traf man forskellige Foranstaltninger til Afvikling af de bestaaende Ordninger, idet den sjællandske Kasse lukkedes for Tilgang, medens den jyske Forsørgelsesordning holdtes aaben for Optagelse af Personaletilgang i Overgangstiden, men med det Forbehold overfor de nyoptagne, at de maatte indgaa under en fremtidig Fællespensionsordning.

Den endelige Ordning af Pensionsforholdene skete ved Styrelsesloven af 1892, hvorved Programmet om en hele Personalet omfattende regulær Pensionsordning gennemførtes. Bortset fra Generaldirektøren, hvis Pension skulde fastsættes efter den almindelige Pensionslovgivning, var Personalet delt i tre Klasser, hvoraf den første omfattede de højere og mellemste Lønningsklasser til og med Togbetjente og Lokomotivfyrbødere, anden Klasse Portørerne og visse dermed ligestillede Kategorier, og tredje Klasse alle andre fast ansatte eller til fast Arbejde antagne, herunder det uge-, dag- og time-lønnede Personale. I Pensionsbidrag skulde de tre Klasser betale henholdsvis 5, 2½ og 0 pCt., medens Pensionsydelseerne til Gengæld var aftrappet saaledes, at anden og tre-

die Pensionsklasse kun oppebar henholdsvis $\frac{2}{3}$ og $\frac{1}{2}$ af den for første Klasse fastsatte Pension. Til den pensionsgivende Løn henregnedes den for Stillingen normerede Løn med Alderstillæg, Naturalydelse saasom Fribolig og for det kørende Personale Milepengene med et fikseret Aarsbeløb. Pensionsretten indtraadte først efter 10 Aars Tjeneste, men Pensionsalderen regnedes fra Ansættelsen, og der var givet det kørende Personale samt Skibsfyrbøderne den Favør, at hvert Aar tilbagelagt i disse Stillinger regnedes for $1\frac{1}{6}$ Aar. Pensionsskalaen var saaledes indrettet, at højeste Pension naaedes efter 35 Aars Forløb. Skalaen frembød i Forhold til den sjællandske Pensionskasses Skala en hurtigere Stigning i de første Aar, men dette mere end opvejedes af en langsommere Stigning senere, saaledes at Reglerne maatte siges at betyde en Forringelse paa dette Punkt. Enkepensionen fastsattes til $\frac{1}{3}$ af den Pension, der tilkom eller blev oppebaaret af Manden, hvortil efter Indenrigsministerens Bestemmelse kunde føjes Understøttelse til Enkens uforsørgede Børn under 18 Aar; ogsaa til fader- og moderløse Børn af pensionsberettigede Tjenestemænd kunde der gives Understøttelse. Ved Tilskadekomst i Tjenesten var der Adgang til at yde højere Pension end den normale.

For det ved Lovens Ikrafttræden ansatte Personale maatte der fastsættes en Række Overgangsbestemmelser, hvorved de paagældende sikredes mod en Forringelse af deres pensionsretlige Stilling. Interessenterne i den sjællandske Pensionskasse forblev som saadanne uberørt af Loven, men fik Adgang til at gaa ind under de nye Regler mod at give Afkald paa alle Rettigheder overfor Kassen. De under den jyske Aldersforsørgelsesordning henhørende ansatte kunde som Hovedregel vælge at forblive under denne, men gik ellers over til den nye Ordning paa lempelige Vilkaar. Ikke faa ansatte saa deres Fordel ved at forblive under de tidligere Regler, og kom derved til at danne en Særklasse inden for Statsbanepersonalet, hvis Undtagelsesstilling har maattet opretholdes ved den senere Pensionslovgivning.

Det Resultat, hvortil man naaet ved Pensionsreglerne af 1892, maatte betegnes som et Fremskridt. Særlig maatte det fremhæves som en Fordel, at man kom væk fra enhver Opsparingsordning, og dette var saa meget mere bemærkelsesværdigt, som mange Pensionsordninger for Bestillingsmænd i Statstjenesten endnu hvilede paa Opsparingsprincippet. Enkepensionerne var utilstrækkelige, navnlig hvor Tjenestemanden døde i en ung Alder, men det maa erindres, at der dengang næppe fandtes nogen Personalegruppe i Statstjenesten, for hvem Enkepensionsordningen var fuldt tilfredsstillende. Afgjort uheldig følte imidlertid den pensionsmæssige Klassedeling af Personalet, og ganske særlig Pensionerne til den laveste Klasse var helt utilstrækkelige. Saaledes kunde en Ledvogter efter 35 Aars Tjeneste højst opnaa 160 Kr. om Aaret i Pension, og den højeste Pension overhovedet for en ansat i 3. Pensionsklasse var 360 Kr. En Ledvogter-enke kunde i gunstigste Fald opnaa 53 Kr. 33 Øre i Aarspension.

Det var paa denne Baggrund naturligt, at man ved Styrelseslovens Revision i 1898 fra Administrationens Side særlig satte ind paa at forbedre Pensionsforholdene for de to laveste Pensionsklasser. Det lykkedes ogsaa at gennemføre en væsentlig Forbedring, idet man ændrede Pensionsskalaen og forbedrede Pensionens Maksimum, hvorved Slutupensionen i anden Pensionsklasse forøgedes med ca. 16 pCt. og i tredie Pensionsklasse med 50 pCt.

Ved Statsbaneloven af 1903 blev Pensionsreglerne paa ny ændret paa væsentlige

Punkter. Delingen af Personalet i tre Pensionsklasser bortfaldt, og der indførtes en for hele Personalet fælles Pensionskala, svarende til den for Statsemployerede i Almindelighed gældende (Pensionsloven af 1851), hvilket betød, at højeste Egenpension naaedes paa 29 Aar, medens Stigningstiden efter de hidtidige Regler var noget længere. Samtidig bestemtes det imidlertid, at den pensionsgivende Tjenestetid først skulde regnes fra 10 Aar efter det fyldte 25 Aar, altsaa tidligst fra det fyldte 35 Aar, hvorfor Slutresultatet blev en Forringelse af Egenpensionen for alle, der afskedigedes i en yngre Alder. Paa den anden Side blev Reglerne om Enkepension væsentligt forbedrede, idet denne forhøjedes fra $\frac{1}{3}$ til $\frac{1}{2}$ af Mandens Pension. Paa Grund af Forringelsen for de i yngre Alder pensionerede maatte der ved en Overgangsbestemmelse sikres de tidligere ansatte Ret til at vælge Pensionering efter Reglerne af 1898, ligesom Særstillingen for det Personale, der havde været undergivet de ældre Pensionsordninger, maatte opretholdes.

Pensionsreglerne af 1903 betegner navnlig et Fremskridt derved, at Klassedelingen af Personalet med Hensyn til Udmaalning af Pensionsstørrelsen bortfaldt, men ogsaa Forbedringen af Enkepensionen maatte noteres som en betydelig Vinding. Man stod nu med en Pensionsordning, der principielt gav hele Statsbanepersonalet Pensionsret paa ensartet Grundlag. Bestræbelserne maatte herefter i Statsbanekredse rettes mod, at den Ligestilling indadtil, der saaledes var opnaaet, blev efterfulgt af en tilsvarende Ligestilling udadtil, særlig i Forholdet til de Statsbanerne nærstaaende Civiletater. Det kunde nemlig ikke nægtes, at disse Etablissemeters Personale ved den omkring Aarhundredeskiftet stedfundne Revision af deres Pensionsregler havde opnaaet Ordninger, der inaatte betegnes som gunstigere end Statsbanernes.

Tiden var imidlertid endnu ikke moden til en Gennemførelse af ensartede Pensionsregler, og Lønningsloven af 1908, der bragte lønningsmæssig Ligestilling mellem Civiletaterne, medførte ingen Ændringer af pensionsretlig Interesse, bortset fra den Forhøjelse af Pensionsbeløbene, som blev en automatisk Følge af de forhøjede Lønninger. I det hele skete der i Tiden mellem Statsbaneloven af 1903 og Lønningsloven af 1919 ingen væsentlige Ændringer i Pensionsforholdene.

Spørgsmaalet om Tilvejebringelse af ensartede Pensionsregler for hele Statstjenesten blev optaget til Behandling af Regeringen i 1913, og der blev i Rigsdagssamlingen 1913—14 forelagt Rigsdagen et Lovforslag om Nedsættelse af en Kommission til Overvejelse af dette Spørgsmaal. Forslaget blev imidlertid ikke fremmet, og Opgaven at bringe Orden og Ensartethed i Statens Pensionsforhold tilfaldt Lønningskommissionen af 1917. Paa Grundlag af dennes Forslag gennemførtes den nye, for alle Statstjenestemænd fælles Pensionsordning ved Tjenestemandsløven af 1919.

For Statsbanepersonalet som Helhed betød denne Ordning en væsentlig Forbedring. Pensionskalaen og Anciennitetsberegningen ændredes saaledes, at de enkelte Trin paa Skalaen normalt naaedes fra 4 til 10 Aar tidligere end efter Loven af 1903. Enkepensionen forbedredes betydeligt for Enker, hvis Mænd ikke havde naaet højeste Pension, og der indførtes en Efterindtægtsordning, hvorefter Enken oppebærer fuld Løn i 3 Maaneder efter Dødsfaldet. Til Pensionerne ydedes Dyrtids- og Konjunkturtillæg, og da tilmed de pensionsgivende Lønninger kom til at ligge væsentlig højere end før, blev Resultatet en mærkbar Forhøjelse af Pensionerne. De for det kørende Personale tidligere gældende Særordninger (Beregning af hvert Tjenestear som

1½ Aar og Pension af Kørepenge) bortfaldt ved 1919-Loven. Endelig bør nævnes, at Pensionsbidraget fra Tjenestemændene nedsattes fra 5 til 2½ pCt.

Den i 1919 skabte Pensionsordning har i sine Hovedlinier ligget fast siden, men er dog undergaaet visse Ændringer ved de stedfundne Revisioner af Tjenestemandsløven. I 1927 forhøjedes Tjenestemændenes Pensionsbidrag til 3 pCt. og i 1935 til 5 pCt. Loven af 1931 bragte iøvrigt en Ændring af Beregningsreglerne, hvorved Ordningen forringedes noget for de i tidlig Alder afgaaede Tjenestemænd, men til Gengæld forbedredes for de ældre, der fremtidig kan naa op til 4% af Lønnen i højeste Pension. I 1946 foretoges en ny Regulering af Beregningsreglerne, hvorved navnlig Enkepensionen forbedredes. Den Pensionsordning, man nu er naaet til, maa vistnok siges at opfylde alle rimelige Krav i Retning af økonomisk Betyggelse af Personalet, og der har ved de senere Revisioner af Tjenestemandsløven været Enighed om, at Princippet om Statspensionering af Tjenestemændene bør opretholdes som værende baade i Statens og Personalets Interesse.

Den samlede Udgift til Lønninger, særlige Ydelser og Pensionering af det ved Statsbanernes Drift beskæftigede Personale udgjorde i 1938—39 83 Mill. Kr. eller ca. 64 pCt. af de egentlige Driftsudgifter og i 1945—46 158 Mill. Kr. eller ca. 60 pCt. af Driftsudgifterne. Disse Tal understreger Betydningen af en rigtig Lønningspolitik, der i lige høj Grad undgaar Sløseri og utidig Kniberi paa Lønningskontoen. I sin første Aarsberetning for 1848 udtaler Direktionen for Roskildebanelen, at der ikke har kunnet foretages Lønindskrænkninger af nogen Betydning, »da de fleste Tjenester ved Jernbanen ere forbundne med saadant Ansvar eller saadanne Anstrængelser, at de fordre paalidelige Folk og en nogenlunde anstændig Lønning«. Ogsaa i Dag gælder det som Maal for Lønpolitikken, at Personalet bør kunne opretholde en passende social Standard, og at det maa være muligt for Styrelsen at skaffe og fastholde brugbare Folk paa alle Pladser. En Lønordning, der ikke opfylder disse Krav, vil ikke kunne holde i det lange Løb.

Skoleuddannelse

UDDANNELSEN af Personale har 2 Hovedformer: Den Uddannelse, der sker under selve Tjenesten (den almindelige tjenstlige Opøvelse), og den Uddannelse, der foregaar gennem Virksomhed af særlige Lærere ved Kursus og Fagprøver.

Da den tjenstlige Opøvelse er uadskillelig forbunden med al tjenstlig Virksomhed, er der formentlig ingen Grund til i en historisk Fremstilling at komme nærmere ind paa den, og i det følgende vil derfor udelukkende Undervisningen ved Lærervirksomhed blive behandlet.

Fra de sjællandske Baners første Dage i 1847 og i hele 30 Aar kendte man ikke Uddannelse i Jernbanetjeneste ved Lærer. Efterhaanden som Trafikken steg, og Tjenesten — baade Sikkerhedstjenesten og Ekspeditionstjenesten — ligesom hele Teknikken blev mere kompliceret, meldte Kravene sig.

I 1876 aflagde Sektionsinspektør *Haarløv* efter en Tjenesterejse til Tyskland og Østrig Beretning om, hvor langt man paa Uddannelsesomraadet var fremme i de to

Lande. Efter en Kommissionsbehandling blev der herefter under 12. Juni 1877 fastsat Regler for Uddannelse af Aspiranter, Elever og Assistenten ved Driftsafdelingen og Hovedkontoret.

Denne Uddannelse gik baade i praktisk og teoretisk Retning. Den praktiske — og for de fleste Stationers Vedkommende ogsaa den teoretiske — foregik paa Stationen. Stationsforstanderen maatte fungere som Lærer under Kontrol af Sektionsinspektøren. For Aspiranterne m. m. i København og paa Stationerne i Nærheden af København skete den teoretiske Undervisning dog ved Kursus paa en Uddannelsesskole i København med Lærere og Skoleforstander.

Den praktiske Uddannelse omfattede Telegraftjeneste, Ekspeditionstjeneste, Stations- (og saa vidt muligt Tog-) tjeneste samt Banelære og Sikringsteknik. Den afsluttedes ikke med en egentlig Eksamen, men med en Erklæring fra Uddannelsesstationen om Aspirantens Kvalifikationer. Paa Grundlag af denne Erklæring blev Bestemmelse truffet om hans Adgang til at aflægge teoretisk Prøve.

Den teoretiske Uddannelse faldt i 2 Afsnit: Et Kursus af 1. Grad (Telegraftjeneste, Stations- og Togtjeneste samt Ekspeditionstjeneste) med efterfølgende (mundtlig) Eksamen, der var afgørende for Aspirantens Adgang til Ansættelse som Elev eller Assistent, og et Kursus af 2. Grad (Stations- og Togtjeneste samt Ekspeditionstjeneste) med efterfølgende (skriftlig og mundtlig) Eksamen, der var afgørende for Elevens eller Assistentens Adgang til Ansættelse som Ekspeditør, Stationsforstander eller i højere Stilling ved Driften.

Den i 1877 paa Sjælland etablerede Uddannelses- og Eksamensordning virkede indtil 1885, da de sjællandske Jernbaner blev slaaet sammen med de jysk-fynske Statsbaner.

Ved de jysk-fynske Baner fandtes der ingen planmæssig Uddannelse af Personalet. Der var — i 1882 — fastsat visse Betingelser for at opnaa de forskellige Stillinger under Trafiktjenesten, og for flere Stillingers Vedkommende — bl. a. ved Forfremmelse til Assistent af 2. eller 4. Klasse og ved Ansættelse som Togfører — skulde det ved en Prøve for en Kommission godtgøres, om den paagældende var i Besiddelse af de forlangte Kundskaber og Færdigheder, men der blev ikke fra Ledelsens Side udfoldet nogen Virksomhed for at meddele Personalet disse Kundskaber eller Færdigheder. Dette Standpunkt blev det eneraadende ved de danske Statsbaner fra Sammenslutningen i 1885.

I 1887 nedsatte Generaldirektoratet imidlertid en Kommission til at fremkomme med Forslag til den praktiske og teoretiske Uddannelse af ansatte under Driftsforvaltningerne. Denne Kommission afgav i Løbet af Aaret 2 Betænkninger, indeholdende bl. a. forskellige Forslag til Uddannelse og Eksamen for dem, der aspirerede til Ansættelse som Assistent eller Forfremmelse fra Assistent til højere Stillinger, men først i 1891 blev der truffet Afgørelse i Sagen, idet der fastsattes nye Bestemmelser om Trafikelevers Uddannelse samt Forfremmelse til Trafikassistenter. Ved disse Bestemmelser slog man de to tidligere Assistentprøver sammen til een Eksamen, der skulde bestaaes forinden Udnævnelsen til Assistent. I øvrigt foretoges der ingen Ændringer i de bestaaende Uddannelsesforhold, og Elevuddannelsen foregik saaledes vedvarende uden nogen samlet Plan. Var Eleverne saa heldige at komme til en Station, hvor Stationsforstanderen eller en Assistent tog sig af dem, maatte de prise sig lykkelige. Men det var

Undtagelsen; Reglen var, at Eleverne selv og uden Hjælp maatte klare sig gennem det ret betydelige Pensum, der krævedes til Assistenteksamen.

I Aaret 1887 havde dog den daværende Stationsforstander paa Københavns Hovedbanegaard, *J. I. C. Skovsted*, taget Initiativet til at oprette et Kursus for Eleverne paa Københavns Station, og Resultatet blev hurtigt, at en Del af de paa Vestbanens og Nordbanens Stationer tjenestegørende Elever fik Adgang til dette Kursus. Paa uofficiel Maade var i dette private Kursus den tidligere sjællandske Jernbaneskole genopstaaet, om end i en mere begrænset Form og uden nogen Støtte fra Administrationen.

Den 22. Juni 1902 indgav imidlertid Jernbaneforeningen et Andragende til Generaldirektoratet om Støtte til Oprettelsen af en Jernbaneskole derved, at man vilde beordre de Elever, der stod nærmest for Tur til at underkaste sig Assistenteksamen, til København for et Tidsrum af 3 Maaneder og saaledes, at Eleverne i det væsentlige var tjenestefri eller dog kun havde en kortere Tjeneste, samt ved at Generaldirektoratet vilde stille »et tarveligt møbleret samt opvarmet og belyst Lokale til afgiftsfri Raadighed for Skolen«. Foreningen vilde saa selv lønne Lærerne.

Paa samme Tidspunkt fandt den af Statsbanerne nedsatte permanente Kommission til Afholdelse af Prøven for Forfremmelse til Assistent sig foranlediget til at henlede Generaldirektoratets Opmærksomhed paa det ønskelige i, at der blev etableret en Skole, hvor samtlige Elever kunde faa i det mindste alle de vigtigere Afsnit af de sværere Eksamensfag gennemgaaet m. m.

Efter disse to Henvendelser foreslog Generaldirektoratet i November 1902 Ministeriet for offentlige Arbejder, at der blev oprettet et Kursus paa 6—7 Uger for de Elever, der skulde underkaste sig Eksamen for Forfremmelse til Assistent, og i Januar 1903 gav Ministeriet Generaldirektoratet den ønskede Bemyndigelse til at oprette det foreslaede Kursus.

Det første Kursus paa den nye Jernbaneskole, — hvor der altsaa kun blev givet Undervisning for Elever — paabegyndtes den 2. Februar 1903. Skolen fik Lokaler paa Københavns Station.

I Aaret 1900 var der blevet oprettet en særlig Prøve for dem, der aspirerede til Stillingen som Ekspedient — hvilken Stilling fra 1903 blev benævnt Stationsmester. Denne Prøve blev underlagt den samme Kommission, som afholdt Assistentprøven, men den var oprindelig ikke forbundet med noget Kursus. De Grunde, der havde været bestemmende for Oprettelsen af Undervisningskursus for Elever, viste sig imidlertid ret snart ogsaa at være til Stede for det Personale, der skulde underkaste sig Stationsmesterprøven. Generaldirektoratet fik derefter i 1906 Bemyndigelse til at oprette Kursus af højst 1 Maanedes Varighed. Det første Stationsmesterkursus etableredes den 16. Januar 1907.

Disse Kursus for Elever og Stationsmesteraspiranter blev siden forlænget til henholdsvis ca. 2 Maaneder og ca. 6 Uger. Den daglige Skoletid blev for Elevernes Vedkommende forlænget fra 4 til 6½ Time og for Stationsmesteraspiranternes Vedkommende fra 4 til 7 Timer; men herudover skete der foreløbig ikke nogen væsentlig Ændring i de foran beskrevne Uddannelsesforhold.

De mandlige Elever i Administrationskontorerne — specielt de under Baneafdelingen og Maskinafdelingen hørende — blev i en vis Periode ikke underkastet nogen Kursusuddannelse eller Fagprøve, og det samme var Tilfældet med kvindelige Elever

i Almindelighed, medens dog kvindelige Elever i Regnskabs- og Tarifafdelingen blev underkastet en Fagprøve, væsentligst i Regnskabs- og Tarifvæsen, men uden Kursusundervisning.

Som tidligere nævnt blev det siden 1882 stillet som Betingelse for Forfremmelse til Togfører, at der skulde aflægges en Prøve med tilfredsstillende Resultat, men uden forudgaaende Kursus. Lignende Prøver uden Undervisning blev senere indført som Betingelse for Ansættelse som Togbetjent eller Lokomotivfører. Ligesom Eksamen for Elever og Stationsmesteraspiranter blev Togbetjentprøven og Togførerprøven afholdt paa Jernbaneskolen, hvorimod Prøven for Forfremmelse til Lokomotivfører blev afholdt ved det paagældende Distrikt.

Saaledes var Sagernes Tilstand i en Række af Aar. I Løbet af Statsbanernes første 70 Aar — og endnu i en rum Tid derefter — var man altsaa med Hensyn til Personaleuddannelse kun naaet til Kursusuddannelse med efterfølgende Eksamen for Elever og Stationsmesteraspiranter og Eksamen uden Kursusuddannelse for Togpersonale og Lokomotivpersonale. Siden 1915 havde man hvert Aar givet nogle Baneformænd — senere ogsaa Banenæstformænd — Tjenestefrihed til Deltagelse i »Formandskursus« paa Teknologisk Institut, hvorhos Statsbanerne afholdt Udgifterne derved og ydede Dagpenge; men der blev ikke fra Banernes Side givet nogen Undervisning paa dette Omraade. I Efteraaret 1917 indgav Dansk Jernbaneforbund, Banepersonalets Fællesbestyrelse, et Andragende om en fyldigere Uddannelse af Personalet under Banetjenesten og Telegraf- og Signaltjenesten. I dette Andragende henvistes bl. a. til, at det efterhaanden var blevet vanskeligt for Personalet at følge med i den rent tekniske Udvikling vedrørende Sporanlæg og Sikringsanlæg.

Da Sikkerhedskommissionen (nedsat i Anledning af Bramminge-Ulykken 1913) i 1918 afgav sin Betænkning, blev der deri slaaget paa de samme Streng, idet Kommissionen henstillede, at der oprettedes Kursus med afsluttende Prøve bl. a. for Aspiranter til Baneformandspladser og for vordende Telegrafarbejdere samt for vordende Lokomotivfyrbødere og Lokomotivførere.

I 1919 ansøgte Dansk Jernbaneforbund om, at Ansættelses- og Uddannelsesvilkårene for Personalet maatte blive taget op til Behandling, eventuelt i en Kommission. Disse forskellige Henvendelser resulterede i, at der i Marts 1922 blev nedsat en Kommission paa 11 Medlemmer, deriblandt Repræsentanter for Jernbaneforeningen, Dansk Lokomotivmands Forening og Dansk Jernbaneforbund, under Ledelse af Generalsekretær *F. Hoskiær*. Kommissionens Opgave skulde være bl. a. at foretage en kritisk Gennemgang af de gældende Bestemmelser vedrørende Undervisning og Fagprøve for Tjenestemænd og Elever og fremkomme med Forslag til Ændring af disse Bestemmelser, derunder eventuelt ogsaa Forslag til Bestemmelser om Undervisning og Fagprøver for andre Grupper af Tjenestemænd end dem, der for Tiden omfattedes af Bestemmelserne.

Den 29. Februar 1924 afgav Uddannelseskommissionen sin Betænkning, der indeholdt en Række Forslag, dels til Ændring af gældende Uddannelsesbestemmelser, dels til Indførelse af nye Kursus og Fagprøver. Om adskillige af Forslagene var der ikke opnaaet Enstemmighed inden for Kommissionen, idet den delte sig i et Flertal og et eller flere Mindretal.

Betænkningen blev af Administrationen underkastet en meget indgaaende Behand-

ling, der resulterede i Bestemmelserne af 11. Juni 1925, som blev grundlæggende for Personaleuddannelsen i den følgende Aarrække. Om den herved skabte Ordning og den ret frodige Udvikling af Personaleuddannelsen i Aarene efter 1925 skal her for de forskellige Personalegrupper meddeles følgende:

Trafikelever (Trafikmedhjælpere, Trafikassistenter).

Et af de principielle Spørgsmaal, som Kommissionen skulde tage Standpunkt til, var Spørgsmaalet om den ensartede Uddannelse for hele Assistentpersonalet. I Samklang med, at der hidtil havde været enkelte Grupper af Assisterter ved Statsbanerne, for hvem Rekrutering og Uddannelse skete efter andre Regler end de ellers anvendte, havde der inden for Kommissionen været fremsat den Tanke, at det maaske kunde være hensigtsmæssigt at skelne mellem de Elever, der skulde anvendes i Driften — og altsaa skulde have en trafikal Uddannelse — og de Elever, der skulde anvendes i Administrationskontorerne (specielt Kontorerne under Bane- og Maskintjenesten), og derfor havde Brug for en mere kontormæssig Uddannelse. Kommissionens store Flertal kunde imidlertid ikke slutte sig til denne Tanke, og man blev derfor staaende ved den ensartede Uddannelse for alle Elever, som gennemførtes i 1925, men Tanken om en Deling »paa langs« er senere opstaaet paa ny og realiseret fra August 1943, idet der er indført en særlig — mere kontormæssig og teknisk — Uddannelse for »Assisterter under Statsbanernes tekniske Tjeneste«. Denne Uddannelse indeholder en Fagprøve, til hvilken de fornødne Kundskaber til Dels maa erhverves gennem privat Undervisning og paa Handelsskole.

I 1925 gennemførtes endvidere den Ændring i den hidtidige Ordning, at Eleverne først paa Jernbaneskolen skulde gennemgaa et kort forberedende Kursus, inden de paabegyndte den praktiske Uddannelse paa forskellige Stationer. For denne praktiske Uddannelse, der kom til at strække sig over ca. 26 Maaneder, blev der fastsat detaillerede Regler. Der blev gennemført en ret betydelig Udvidelse af Kursusundervisningen (»Medhjælperkursus«) paa Jernbaneskolen. Dette Kursus kom herefter til at strække sig over 13 Uger med 12 Fag, blandt hvilke som nogle af de betydeligste maa fremhæves Sikkerhedstjeneste, Ekspeditionstjeneste og »Banelære samt Telegraf- og Sikringsteknik«.

Paa et væsentligt Punkt havde Kommissionen delt sig i et Flertal og et Mindretal, nemlig paa Spørgsmaalet om at supplere Medhjælperuddannelsen ved Indførelsen af en »anden Del« — en videre Uddannelse for de Assisterter, der maatte ønske en saadan. I første Omgang sejrede Flertallets Opfattelse, og den Assistentuddannelse, der blev indført i 1925, indeholdt intet om en »anden Del«. Men i Aaret 1932, efter at Generaldirektør *Knutzen* var tiltraadt, blev der fastsat Regler om en »videre Uddannelse for Trafikassistenter for Opnaaelse af Avancement ud over Trafikassistentklassen« — i Lighed med den Ordning, Postvæsenet i lang Tid havde haft. Denne Uddannelse kom til at bestaa i et Kursus med en — efter nogle Maaneders Forløb — paafølgende Fagprøve, omfattende dels Hovedfaget »Organisation« og et Kvantum højere Jernbaneteknik, dels mere almendannende Fag som Nationaløkonomi, Rets- og Samfundslære m. m.

For trafikuddannede Tjenestemænd i de højere Lønningsklasser, som ikke havde haft Lejlighed til at aflægge den sidst omtalte Fagprøve, blev der fra Aaret 1932

indtil Krigens Udbrud afholdt periodiske Foredragsrækker i København. Emnerne for Foredragene var Organisation, Jernbanestatistik og Retslære, altsaa i nogen Grad svarende til Fagene ved den videre Uddannelse. Deltagelsen var frivillig.

Portørpersonalet

Medens Portørklassen indtil Efteraaret 1943 ikke har modtaget anden Uddannelse end den »tjenstlige Opøvelse« i Forbindelse med en Portørprøve, som kræves bestaaet inden Ansættelse som Portør, har der — som foran skildret — i mange Aar været givet særlig Uddannelse for de Portører, som vilde være Togbetjente eller Trafikekspedienter.

Trafikekspedientuddannelsen blev i 1925 fastlagt efter nogenlunde de samme Regler som hidtil, dog med en ret betydelig Forøgelse af Timetallet (fra ca. 240 til ca. 300). Kursus omfatter 11 Fag, hvoriblandt som nogle af de betydeligste maa fremhæves Sikkerhedstjeneste, Ekspeditionstjeneste og Banelære samt Telegraf- og Sikringsteknik.

I 1937 blev Uddannelsen paa flere Punkter ændret, idet der indførtes en kortvarig Instruktion paa Jernbaneskolen som Indledning til Uddannelsen, hvorpaa fulgte en Udstationering paa Landstation i 15 Maaneder. Kursustiden blev atter forlænget (til 324 Timer). Fagprøven, som nu blev kaldt Ekspedienteksamen, forblev som hidtil delt i 2 Dele med et Mellemrum af 2—3 Maaneder. — Dette blev dog ændret i November 1939, idet Eksamen blev samlet. Samtidig blev Stationeringen paa Landstation forlænget til ialt 18 Maaneder paa 2 forskellige Stationer.

Denne Uddannelse har visse Lighedspunkter med Elevuddannelsen, men dels er den mere kortvarig, dels er den praktiske Del (Udstationeringen) udelukkende knyttet til Landstationer, hvorhos den teoretiske Kursusuddannelse er mindre omfattende og navnlig ikke indeholder nogen Undervisning i Ekspedition af Personer eller Gods i udenlandsk Forbindelse.

For Tjenestemænd, som har bestaaet Ekspedienteksamen med et særlig tilfredsstillende Resultat, er der aabnet Mulighed for at underkaste sig en Adgangsprøve, som giver Ret til efter 1 Aars Udstationering — i hvilket der paa Statsbanernes Bekostning skal gives Adgang til Undervisning i Tysk og Engelsk — at deltage i Trafikmedhjælperkursus og Eksamen for derefter at overgaa til Trafikassistentstillingen.

For Portører eller Overportører, som ønsker at overgaa til Togbetjentstillingen, blev der i 1925 indført et Togbetjentkursus med et Timetal af 180 — senere forøget til 198. Kursus omfatter 8 Fag, hvoraf de vigtigste er Sikkerhedstjeneste og Ekspeditionstjeneste. Efter endt Kursus hjemsendes Aspiranterne for efter ca. 3 Maaneders Forløb at indkaldes til Togbetjenteksamen.

Den hidtidige Togførerprøve blev bibeholdt uden Kursusundervisning. Den omfatter de samme Fag som Togbetjenteksamen, men med noget skærpede Fordringer.

Paa Initiativ af Dansk Jernbaneforbund blev Spørgsmaalet om en Uddannelse af det underordnede Personale i Stationstjenesten i 1943 taget op til Overvejelse, hvilket resulterede i, at der i August s. A. indførtes en Uddannelse af Stationsarbejdere inden Ansættelse som Portør. Denne Uddannelse er dels teoretisk, idet der efter nogle Maaneders Beskæftigelse af den nyantagne Stationsarbejder meddeles ham Undervisning — ialt 52 Timer — i 5 forskellige Fag, dels praktisk, idet der er fastsat bestemte Regler for hans Tjeneste paa forskellige Arbejdsomraader i tilsammen 64 Dage.

Den teoretiske Uddannelse foregaar ikke paa Jernbaneskolen, men paa en Station, og sker jævnsides med Stationsarbejderens almindelige Tjeneste. Uddannelsen afsluttes ikke med nogen Eksamen, idet der kun skal meddeles et Bevis for, at den paagældende skønnes egnet til Forbliven i Tjenesten, og Portørprøven er stadig bibeholdt som Betingelse for Ansættelse som Portør.

Banepersonalet

For de Banearbejdere, der ønskede Forfremmelse til Banenæstformænd, blev der i 1925 indført et Kursus paa 7 Uger (ca. 250 Timer, 6 Fag) og en paafølgende Prøve, Banenæstformandseksamen. I 1934 indførtes en lignende Uddannelse som Betingelse for Forfremmelse til Banevagtsformand. Dette Kursus kom til at omfatte 8 Uger (288 Timer), ligeledes med 6 Fag. For begge de her nævnte Kursus var Banelære det vigtigste Fag.

I en Overgangsperiode fra 1926 blev der afholdt Banenæstformandskursus — til Dels med efterfølgende Eksamen — for Tjenestemænd, der allerede var forfremmet til Banenæstformænd.

Medens der ikke i Almindelighed gives Undervisning til Banebevogtningspersonalet, har man dog ment det nødvendigt at sikre sig, at de Tjenestemænd, der gør Tjeneste ved et Linieblokanlæg, instrueres gennem et kort (5 Dages) »Blokpasserkursus« med efterfølgende Eksamen. Denne Ordning indførtes i 1931.

Overensstemmende med Sikkerhedskommissionen af 1918 havde Uddannelseskommissionen foreslaaet, at der som Betingelse for Forfremmelse til Linie-Overbanemester bl. a. skulde kræves, at vedkommende skulde have bestaaet en Prøve i Banelære, Sikkerheds- og andre Bestemmelser. Saadanne Prøver er afholdt siden 1933. Fra 1941 blev der afholdt forudgaaende kortvarigt Kursus (1 Uge).

Signalpersonalet

Fra 1925 blev der for vordende Signalnæstformænd indført Kursus paa 7 Uger med 6 Fag, hvoraf »Signal- og Sikringsanlæg« var langt det omfangsrigeste. Det har senere vist sig, at Omfanget af Stof var større end oprindeligt anslaaet, og at de 7 Uger ikke slog til, ligesom Fagfordelingen maatte ændres ret væsentlig, navnlig efterhaanden som de elektriske Sikringsanlæg blev talrigere og mere komplicerede. Kursus er nu delt i et ca. 7 Ugers Signalarbejderkursus og et ca. 4 Ugers Signalformandskursus.

Ligesom for vordende Linie-Overbanemestre er der siden 1933 afholdt Prøver for vordende Oversignalmestre, fra 1944 med et forudgaaende 8 Ugers Kursus. Fagene er Signal- og Sikringsanlæg, Telegraf og Telefon samt Sikkerhedsbestemmelser og administrative Bestemmelser.

For Personale, der er knyttet til den elektriske Bane (Køreledningstjenesten), er der i Begyndelsen af 1940 afholdt et Kursus paa 5 Uger.

Lokomotivpersonalet

Inden for Uddannelseskommissionen var Uddannelsen af Lokomotivfyrbøderaspiranterne — navnlig den praktiske Del af denne Uddannelse — Genstand for megen Overvejelse og Diskussion, og det har ogsaa senere vist sig vanskeligt at naa frem

til en endegyldig fastliggende Ordning. Medens Uddannelseskommissionens Flertal foreslog, at Aspiranterne inden Køreuddannelsen skulde gennemgaa en Centralværksteduddannelse i 250 Dage, efterfulgt af 1 Maanedes Remiseuddannelse, fastsatte Administrationen i 1925 en 2 Maaneders Centralværksteduddannelse, efterfulgt af 10 Maaneders Remiseuddannelse (ligeledes inden Køreuddannelsen). I 1930 bortfaldt Centralværksteduddannelsen helt, og i 1937 blev Ordningen den, at Aspiranterne efter ca. 3 Maaneders Remiseuddannelse gennemgaa Køreuddannelsen og derefter atter 5 Maaneders Remiseuddannelse. Den teoretiske Del af Uddannelsen (Kursus med efterfølgende Eksamen) har ogsaa været underkastet Svingninger. Kursustiden er efterhaanden udvidet til 276 Timer.

Statsbanernes Motorkørsel begyndte i 1925. De første Køretøjer (Benzinmotorvogne) var ret ukomplicerede, og Kørslen var begrænset til korte Strækninger. Til at begynde med gik Uddannelsen væsentlig i praktisk Retning. Den fornødne teoretiske Kundskab blev meddelt i Vogne og Remiser.

Efterhaanden som Motorkørslen udvidedes og Maskineriet blev mere omfattende, steg Fordringerne til Uddannelsen, og i 1929 blev der fastsat Bestemmelser om Ansættelse og Uddannelse af Motorførere. Denne Uddannelse var delt i 2 Dele, hver bestaaende af et Kursus paa Jernbaneskolen med paafølgende Eksamen og Attestkørsel. Kursusundervisningen ved 1. Del (Benzinmotoruddannelsen) omfattede 72 Timer fordelt paa 4 Fag; 2. Del (Uddannelse til Fører af dieselelektrisk Lokomotiv eller Motorvogn) omfattede 54 Timer fordelt paa 2 Fag. Disse Timetal og Fagfordelingen ændredes kort efter, og det viste sig ret hurtigt, at Timetallene ikke slog til, hvorefter de i 1933 blev forøget til henholdsvis 72 og 84.

I 1937 blev Motoruddannelsen lagt ind som et obligatorisk Led af Lokomotivmandsuddannelse, — idet den skal paabegyndes inden Udgangen af det 3. Aar efter Ansættelsen som Lokomotivfyrbøder. Den er herefter ikke længere delt i 2 Dele, men foregaaer saaledes, at Lokomotivfyrbøderen efter et 3 Dages Instruktionskursus sættes til 1½ Uges Indøvelseskørsel og 4 Ugers Haandværkertjeneste ved Maskindepotet og herefter gennemgaaer et Kursus paa ialt 168 Timer (5 Fag) med efterfølgende Eksamen (Motoreksamen) og 1 Uges Attestkørsel

Da det var et ret betydeligt Antal Lokomotivfyrbødere, der skulde gennemgaa Motoruddannelsen, er der — foruden i København — i en Aarrække fra 1938 afholdt Motorkursus med Eksamen i Aarhus i Lokaler, som indrettedes ved Lokomotivremisen. — I en Periode, hvor Jernbaneskolens Lokaler i København var stærkt beslaglagt, indrettedes paa tilsvarende Maade Skole- og Eksamenslokaler for Motoruddannelsen ved Remisen i »Helgoland«.

Efter endt Motoruddannelse — i Løbet af det 4. Aar efter Ansættelsen som Lokomotivfyrbøder — underkastes de paagældende efter 14 Dages Indøvelseskørsel en rent praktisk Prøve, Lokomotivførerprøven, uden forudgaaende Kursusundervisning. Dette Led af Lokomotivuddannelsen er bibeholdt i det væsentlige uændret siden 1899.

Eksamenskommissionen.

Til at lede Afholdelsen af Fagprøverne havde der i adskillige Aar før 1924 af Generaldirektoratet været nedsat flere Kommissioner, nemlig to mindre (en for Lokomotivførerprøven og en for Eksamen for de kvindelige Elever under Regnskabs- og Ta-

rifafdelingen) og en større — paa 18 Medlemmer under Ledelse af Skoleforstanderen — til Afholdelse af Medhjælperprøven, Stationsmesterprøven, Togbetjentprøven og Togførerpøven.

Overensstemmende med Uddannelseskommissionens Indstilling blev disse Kommissioner i 1924 ophævet og erstattet med en Eksamenskommission for alle Fagprøverne. Denne Kommission, der nu tæller 15 Medlemmer, indbefattet Formanden og Skoleforstanderen som Næstformand, er delt i 5 Sektioner og skal dels administrere Afholdelsen af Eksaminerne, dels være raadgivende for Administrationen i saadanne Spørgsmaal, som falder ind under Skolens Virksomhed og dermed i Forbindelse staaende Emner. — Ved Valget af Medlemmer til Eksamenskommissionen har Statsbanernes Styrelse givet de forhandlingsberettigede Personaleorganisationer Adgang til at udpege nogle Medlemmer.

Jernbaneskolen

Den i 1903 etablerede Jernbaneskole paa Københavns Banegaard indrettedes i Fragtgodsekspeditionen og var — selv efter Datidens Forhold — yderst primitiv.

I 1911 flyttedes Jernbaneskolen til Roskilde i en til dette Øjemed lejet Villa; samtidig blev den forbundet med et »Skolehjem«, d. v. s. den blev Kostskole. Fordelene herved var iøjnefaldende. Der blev tilsikret Kursuseleverne gode Opholdsvilkaar for en rimelig Betaling, og der blev skabt Mulighed for, at Lektielæsning kunde foregaa uden Forstyrrelser, og samtidig Mulighed for, at Eleverne kunde arbejde sammen, saaledes at de »lyse Hoveder« kunde manuducere deres noget tungere Kammerater. Paa det daværende Tidspunkt var det ret enestaaende, at en Skole for Jernbanemænd var indrettet som Kostskole. Forholdet blev bevaret, da man i 1921 flyttede fra Roskilde — hvor Lokalteterne efterhaanden var blevet ret trange — til en stor og smuk Bygning, som med betydelig Bekostning var opført i Hellerup.

At man ikke destomindre i Aaret 1932 fandt det rettest at ophøre med at drive Skolen som Kostskole, afhændede Bygningen i Hellerup og flyttede Jernbaneskolen til Statsbanernes Administrationsbygning i Sølvgade i København, motiveredes ved Hensynet til, at det maatte anses for meget uøkonomisk, at de Tjenestemænd, som fungerede som Lærere, og som derfor skulde foretage Rejsen København-Hellerup og tilbage var tvunget til at være borte fra deres Tjeneste i Administrationskontorerne i København i noget længere Tid, end selve Undervisningen krævede. Hertil kom ogsaa den Omstændighed, at man i den Periode — hvor Automobilismen og den økonomiske Depression satte ind, og Benyttelsen af Statsbanerne var nedadgaaende — mente at maatte gaa ud fra, at der i en overskuelig Fremtid ikke vilde være Trang til Uddannelse af Personale i et saadant Omfang, at det kunde berettige Benyttelsen af den kostbare Bygning. —

I Administrationsbygningen i Sølvgade blev indrettet Skolelokaler, der gjorde det muligt at udvide Elevantallet i Klasserne fra det normale Maksimum 20 til 30, hvilket — navnlig til Lærerens Beklagelse — blev nødvendigt for at faa præsteret den Kursusundervisning, som krævedes, da der efter Stagnationen paa ny kom Fart i Rekrutteringen af adskillige Personalegrupper.

Arbejdstid, Ferie og Sygdom

Tjenestetid og Overarbejde

I Banernes Barndom talte man kun lidt om Personalets Rettigheder. Tjenestemanden var efter de ensidigt givne Instrukser »pligtig« at ofre sin Arbejdskraft i Statens Tjeneste. Det er han ogsaa nu, men der er sat rimelige Grænser for de Arbejdsydelser, der kan kræves, og for den Arbejdstid, der i Almindelighed maa kræves, ligesom der nu gives Tjenestemanden Erstatning for Overskridelse af Arbejdstiden. Dette er i Korthed Forskellen mellem gamle Dage og nu.

Udviklingen til Nutidens Forhold kan næppe karakteriseres som jævnt fremadskridende. I Banernes første Halvhundrede Aar var Tjenestetiden lang. Styrelsen var ligesom mange andre Arbejdsgivere tilbøjelig til at disponere over Personalets Arbejdskraft fra Morgen til Aften og Søndagen med. Det var ikke altid, fordi Arbejdsmængden krævede det, men snarere en traditionsmæssig Opfattelse af Tilværelsen. Netop det traditionsmæssige gjorde, at Personalet selv fandt Forholdet ganske naturligt. Personalet var ikke organiseret og savnede Interesse for planmæssig Frihed. For saa vidt angik Fridage, var Forholdet det samme. En Gennemgang af nogle Lokomotivfører-rapporter fra 1877 viser, at Tjenestelisterne intet indeholdt om Fridage; der blev dog givet en enkelt Fridag pr. Maaned i de fleste Maaneder, men i de øvrige slet ingen. Til Gengæld blev der givet nogen Sommerferie. Driftspersonalet blev iøvrigt normalt tildelt 2 Fridage pr. Maaned, 26 pr. Aar, men det hændte, at de blev inddraget, uden at der kunde stilles Krav om Erstatning.

I Rigsdagstidende 1897—98, Tillæg B, Spalte 133—138, findes en af Statsbanerne udarbejdet Oversigt over Personalets gennemsnitlige Arbejds- og Hviletid. For Administrationens Personale var den daglige Kontortid 6—8 Timer med Fridage Søn- og Helligdage, og 2—3 Ugers aarlig Ferie, som ingen dog havde Ret til og kun kunde tilstaa, for saa vidt der ikke paaførtes Banerne Udgifter.

Stationspersonalet havde 10—17 Timers Tjenestetid. »Paa Landstationer holdes ofte Vagt i langt længere Tid, men Personalet har da saa godt som intet anstrengende Arbejde«. Der blev givet 26 aarlige Fridage og 2 Ugers Ferie.

Togpersonalets Tjenestetid var $12\frac{1}{2}$ Time, heri beregnet en Hviletid af $2\frac{1}{2}$ Time paa fremmed Station. Fridage hver 5., 7. eller 9. Dag. Maximum 3 Ugers Ferie. Lokomotivpersonalets Tjenestetid $10\frac{1}{2}$ Time, heraf $7\frac{1}{2}$ Time paa Lokomotivet. Lokomotivfyrbødernes Arbejdstid var dog 1 à 2 Timer længere. Fridage hver 3., 4. eller 5. Dag. Maximum 3 Ugers Ferie. Værkstedspersonalets Tjenestetid 10 Timer, om Lørdagen og Dagene før de store Kirkehøjtider kun 8 Timer. Fridage paa Søn- og Helligdage, dog havde Depotarbejderne kun fri hver 14. Dag. Ferie kunde tilstaa det maanedslønnede Personale, naar Forholdene talte derfor, og der ikke paaførtes Banerne Udgift. Skibspersonalet havde ingen regelmæssig Arbejdstid eller regelmæssige Fridage; der kunde gives indtil 3 Ugers Ferie. Ledbevogtningspersonalet havde 15—18 Timers Tjenestetid, ingen faste Fridage; der kunde gives indtil 3 Ugers Ferie. Kolonnemandskabet havde 10 Timers Tjeneste. Telegraf- og Signalarbejderne langt længere Tjeneste. Dette Personale havde fri Søn- og Helligdage. Det maanedslønnede Mandskab kunde faa indtil 3 Ugers Ferie, naar der ikke paaførtes Banerne Udgift.

Man kan vel egentlig regne med, at Interessen for Beskyttelse af Personalet først vaagnede ved det Røre, Gentofteulykken i 1897 frembragte. Der blev nedsat en Kommission til Undersøgelse af Personalets Arbejdsforhold. Det blev herefter slaaet fast, at Personalet ikke maatte overanstreges, og at der derfor maatte være det rette Forhold mellem Arbejdstid og Hviletid. Styrelsen fandt dog ikke Anledning til at give detaillerede Regler, men krævede alene iagttaget, at der sikredes enhver ansat mindst 8 Timers sammenhængende Hviletid i Døgnet. Man vilde derhos stræbe hen til en 8 Timers Arbejdsdag for det med Sporskifte-, Signal- og Rangeringstjeneste beskæftigede Personale paa de store Stationer, hvor Arbejdets intensive Beskaffenhed ikke levnedes Tid til Hvilepauser under Tjenesten. (Protokol af 21. November 1899).

Det fremgaar af foranstaaende, at Tjenestetidens Længde og nærmere Tilrettelæggelse beroede paa Administrationens Skøn, der var dikteret af den Grænse, som Overanstregelse satte. Hensynet til Personalets Fritid udover Hviletiden paa 8 Timer var ikke trængt frem. Dette Spørgsmaal blev først løst, da Personalet i Fællesskab gennem deres Organisationer efter Aarhundredskiftet havde faaet den fornødne Styrke, og Regeringens Indstilling efter det politiske Systemskifte i 1901 efterhaanden ændredes.

I en den 15. Juni 1901 af den i 1898 nedsatte Jernbanekommission afgivet Betænkning findes som Bilag et Andragende fra det i 1899 stiftede »Dansk Jernbaneforbund«, hvori anmodedes om »at Lovgivningsmagten vil gribe regulerende ind med Hensyn til Fordeling af Tjeneste og Fritid, saaledes at Arbejdstiden i Almindelighed ikke overstiger 60 Timer ugentlig, og at der i hver Uge tilstaas hver Funktionær en samlet Fritid af mindst 36 Timer samt en aarlig Permission af mindst 10 samlede Dage. Selvfølgelig vil Tjenestens Udførelse undertiden lægge Hindringer i Vejen for, at Tjenestetiden kan normeres til et absolut bestemt Antal Timer, men det er vort Ønske, at de overskydende Timer betales som Overarbejde og med de fastsatte Timepenge. Fridagen bør formentlig opføres paa de maanedlige Tjenestefordelingslister. Det maa anses som i høj Grad ønskeligt, at Funktionærerne kun rent undtagelsesvis holdes til Tjeneste i mere end 15 Timer i Træk«.

Endvidere modtog Kommissionen Andragende fra to Foreninger for timelønnede Arbejdere under Maskinafdelingen om Tilstaaelse af 8 Dages Orlov en Gang aarlig for hver Arbejder med Bibeholdelse af Løn.

Kommissionen udtaler om disse Andragender: »Kommissionen erkender Betydningen af dette Anliggendes rette Ordning, men har dog ikke turdet tage det op til Behandling, dels fordi det vel ligger noget uden for dens egentlige Opgave, dels fordi det kræver Hensyn til saa mange Forhold, at det er saa vanskeligt her at give bestemte Regler. Man skal derfor indskrænke sig til at henlede Opmærksomheden paa dette Anliggende.

Spørgsmaalet om ordnede Tjenestetidsregler laa derefter stille indtil 1912, da et Andragende fra Postfunktionærernes Fællesorganisation om Forhandling angaaende Fastsettelse af Arbejdstid gav Indenrigsministeriet Anledning til at foreslaa Ministeriet for offentlige Arbejder, at der ved Sammenkomst mellem Post-, Told-, Telegraf- og Jernbaneetaternes Administrationschefer søgtes opnaaet Enighed om ensartede Synspunkter i nævnte Henseende. I Tiden mellem 5. November 1912 og 6. September 1915 afholdtes der en Række Møder mellem Etaternes Chefer. Dansk Jernbaneforbund, som fik Kendskab til denne interne Kommissions Virksomhed, indsendte 10. December 1912 til Ministeriet for offentlige Arbejder et af Forbundet udarbejdet Forslag til Lov om Ar-

bejdstid ved de under Statsdrift værende Jernbaner med tilhørende Dampskibsruiter. Forslaget stillede 3 Normer op for en Arbejdsperiode paa 6 Dage, saaledes at Tjenestetiden gradueret efter Arbejdets Art fastsattes til henholdsvis 48, 51 og 72 Timer, den sidste Norm alene gældende Ledvøgere paa Strækninger, der befares af indtil 30 Tog i Døgnet. Blandt Kravene bør særlig nævnes 10 Timers samlet Nattehvil inden for samme Døgn, Begrænsning af Nattetjeneste, 52 Fridage aarlig og Rekreationsorlov, hvis Længde voksede efter Antallet af Tjenestear. Endvidere Regulering af Overarbejde med eventuel Betaling herfor. Sluttelig krævedes indført strenge Bødestemmelser for Overtrædelse af Loven samt Ansættelse af en under Ministeriet sorterende Arbejdsinspektør.

Generaldirektoratet afviste Forslaget 19. November 1913 til Ministeriet for offentlige Arbejder dels af Hensyn til Udgifterne, der vilde andrage mindst 4.9 Mill. Kroner, dels fordi det paa flere Punkter syntes ganske uforeneligt med Jernbanedrift.

Omtrent 2 Aar efter, 6. September 1915, afgav de 4 Etatschefer Betænkning om det forannævnte Forslag til ensartede Regler for Etaterne. Det udtales her, at Arbejdsforholdene i Etaterne er saa forskellige, at det er ugørligt at opstille ensartede Regler for Længden af Arbejdstiden i Etaterne. Det eneste positive var en Udtalelse om, at det offentlige ved Fastsættelsen af den effektive Arbejdstid for Etaternes laveste Lønningsklasse burde stræbe hen til, at Arbejdstiden ikke bliver længere end Arbejdstiden for den faguddannede Arbejder i private Virksomheder.

Den 25. September 1913 indsendte, som Følge af nogle stedfundne Toguheld, Dansk Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder-Forening til Ministeren for offentlige Arbejder en Opgørelse over Tjenestetiden for Lokomotivpersonalet, idet der henvises til, at Tjenestetiden var meget streng, og at Fridagene blev givet i for ringe Omfang. Efter en Række Forhandlinger blev der den 19. November 1915 nedsat et Udvalg bestaaende af Repræsentanter for Generaldirektoratet og Foreningen med den Opgave at udarbejde Tjenestetidsregler for Lokomotivpersonalet. Udvalget afgav den 28. Februar 1916 en Betænkning, som indeholdt detaillerede Regler for Tjenestens Tilrettelægning og Længde, Hviletid, Overarbejde, Forberedelses- og Afslutningstjeneste samt Fridagsbestemmelser, der sikrede Personalet mindst 52 Fridage om Aaret og en forsvarlig Tilrettelægning af Fridagen. Nyordningen vilde kræve en betydelig Personaleforøgelse, og dens Iværksættelse skete derfor trinvis.

Den efter Brammingeulykken under 15. Oktober 1913 nedsatte Kommission angaaende Sikkerhedsforholdene ved Statsbanerne modtog ved Skrivelse af 9. Juni 1914 fra Jernbaneforeningen et Andragende om Indførelse af et ugentligt Fridøgn for Statsbanernes Personale og Regulering af sammes Tjenestetid. Efter en Undersøgelse af Forholdene henviste Kommissionen i sin Betænkning af 23. Februar 1918 til, at der nylig var truffet Bestemmelse om en Regulering af Tjenestetiden for Lokomotivpersonalet og til, at der som neden for nævnt var nedsat en Kommission for det øvrige Personale.

Den 20. December 1915 indsendte Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg til Ministeriet for offentlige Arbejder et Andragende om en Regulering af Tjenestetiden, Fastsættelse af en Normal- og Maksimaltjenestetid og Indførelse af en ugentlig Fridag for Personalet. Der blev derefter den 19. Oktober 1916 nedsat en Kommission bestaaende af 12 Medlemmer, 6 udpegede af Generaldirektøren, 3 af Jernbaneforeningen og 3 af Dansk Jernbaneforbund. Kommissionen skulde ikke beskæftige sig med Lokomotivper-

sonalet, om hvis Forhold der var ført Forhandling, ej heller med Værkstedspersonalet paa Grund af de for Værkstederne bestaaende særlige Forhold.

I Betænkningen, der blev afgivet den 25. Januar 1918, udtales, at for saa vidt Tjenestetidens Længde angaar, foreligger der ingen udtrykkelige Regler undtagen for det daglønnede Personale og de timelønnede Remisearbejdere. »Ud over Paabudet i »Almindelig Instruks for samtlige Tjenestemænd ved de danske Statsbaner« om, at enhver Tjenestemand skal ofre Tjenesten sin fulde Arbejdskraft, og at han skal nøje overholde den foreskrevne Tjenestetid og om fornødent tillige arbejde uden for denne, findes der overhovedet ingen trykte Bestemmelser om dette Emne«.

Hvad den faktiske Tilstand angaar, viser en Beregning fra Tiden før Krigens Udbrud 1914 følgende gennemsnitlige daglige Timetal for nedennævnte Kategorier af Tjenestemænd:

Stationsforstandere 9 Timer 06 Minutter, Stationsmestre 11 Timer 12 Minutter, Assisterer ved Trafiktjenesten 8 Timer 48 Minutter Portører 9 Timer 18 Minutter, Togpersonale 8 Timer 30 Minutter og Kontorpersonale 6—7 Timer, Ledvogtere paa Mandsposter 12—18 Timer og paa Fællesposter (Mand og Hustru) Størstedelen af Døgnet, samt for Vognpassere 9 Timer 10 Minutter og for Pudsere 10 Timer.

Betænkningen, der fremtraadte som en enstemmig Udtalelse fra Styrelsens og Organisationernes Repræsentanter, foreslog i Hovedtrækkene, at der skulde gives mindst 52 Fridage aarligt, at der skulde fastsættes Normer for Tjenestetiden, der efter Tjenestens Art og Beskaffenhed kunde udstrækkes til 8, 9, 10, 11 eller 12 Timer pr. Døgn, og at der skulde ydes Betaling for den Tjeneste, hvormed Normen ved den maanedlige Opgørelse var overskredet (Overtidsbetaling).

Bestemmelserne om Tjenestetid skulde ikke gælde for det overordnede Personale.

Der blev derhos foreslaet Bestemmelser til Sikring af en tilstrækkelig lang og velbeliggende Fridag, Begrænsning af Deling af den daglige Tjeneste og af det maanedlige Antal Overarbejdstimer.

Udgiften blev anslaaet til ca. 2 Mill. Kr. aarligt.

Kommissionen udtalte til Slut, at Ordningen skulde gennemføres efterhaanden saa hurtigt, som Forholdene tillod det, og i hvert Fald i Løbet af 3 Aar; den skulde revideres senest 3 Aar efter Bestemmelsernes Ikrafttræden i deres fulde Omfang.

Arbejdet i Værkstederne var i 1848 fastsat til 10 Timer fra Kl. 6 Fm. til Kl. 6 Em. med 2 Hvilepauser, men i September samme Aar gennemførtes i Lighed med private Virksomheder Lukning Kl. 5 Em. om Lørdagen, saaledes at Arbejdstiden blev 59 Timer pr. Uge; den nedsattes i 1892 til 58 Timer ved en Afkortning af Arbejdstiden om Lørdagen. I Sommeren 1904 indførtes Lørdagslukning Kl. 2½ Em., idet Middagspausen samtidig bortfaldt denne Dag. I 1906 opnaedes en aarlig Ferie paa 6 Arbejdsdage med Udbetaling af Timeløn, og fra 1907 anerkendes 1. Maj som halv Fridag. Fra Begyndelsen af 1909 blev Arbejdstiden nedsat til 56 Timer pr. Uge (9½ Time de 5 Dage, 8½ Time om Lørdagen).

Den 5. Maj 1918 blev den daglige Arbejdstid 8½ Time, og fra 1. Maj 1919 blev 8 Timers Arbejdsdagen indført ved Værkstederne, medens 8 Timers Arbejdsdagen mellem private Arbejdsgivere og Arbejdere først blev indført ved Overenskomst af 17. Maj 1919.

I Lokomotivremiserne var Arbejdstiden oprindelig 60—72 Timer pr. Uge. Fra 1909

ydedes Overarbejdstillæg for Arbejde ud over 65 Timer i en Lønningsperiode. Fra 1919 blev Arbejdstiden nedsat til 48 Timer pr. Uge.

Den foran omtalte af Tjenestetidskommissionen af 1916 tilvejebragte Ordning naaede ikke at blive bragt til Udførelse. En saa betydelig Ændring af Arbejdstidsforholdene for det store Statsbanepersonale maatte nødvendigvis tage nogen Tid; men i Løbet af 1918 ændredes som Følge af de store Omvæltninger i Centraleuropa Indstillingen over for Kravet om 8 Timers Arbejdsdagen, og med Gyldighed fra 1. April 1919 indførtes efter Forhandling med Organisationerne »Bestemmelser om Tjenestetidens Regulering, Overarbejdspenge m. m. for Statsbanernes Personale med Undtagelse af Lokomotivpersonale samt Værksted- og Remisearbejdere«.

Bestemmelserne byggede vel paa ovennævnte Kommissionsbetænkning, men der indføjedes en Række Forbedringer navnlig derved, at de to Normer paa 11 og 12 Timer daglig bortfaldt.

Gennemførelsen skulde ske hurtigt, dette medførte, at den forudsatte individuelle Bedømmelse af Tjenesteturernes Intensitet ikke fandt Sted i tilstrækkelig Grad, og at der i stort Omfang maatte udbetales Overarbejdspenge for Tjeneste ud over de nu nedsatte Tjenestetider samt Erstatning for manglende Fridage, hvis normerede Antal var fordoblet. Det var efter Arbejdets Natur udelukket at fremskaffe den nødvendige Forøgelse af jernbaneuddannet Personale inden for en rimelig Tid.

De øvrige Etater indførte endnu mere skematiske Arbejdstidsregler med tilsvarende Konsekvenser som for Statsbanerne.

I December 1919 var der for Statsbanernes Lokomotivpersonale, der som nævnt ikke omfattedes af foranstaaende generelle Regler, nedsat et Tjenestetidsudvalg med Repræsentanter for Administration og Organisationen. Betænkningen, der blev afgivet den 24. April 1920, dannede Grundlaget for nye Regler, som blev udstedt den 30. December 1920 og i flere Retninger var videregaaende end Reglerne for det øvrige Statsbanepersonale.

Som Følge af Kritikken over Maaden, hvorpaa Tjenestetidsreglerne i de forskellige Etater var fastsat og gennemført, samt paa Grund af Statens finansielle Stilling blev der i Løbet af 1920 nedsat forskellige Spareudvalg i Etaterne, saaledes ogsaa ved Statsbanerne. Statsbaneudvalget af 9. September 1920 fremsatte i sin den 22. Juni 1921 afgivne Betænkning en stærk Kritik af Tjenestetidsreglernes Administration.

I Februar 1921 blev der af Statsministeriet nedsat en særlig Kommission (»Sparekommission«) bl. a. til Gennemgang af de generelle Tjenestetidsregler med Repræsentanter for Rigsdagen, Administrationen og Organisationerne.

I Kommissionens 1. Betænkning, afgivet den 10. September 1921, fremsattes Forslag til almindelige Regler for Statens Tjenestemænd om Tjenestetid, ugentlig Fridag og Overarbejde samt Forslag til Særregler for Told- og Trafiketaterne angaaende samme Forhold. Der var udarbejdet Særregler for hver enkelt Etat.

De almindelige Regler indeholdt navnlig Bestemmelser om, hvilke Krav der maatte stilles til Arbejdet i en Tjenestetur, for at den kunde henføres til en af de 3 allerede gældende Normer henholdsvis 208, 234 og 260 Timer pr. Maaned paa 30 Dage med 4 Fridage. Fra en tidligere, næsten lineal Gennemførelse af Normerne gik man principielt over til en Vurdering af Arbejdet i den enkelte Tjenestetur, men saaledes at man f. Eks. for Statsbanernes Vedkommende i de særlige Regler udtalte, at den almin-

delige Regel vilde være, at Lokomotivtjeneste, Banevedligeholdelsestjeneste, intensiv Ekspeditions-, Sikkerheds-, Pakhus- og Togtjeneste samt Rangertjeneste, saaledes som den foregaar paa store Rangerstationer, maa henføres til Norm A (208 Timer), og at Ledbevoqtnings- og Signalpassertjeneste, Brotjeneste ved mindre Overfarter, forskellig Kontrolltjeneste samt Tjeneste paa smaa Ekspeditionssteder vil falde ind under Norm C (260 Timer).

Tjenestetidsreglerne skulde ikke gælde for overordnede Tjenestemænd (i Statsbanerne: 1.—7. Lkl.), for Tjenestemænd i Administrationskontorer samt for Tjenestemænd, hvis normale Tjeneste unddrager sig Kontrol.

Sparekommissionen gav i sine Motiver en indgaaende Vejledning med Hensyn til Gennemførelsen af Reglerne. For Statsbanernes Vedkommende blev Reglerne med nogle Ændringer og Tilføjelser efter Forhandling med Organisationerne givet af Ministeren for offentlige Arbejder den 21. November 1921.

Belært af Erfaringen fra 1919 nedsatte Generaldirektoratet et Administrationsudvalg med Opgave at gennemgaa Forslag til nye Tjenestefordelings- og Turlister for Personalet under de forskellige Tjenester, derunder Søfartsvæsenet, saaledes at man undgik, at Reglerne blev gennemført efter forskellige Synspunkter.

Efter Regeringsskiftet i 1927 blev der af Ministeren for offentlige Arbejder under 24. Juni 1927 foretaget nogle Ændringer i tilbagegaaende Retning. Dette vedrørte i særlig Grad Betingelserne for, at Lokomotiv- og Togtjeneste kunde henføres til Norm A (208 Timer). Banevedligeholdelsestjenesten henførtes til Norm B (234 Timer). Regeringsskiftet i 1929 foranledigede, at Reglerne af 1921 med mindre Ændringer paany blev sat i Kraft.

Ved Skrivelse af 8. November 1932 til Finansministeriet rejste Statstjenestemændenes Centralorganisation (Funktionærklasserne) Krav om Ændringer i de af Finansministeriet i December 1929 udstedte »Almindelige Regler for Statens Tjenestemænd om Tjenestetid, ugentlig Fridag og Overarbejde gaaende ud paa Indførelsen af en gennemsnitlig daglig Tjenestetid af 8 Timer for alle Centralorganisationens Medlemmer. Foranlediget herved nedsatte Finansministeren under 2. Juni 1934 et Udvalg, hvori baade Statstjenestemændenes 3 Centralorganisationer og de i Spørgsmaalet mest interesserede Administrationsgrene var repræsenterede. Udvalgets Formand blev ligesom i 1921 Formanden for Lønningsraadet, Departementchef K. H. Kofoed. Udvalget afgav Betænkning den 8. Oktober 1935.

Paa Grundlag af Betænkningen blev der den 1. April 1936 fastsat nye Tjenestetidsregler. De vigtigste Ændringer var:

1. Bortfald af Norm C (260 Timer).
2. Overførelse af en Del Tjenester fra Norm B (234 Timer) til Norm A (208 Timer) ved at ændre Kriteriet for Anvendelse af Norm A. Man havde ved Statsbanerne hidtil fulgt den Retningslinie, at der for Henførelse af en Tjenestetur under Stationstjenesten eller Søfartstjenesten til Norm A maatte kræves mindst ca. 7 Timers egentlig Arbejde og Agtpaagivenhed inden for en Vagt paa 8 Timer. Dette Krav blev nedsat saaledes, at der fremtidig inden for en Tjeneste paa 8 Timer kun skal kræves ca. 6½ Times egentligt Arbejde og Agtpaagivenhed, for at Tjenesten kan henføres til Norm A, og ved den omtrentlige Tidsangivelse (ca. 6½) antydes, at der ved den endelige Afgø-

relse bør kunne anlægges en individuel Bedømmelse af den paagældende Tjeneste, hvorunder der bl. a. kan tages Hensyn til dennes Udstrækning inden for Nattimerne.

3. Banehaandværkerne og Personalet under Signaltjenesten, der hidtil havde været henført til Norm A eller B efter Tjenestens Karakter, blev alle henført under Norm A.

Som det fremgaar af foranstaaende, kunde Kravet om 8 Timers Arbejdsdag ikke gennemføres. Overfor Organisationernes Modstand mod Graduering af Tjenestetidens Længde fremførte Repræsentanterne for Statsadministrationerne bl. a. (Betænkningen Side 9—10), at det af Hensyn til Lønningssystemet var nødvendigt, at Tjenestetiden til en vis Grad maatte gradueres, for at de forskellige Tjenestemænds Gerning ikke paa urimelig Maade skal blive af forskelligt Arbejdsindhold; i det private Erhvervs-liv kan man lade Lønnen variere efter de faktiske Ydelser inden for samme Arbejds-tid. Endvidere maatte man paaregne, at de Tjenestemænd, som har fuldt effektiv Tjeneste, snart og med god Grund vilde føle sig forurettede, saaledes at 8 Timers Tjenesten ikke længere vilde være det normale, men i Stedet blev en Maksimums-grænse for Tjenestetid.

Under Udvalgets Arbejde fremkom der fra Organisationsside Forslag til Opret-telse af et Tjenestetidsnævn for Statsbanerne til Behandling af Uoverensstemmelser ved Tjenestetidsreglernes Praktisering. Forslaget blev henvist til Forhandling mel-lem Statsbaneadministrationen og Organisationerne. Resultatet heraf blev de pr. 1. Januar 1936 indførte Bestemmelser vedrørende Tjenestetidsnævn ved Statsbanerne. Nævnet bestaar af en Formand og 7 Medlemmer, der alle udnævnes af General-direktøren for 3 Aar ad Gangen. Af disse 8 udpeger Organisationerne Halvdelen. Til Behandling i Nævnet afgiver Generaldirektoratet alle Spørgsmaal om Tjenestetids-reglernes Gennemførelse, som den paagældende Personaleorganisation rejser overfor Generaldirektoratet, efter at der ikke mellem Personaleorganisationen (eller en lokal Afdeling af denne) og den lokale Administration har kunnet opnaas Enighed, altsaa f. Eks. Spørgsmaalet om Tures Henførelse til Normerne, om Tilrettelæggelse af Tje-nester eller Fridage, om Anvendelse af Undtagelsesbestemmelser og lignende Spørgs-maal, der ikke efter de derom gældende Regler kan gøres til Genstand for Voldgift. I Tilfælde af, at Enighed i Nævnet om dettes Stilling i en Sag ikke kan opnaas, afgives Sagen til Generaldirektoratet med Redegørelse for samtlige de i Sagen indtagne Stand-punkter. Nævnets Udtalelse i en Sag tjener som Vejledning for Generaldirektoratet ved Sagens Afgørelse. En Sags Behandling i Nævnet kan ikke træde i Stedet for den Forhandling, som efter Forhandlingsreglerne maatte være nødvendig.

I de Aar, Tjenestetidsnævnet har eksisteret, er der kun behandlet faa Sager. Det synes, som om Nævnet har virket formidlende allerede ved sin Eksistens.

Statsbanernes Personale i Driftstjenesten er efter Forholdets Natur afskaaret fra regelmæssig Frihed paa Søn- og Helligdage. Som Vederlag herfor findes i de almin-delige Tjenestetidsregler en Bestemmelse om, at Overarbejde paa de store Helligdage, d. v. s. de to Jule-, fire Paaske- og to Pinsehelligdage, opgøres for sig uden for det almindelige Overarbejde og betales med den fastsatte Overarbejdsbetaling med Til-læg af 50 pCt.

Endvidere blev der med Gyldighed fra den 1. April 1937 indført særlige Regler om Personalets Helligdagsfrihed. Herefter skal Tjenestemænd i Løbet af hvert Ferie-aar, i hvilket de har forrettet Tjeneste hele Aaret, saa vidt muligt have Adgang til

mindst 22 Dages Frihed paa Søn- og Helligdage. Saafremt en ansat ikke i Løbet af et Ferieaar faar den ham tilkommende Adgang til Helligdagsfrihed, har han i det følgende Ferieaar Ret til et Antal særlige Feriedage, saaledes at der for hver mistet Helligdagsfrihed indtil 8 inkl. gives $\frac{1}{2}$ Feriedag med Afrunding opad til hele Feriedage og hver yderligere mistet Helligdagsfrihed 1 Feriedag.

Endelig blev der fra den 1. April 1942 at regne givet en Bestemmelse om, at der i de Maaneder, hvor der forekommer Helligdage uden for Søndage, skal gives et tilsvarende Antal Fridage mere til Tjenestemænd, der er normeret med indtil 3 Ugers Ferie. Personalet har derved opnaaet samme Antal, 60—61, Fridage aarlig, som gives Størstedelen af den øvrige Befolkning.

Som Tjenestetidsreglerne fremtræder nu, kan man tale om en Kontrakt mellem Staten og Tjenestemændene om disses Arbejdsydelse i Statens Tjeneste. Om Statens Vederlag til Tjenestemændene for præsteret Arbejde finder man intet i denne Kontrakt bortset fra Regler om Erstatning for ikke udlignet Overarbejde og mistede Fridage. Det normale Pengevederlag omtales i Tjenestemandsløven. Medens denne Lov er blevet til efter Kommissionsbehandling og efter paafølgende Rigsdagsbehandling er ophøjet til Lov, er Tjenestetidsreglerne skabt ved Forhandling mellem Statens administrative Myndigheder og de forhandlingsberettigede Organisationer. Lovgivningsmagten har kun Del i Gennemførelsen, for saa vidt angaar Fremskaffelse af de fornødne Pengemidler.

Tjenestetidsreglerne bestemmer, hvad Tjenestemændene er pligtige at udføre, og hvad Administrationen er pligtig at nøjes med; man kan ogsaa bytte Forholdet om og sige, at Reglerne indeholder de Krav, Administrationen kan stille, og den Beskyttelse Tjenestemændene har mod Misbrug. Der er saaledes paa begge Sider Tale om Pligter og Rettigheder. Omfanget af disse Pligter er det vanskeligt at fastslaa med fuld Retfærdighed. Det er et naturligt Krav, at Lønningslovene saa vidt muligt stiller ensartede Tjenestemandskategorier i de forskellige Etater lige i Henseende til Lønning; det samme maa gælde Arbejdsydelsen, men det er nu en Gang lettere at fastsætte Lønvilkaarene ensartede end at give ensartede Tjenestetidsregler. Derfor maa man som sket dele Tjenestetidsreglerne i to Afsnit. Det første Afsnit er Hovedregler for alle Etaters Tjenestemænd, medens andet Afsnit indeholder specielle Regler for de enkelte Etater. Om Hovedreglerne er der forhandlet mellem Centraladministrationen (Finansministeriet) og Tjenestemændenes Centralorganisationer. De specielle Regler tilvejebringes ved Forhandling mellem Styrelsen i vedkommende Etat og dennes Organisationer. Lovgivningsmagten har dog foruden den omtalte Finanslovkontrol en vis Indflydelse paa Reglerne ved Bestemmelsen i Tjenestemandsløvens § 48 om, at Forslag om højeste Tjenestetid og Overarbejde skal forelægges Statens Lønningsraad til Udtalelse; i dette Raad sidder Repræsentanter for Administrationen, Rigsdag og Personale. Sker det, at der ikke opnaas Enighed om Tjenestetidsreglerne, har Regeringen det sidste Ord.

Tjenestetidsreglernes Iværksættelse sker ved de lokale Styrelser, som skal give Personalet Adgang til at udtale sig om Arbejdsplanerne. Det er paa dette Stadium, at der er størst Mulighed for Misforstaaelser og Gnidninger. Det gælder her om, at begge Parter har Indsigt i Reglernes Betydning og Evne til Forhandling. Maalet maa jo være, at der tilrettelægges Tjenester i Overensstemmelse med Reglerne og Statens

Tarv. Den foresatte maa ikke kræve mindre Arbejde end fastsat, men heller ikke overflødig Arbejde udført; han maa ikke splitte Tjenesten, dersom en fornuftig Tilrettelægning kan skaffe Samling af den daglige Tjeneste. I Overensstemmelse med Reglernes Tilblivelse og Formaal maa den foresatte ikke træffe Særaftaler med Personalet i Strid med Reglerne. Personalets Tillidsmænd har til Opgave gennem deres Erfaring at skaffe den pligtige Tjeneste tilrettelagt saa hensynsfuldt som muligt for Tjenestemændene. Deres Adgang hertil er sikret gennem særlige Regler vedrørende Forhandling mellem den lokale Chef og paagældende Tjenestemandsgroupe om Opstilling af nye Turlister (Tjenestefordelinger).

Ferie

I en Ordre fra Banernes første Tid hedder det:

»Da de ved Statsbanedriften ansatte ere forpligtede til af bedste Evne at varetage den dem overdragne Tjeneste, har ingen af dem *Ret* til Permission. Som en Følge heraf vil Permission overhovedet ikke kunne forventes, medmindre Tjenesten tillader det. Ved Afgørelsen af Permissionsandragender vil der blive taget Hensyn dels til Øjemedet med Permissionen, dels til dens Længde og til Tjenstfrihed, vedkommende tidligere har haft paa Grund af Sygdom eller Permission, og endelig til den Udgift Permissionen vil forvolde Banerne. Som anbefalende Momenter for Andragender, der kun gaa ud paa at søge Hvile eller Adspredelse, vil komme i Betragtning, at den, der søger Permission, maa antages at trænge til Hvile paa Grund af Svagelighed eller efter anstrengende Tjeneste, eller at han i længere Perioder uden Afbrydelse har udført sin Tjeneste paa en i enhver Henseende tilfredsstillende Maade...«

For de med kongelig eller ministeriel Udnævnelse ansatte bevilgedes Tjenestefrihed af Ministeriet.

1. til Generaldirektøren for 1 Uge ad Gangen eller derover,
2. til de Kommitterede og Forvaltningscheferne for over 4 Uger,
3. til Embedsmænd af 2. alm. Lønningsklasse og til de af Ministeriet ansatte (d. v. s. de nuværende kongelig udnævnte) for over 6 Uger.

Om Tjenestefrihed til uge- eller daglønnet Personale var fastsat:

»Tjenstfrihed paa ikke ud over een Dag til Kirkegang eller andre private Formaal kan af de dertil bemyndigede foresatte indrømmes uden Afkorting i Lønnen, naar vedkommende kan undværes fra Tjenesten, og det kan ske uden Udgift for Banerne til Afløsning m. v. Der er herved dog ikke givet de ansatte nogen *Ret*, som skulde kunne begrunde et absolut Krav i saa Henseende.«

Efter en Oversigt, der er givet i Rigsdagstidende 1897—98, Tillæg B, Spalte 133—138, havde Personalet i Administrationskontorerne 2 à 3 Ugers Ferie, Stationspersonalet 2 Uger, Tog- og Lokomotivpersonalet indtil 3 Uger, Værkstedernes maanedslønnede Arbejdere, »naar Forholdene tale derfor, og der ikke paaføres Banerne Udgift«, Skibspersonalet indtil 3 Uger, Ledbevogtningen (daglønnede uden faste Fridage) indtil 3 Uger, selv om der derved paaføres Banerne Udgift, medens det maanedslønnede Kolonnemandskab, der almindeligvis havde fri Søn- og Helligdage, kun kunde faa Ferie (indtil 3 Uger), saafremt der ikke paaførtes Banerne Udgift.

At disse Maksimumsgrænser for det almindelige Personale ikke var den virkelige Norm for Ferie, fremgaar af Jernbaneforbundets Andragende til Jernbanekommissionen af 1898 om en aarlig Permission af mindst 10 samlede Dage samt af Statsbanernes Feriebestemmelser af 1904 og 1910, der først fastslaar, at Personalet ikke har Ret til Ferie, og dernæst fastsætter Feriens Længde for maanedslønnede til 14 Dage som Maksimum for Personale uden for de højeste Lønningsklasser.

Medens Tog- og Lokomotivpersonale, Søfartspersonalet, Bane- og Telegraformænd, Bropersonale, der ikke havde faste Fridage, kunde gives 14 Dage uden Betingelse, maatte det øvrige Personale indtil 1910 nøjes med 7 Dage, dersom Ferien medførte Udgift for Banen.

Til dag- og timelønnede kunde Tjenestefrihed gives uden Løn, saafremt vedkommende kunde undværes fra sin Tjeneste. Daglønnede ved Baneafdelingen kunde dog faa Orlov paa ikke ud over een Dag — fra 1910 højst 2 Dage — pr. Maaned til Kirkegang og Altergang, Begravelse af nære Slægtninge, Bryllup og i Anledning af vigtige private Formaal, uden Afkortning i Lønnen.

I øvrigt kunde fra 1910 dag- og timelønnede efter 2 Aars fast Ansættelse ved Banerne faa 1 Uges Tjenestefrihed.

Lønningskommissionen af 1917 bragte en Ændring i Forholdet ved at foreslaa, at der gives Tjenestemændene en lovhjemlet Ret til at opnaa en passende aarlig Ferie uden Fradrag i Lønningsindtægter; Kommissionen ønskede dog de nærmere Regler fastsat af paagældende Styrelse, da Forholdene syntes alt for uensartede til, at der kunde fastsættes Fællesregler. Dernæst foreslog Kommissionen, at Erstatning for mistet Ferie bør gives ved Forlængelse af næste Aars Ferie, og at der, saafremt denne ikke kan skaffes, efter Ministerens nærmere Bestemmelse kan ydes et passende Vederlag i Penge. Endelig foresloges, at Tjenestefrihed uden for den egentlige Ferie kan indrømmes, hvor særlige Forhold taler derfor, uden at der finder Lønfradrag Sted.

De foreslaaede Regler blev optaget i Tjenestemandsløven af 1919. Spørgsmaalet om Gennemførelse af Ferieregler blev derefter behandlet af Lønningsraadet og Sparekommissionen af 1921; i sidstnævntes Betænkning oplyses, at Ferieforholdene ved Statsbanerne, Postvæsenet, Telegrafvæsenet og Toldvæsenet var:

1.— 3.	Lønningsklasse:	En efter Forholdene afpasset Ferie.
4.— 8.	—	3 Uger.
9.	—	2 Uger, dog 15 Aar efter Ansættelsen i 10. Lønningskl. 3 Uger.
10.	—	2 Uger.
11.—12.	—	2 Uger, 15 Aar efter den første Ansættelse i Etaten dog 3 Uger.
13.—17.	—	2 Uger.
18.	—	1 Uge.

Elever kan faa 2 Uger.

Værksted- og Remisearbejdere ved Statsbanerne og Reservepostbude 1 Uge.

Efter de fra samtlige Styrelser foreliggende Oplysninger var det Kommissionens Opfattelse, at en noget større Ensartethed vilde være ønskelig, og at de i Told- og Trafik-etaterne gældende Ferieregler maatte kunne danne Udgangspunkt for Ferieregler i de øvrige Etater. Endelig udtalte Kommissionen, at Ferien saa vidt muligt bør gives samlet og i videst muligt Omfang i Sommerhalvaaret.

I Tjenestemandsløven af 1931 blev der efter Forslag af Lønningskommissionen af 1929 foretaget en Ændring, hvorefter Retten til Pengevederlag for mistet Ferie, der ikke erstattes det følgende Aar, gøres absolut.

Endvidere er der efterhaanden sket enkelte Udvidelser af Ferien, saaledes har Ledvogtere og Værksted- og Remisearbejdere nu 2 Uger, hvorhos der fra 1. April 1944 efter Indstilling af et den 8. Juli 1937 nedsat Udvalg angaaende Statens Ferieordning er gennemført en midlertidig Forbedring af Ferieordningen, saaledes at Ferien for de Tjenestemænd, der har haft Adgang til 14 Dages aarlig Ferie, forlænges til 3 Uger, saafremt de paagældende inden Ferieaarets Udgang har haft Ansættelse i Statstjenesten i 18 Aar og har naaet en Levealder af 42 Aar.

Den fra ældre Tid givne Adgang til at tilstaa Tjenestefrihed uden Betaling i Anledning af ganske særlige Forhold blev som nævnt lovfæstet i 1919, og der er i denne Anledning givet detaillerede Regler om, i hvilke Tilfælde og i hvilket Omfang saadan ekstraordinær Tjenestefrihed kan tilstaa.

Endelig er der givet Regler om Betaling for Tjenestefrihed til Tjenestemænd, der vælges til Rigsdagsmænd eller paalægges borgerlige eller kommunale Hverv, eller som af andre end de oven for omtalte Grunde kan tilstaa Frihed.

Sygdom

I ældre Tid fandtes ingen Lovbestemmelser om Personalets Sygdomsforhold. I »Almindelig Instruks for samtlige Tjenestemænd ved de danske Statsbaner«, § 3 var fastsat følgende:

»Bliver en Tjenestemand ved Sygdom eller andet Forfald forhindret i at udføre sin Tjeneste, skal han straks melde saadant til sin nærmeste foresatte, som skal træffe de fornødne Foranstaltninger til Tjenestens Besørgelse. Forfaldet kan kræves godtgjort ved Lægeattest m. v., ved længere Udeblivelse fra Tjenesten skal den paagældende, saa ofte det forlanges, ufortøvet tilvejebringe ny Attest om vedvarende Utjenstedygtighed.

Saa snart Tjenestemanden atter bliver tjenstedygtig, skal han ligeledes uopholdelig melde det for sin nærmeste foresatte.«

Nogen fastslaaet Regel om, hvor lang Tid der kunde hengaa, forinden Spørgsmaalet om en sygemeldts Afskedigelse skulde tages op til Overvejelse, var der ikke. Sagens Afgørelse vil afhænge af blandt andet, om Sygdommen skyldtes Tilskadekomst i Tjenesten, vedkommendes fastere eller løsere Forhold til Statsbanerne samt Tjenestetid ved samme og Udsigterne til endelig Helbredelse og fremtidig Arbejdsdygtighed. Som Regel vilde der for det fast ansatte Personales Vedkommende, navnlig naar der var Tale om Pensionsret, hengaa 6—8 Maaneder, forinden Spørgsmaalet om Afskedigelse eller eventuel Anvendelse i anden Stilling blev taget op til Overvejelse. Maksimum vilde derved med en Opsigelsesfrist af 3 Maaneder blive ca. 1 Aar.

Det maanedslønnede Personale oppebar fuld Lønning under Sygdom, medens Lønnen for dag- og timelønnede bortfaldt. De fast ansatte dag- og timelønnede samt Stationsarbejdere, Elever paa Prøve og Lærlinge modtog Pengehjælp under Sygdom efter særlige Regler.

Lønningskommissionen af 1917 fandt ikke Anledning til at stille Forslag til Bestemmelser om Sygdom; den indskrænkede sig til at tilvejebringe en Statistik til Belysning af Forholdet mellem mandlige og kvindelige Tjenestemænds Arbejdsevne.

Sparekommissionen af 21. Februar 1921 stillede derimod Forslag om i Tjenestemandsløvens § 13 at indføje en Bestemmelse, der gav Hjemmel til Fastsættelse af et administrativt Reglement om Forhold under Sygdom. Ved en Tillægslov Nr. 496 af 25. November 1921 blev der da i Tjenestemandsløvens § 13 som Stk. 5 indføjet følgende:

»Ved et af Finansministeren efter Udtalelse af Lønningsraadet udstedt Reglement vil der kunne fastsættes Regler, hvorefter der under langvarig eller gentagen Sygemelding indtræder en Begrænsning af Lønningen samt gives Vejledning i Henseende til det Tidspunkt, da Afskedigelse af en sygemeldt Tjenestemand bør finde Sted.«

Det af Finansministeren den 10. Maj 1922 udstedte Reglement svarede, for saa vidt angik Spørgsmaalet om Afskedigelse, i det væsentlige til Statsbanernes Praksis. Som ny Regel fastsættes, at der, saafremt en Tjenestemand tilsammen har 180 Sygedage uden nogen sammenhængende Periode af 3 Aar, i hvilken Sygedagenes Antal tilsammen ikke overstiger 30, skal der herefter fra hver Sygedag fradrages $\frac{1}{1000}$ af den aarlige Lønning indbefattet alle almindelige og særlige Tillæg. Der bortses fra Sygedage, der er en direkte Følge af Tilskadekomst i Tjenesten, samt fra Sygedage i de normale aarlige Ferier eller andre sammenhængende tjenestefri Perioder. Styrelsen vil dog være berettiget til ikke i Tallet 180 at medregne Dageantallet for en enkelt alvorlig Sygdom, naar Spørgsmaalet herom rejses under Sygemeldingen eller umiddelbart efter Tjenestens Genoptagelse. For Tjenestemænd over 50 Aar forhøjes Tallet 180 til 250, og de kan frigøre sig for tidligere Sygedage ved i en sammenhængende Periode af 2 Aar efter det fyldte 50. Aar ikke at have over 30 Sygedage.

Finansministeriet har i Skrivelse af 11. Juni 1926 udtalt, at Formaålet med nævnte Regel er at sikre Staten mod, at Tjenestemændene upaakrævet er fraværende fra Tjenesten som Følge af Utilpashed og mindre alvorlige Sygdomstilfælde, hvorfor der ved Andragender om Fritagelse for Medregning af en enkelt alvorlig Sygdom ikke bør lægges absolut afgørende Vægt paa, om Sygdommen er af akut eller kronisk Art, men hvert enkelt foreliggende Andragende maa afgøres af paagældende Styrelse under Hensyn til samtlige om paagældende Tjenestemand oplyste Forhold, der bør tages i Betragtning. Naar en Sygdom er saa alvorlig, at den som en umiddelbar Følge medfører Afsked, bør Fritagelse for Medregning altid gives.

I Tilfælde af Tilskadekomst i Statsbanernes Tjeneste kan Statsbanerne helt eller delvis afholde saadanne særlige Helbredelsesudgifter m. v., som ikke paahviler eller afholdes af en Sygekasse. Naar efterladte efter Personale, der er død som Følge af Tilskadekomst i Statsbanernes Tjeneste, har Trang til øjeblikkelig Hjælp, kan der af Statsbanerne tilstaaes en ekstraordinær Understøttelse een Gang for alle efter nærmere angivne Satser.

Som en særlig Ordning for Statsbanepersonalet kan nævnes, at der i Medfør af Lov af 27. Marts 1934 ved Sammenslutning af de 2 hidtilværende Sygekasser for Statsbanernes Personale er oprettet en Sygekasse ved Navn »Statsbanepersonalets Sygekasse«, hvis Virkekreds er hele Landet, og til hvilken der ydes Statstilskud saavel af Socialministeriet (Folkeforsikringen) som af Statsbanerne.

Personalets retslige Stilling, Auditørinstitutionen m. v.

Medens Statsbanepersonalet som Tjenestemænd er underkastet de samme Regler som alle Statens øvrige Tjenestemænd, altsaa Tjenestemandsløven med de dertil hørende Regler, gælder der det særlige for Banernes Personale, at deres Virksomhed er af en speciel og farlig Art, og at det for at tilvejebringe fornøden Sikkerhed ved Jernbanedriften har været paakrævet i højere Grad end indenfor de fleste andre Etater at give detaillerede Forskrifter for Tjenestens Udførelse.

I Betragtning af den store Mængde af Forskrifter, saasom Politireglement, Sikkerhedsreglement, Signalreglement, Rangerreglement, og de forskellige Ordresamlinger m. v., der gælder for Banernes mange Omraader, er det ret overraskende, at det overhovedet har været muligt at faa hele dette System til at virke saa forholdsvis gnidningsfrit, som Tilfældet er.

Det er imidlertid forstaaeligt, at Tjenestens Særart og de dermed forbundne talrige Forskrifter let fører til en Række Overtrædelser af speciel Karakter.

I Jernbanernes Barndom var Forholdet mellem overordnet og underordnet Personale stærkt præget af et Over- og Underordningsforhold, der meget nærmede sig det tilsvarende Forhold i Militæretaten. Hertil medvirkede utvivlsomt foruden »Tidens Aand« den Omstændighed, at der i en Række ledende Stillinger ansattes forhenværende Officerer, ligesom Underofficerer blev foretrukket ved Ansættelser særlig i Togpersonalet. Af den saaledes herskende strenge Disciplin fulgte, at det var særdeles vanskeligt for en underordnet, om hvem der forelaa Indberetning for tjenstlig Forseelse, at faa Adgang til at fremføre et effektivt Forsvar.

Tjenstlige Forseelser, begaaet af Banernes Personale, blev forfulgt og paataalt af den paagældendes overordnede, uden at der var sikret Tjenestemanden nogen særlig Adgang til at forsvare sig.

Det betød derfor en betydelig Fordel for Personalet, da den særlige Auditørinstitution blev oprettet.

Stødet hertil blev givet i Begyndelsen af 1904, da Statsbanepersonalets retslige Stilling blev taget op til indgaaende Drøftelse i Fagpressen, hvorunder det fremhævedes, at den gældende Fremgangsmaade ved Undersøgelsen af tjenstlige Forseelser bevirkede, at Sigtede ikke fik Lejlighed til Forsvar. Samtidig hermed nedsatte Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg et særligt Udvalg til at arbejde med Sagen. Dette Udvalg foreslog bl. a., »at der af Kongen ansættes en Auditør, saaledes at en ensartet og formelt rigtig Behandling af alle betydelige Retssager sikres«.

Forslaget blev den 31. December 1904 fremsendt til Generaldirektionen med Anmodning om velvillig Overvejelse. Denne resulterede i, at der fra 1. Juni 1906 blev ansat en retskyndig Auditør ved Statsbanerne.

De første 5 Aar var Stillingen honorarlønnet, men ved Lov af 1. April 1911 blev den lovfæstet med en aarlig Løn af 4000 Kr., stigende til 6000 Kr.

Det fastsættes i Loven, at Auditøren sorterer direkte under Ministeriet for offentlige Arbejder, at han udnævnes af Kongen, og at han skal opfylde de almindelige Betingelser for Ansættelse som Dommer.

I lønmæssig Henseende blev Auditøren ved Lønningsloven af 1919 placeret i Statsbanernes 2. Lønningsklasse, men ved Lønningsloven af 6. Juni 1946 er Auditøren hen-

ført under Lovens Afdeling 7 og benævnes herefter »Auditøren under Ministeriet for offentlige Arbejder«.

Det er derhos fastsat i Loven, at det paahviler Auditøren at foretage Undersøgelse og afgive Indstilling i Sager, der angaar Uheld ved Statsbanerne eller Statsbanepersonalets tjenstlige Forhold. Herudover kan Ministeriet begære Auditørens Medvirken ved Undersøgelsen af andre under Ministeriet ansattes tjenstlige Forhold, ligesom Auditøren staar til Raadighed for Bestyrelserne for Privatbanerne i et nærmere bestemt Omfang.

De Regler, der følges ved Auditørundersøgelserne, svarer for saa vidt ganske til de Regler, der gælder for andre Tjenestemænd, idet hele Auditørstillingens Virkeomraade er bygget paa Reglerne om disciplinær Forfølgning og Straf i Tjenestemandslovens §§ 17 og 18 og Afskedigelsesbestemmelserne i §§ 60 og 61.

Sagernes Særart gjorde det naturligt, at det blev en bestemt Mand, der holdt Forhørene, idet man herigennem sikrede sig, at den paagældende erhvervede sig fornøden Sagkundskab til at vurdere de ofte indviklede Uheldssager eller lignende og samtidig opnaaede det for Personalet yderst vigtige, at faa Overtrædelserne bedømt saa ensartet, som det nu engang er muligt.

Med det store, forskelligartede Personale, Banerne arbejder med, og de mange vigtige Regler, der skal overholdes, er det overraskende, at der aarlig kun bliver Tale om ca. 100 Auditørundersøgelser. Dette tjener Personalet til Ære, selv om det tages i Betragtning, at det kun er de grovere Sager, der afgives til Auditørundersøgelse. Reglerne herom findes i Ordresamling A., hvorefter alle Disciplinærsager, der kan medføre Afsked, Degradation, Forflyttelse, Forsættelse til anden Tjeneste eller Bøde paa over 10 Kr., henvises til Auditørundersøgelse, hvilket yderligere gælder alle Sager, hvor de af Distriktscheferne, Søfartschefen og Værkstedscheferne trufne Afgørelser indannes for Generaldirektoratet, og hvor Generaldirektøren skønner det formaalstjenligt at lade Sagen gaa til Auditørbehandling. Iøvrigt gælder det om alle Sager, at de kan overgaa til Auditørundersøgelse, saafremt Generaldirektøren maatte finde det hensigtsmæssigt.

De af Auditøren behandlede Sager rummer ifølge Sagens Natur en Mangfoldighed af Overtrædelser fra almindelige Tilfælde af Beruselse i Forbindelse med Tjenesten, Uregelmæssigheder i Pengeforhold, personlige Stridigheder og vanskeligt Samarbejdsforhold til de hyppigt forekommende Sikkerhedsovertrædelser.

For alle disse Overtrædelsers Vedkommende er det en Fordel, at de kan behandles af en Embedsmand, der er formelt og reelt uafhængig af Banernes Ledelse, saaledes at hans Indstillinger kan møde Tillid saavel fra Personalets som fra Ledelsens Side.

Det lige nævnte Tal for aarlige Auditørundersøgelser, der ganske vist har udvist en jævn Stigning, viser, at Betydningen af Auditørinstitutionen for det store Flertal af Personalet alene er den mere negative, at der ved selve dens Eksistens er skabt en Tryghedsfølelse, saaledes at enhver ved, at han, hvis han skulde komme ud for et Uheld i Sikkerhedstjenesten eller andre tjenstlige Forseelser, kan være sikker paa at faa sin Sag grundigt undersøgt og vurderet uafhængigt og paa samme Maade, som lignende Forseelser hidtil er bedømt.

Foran er nævnt de særlige Forhold ved Banerne, som har ført til Auditørembedets Oprettelse og Virke og fremhævet den Fordel, der knytter sig til denne Ordning for

Personalet. Herved er peget paa en særlig karakteristisk Side ved Statsbanepersonalets Retsstilling.

Det drejer sig her om Personalets Pligter, der, som anført, var særlig udprægede og akcentuerede ved de mange Forskrifter, som har været fornødne for at sikre Banernes gode og trygge Drift.

Naar man ser paa Personalets Rettigheder, er det i første Række Lønnings- og andre Arbejdsvilkaar, der kommer i Betragtning. Hovedreglen er som bekendt den, at Banerne følger de for Statens øvrige Tjenestemænd gældende Regler. Herfor er der imidlertid redegjort andetsteds i Skriftet, og jeg skal derfor ikke gaa nærmere ind derpaa, men blot bemærke, at i alt Fald en Del af Statsbanepersonalet efter mit Skøn burde have forholdsvis højere Lønninger end andre Tjenestemænd i tilsvarende Lønningsklasser paa Grund af Arbejdets Farlighed, de store Krav, der stilles til Agtpaagivenhed og Omhu ved Tjenestens Udførelse, og de enerverende Forhold, hvorunder Arbejdet ofte maa udføres, Forhold, der ikke sjældent maa tages i Betragtning ved Bedømmelse af disciplinære Forseelser, og som har været medvirkende til, at de disciplinære Straffe for mange Forseelser er relativt lave.

Efter disse almindelige Bemærkninger om Personalets Retsstilling skal der anføres nogle nærmere Bemærkninger om Auditørinstitutionens Virksomhed.

Ser man nu først paa Spørgsmaalet om, hvilke tjenstlige Forseelser, der kan medføre disciplinær Straf, viser Tjenestemandslovens § 18, at enhver tjenstlig Forseelse kan belægges med disciplinær Straf. Nogen nærmere Definition af, hvad der forstaas ved »tjenstlig Forseelse«, giver Tjenestemandsloven ikke, men det følger af Sagens Natur, at der herved tænkes paa Tilsidesættelse af enhver Pligt, der paahviler Tjenestemanden i Kraft af hans Stilling som saadan. For Banernes Vedkommende er der, som nævnt, i en Række Reglementer givet Forskrifter for Tjenestens Udførelse, og om Personalets Optræden findes der Regler navnlig i Ordresamling A. under Afsnittet: »Personalets almindelige Forhold og Forpligtelser m. v.«.

Det er imidlertid ikke blot Pligter indenfor Tjenesten, der paahviler Tjenestemandene, men i Kraft af sin Stilling er Tjenestemanden forpligtet til ogsaa udenfor Tjenesten at optræde saaledes, at han er værdig til den Agtelse og Tillid, som hans Stilling kræver. Dette foreskrives udtrykkeligt i Tjenestemandslovens § 3, Stk. 1.

I Forbindelse hermed kan det nævnes, at det efter Lovens § 20 kan paalægges en Tjenestemand at fralægge sig ærerørige Beskyldninger ved Dom.

At en Tjenestemand beruser sig udenfor Tjenesten kan saaledes, hvis det f. Eks. sker paa offentligt Sted, være en tjenstlig Forseelse, idet han herved krænker den Agtelse, der bør være forbundet med hans Stilling. Anderledes, hvis det sker under rent private Former og ikke influerer paa hans Tjeneste i Form af forsinket Fremmøde og nedsat Opmærksomhed ved Varetagelsen af de tjenstlige Pligter, navnlig Sikkerhedstjenesten.

Efter Tjenestemandslovens § 3, Stk. 3 er Tjenestemandene derhos pligtige under Strafansvar efter Tjenestemandslovens § 18 og Straffelovens § 152 at iagttage Tavshed med Hensyn til de Forhold, som de paagældende bliver bekendt med, og hvis Hemmeligholdelse ifølge Sagens Natur er paakrævet. Afgrænsningen af den Indskrænkning i Tjenestemandenes Ytringsfrihed, som herved foreskrives, kan i Praksis volde Vanskeligheder, men følger dog i Almindelighed af Forholdets Natur. Vanskeligere er det i

Forbindelse hermed staaende Spørgsmaal om Tjenestemænds Adgang til over for Offentligheden at udtale sig om tjenstlige eller andre offentlige Anliggender. Der gælder vel ikke Indskrænkninger i Tjenestemændenes almindelige Frihed til at udtale sig om saglige Spørgsmaal, f. Eks. vedrørende Lovgivning, Administration, politiske Forhold m. m., naar det ligger uden for de paagældendes eget Tjenestoomraade. Banernes Personale kan eksempelvis udtale sig lige saa frit som andre Borgere om Strafforfølgning, Skattelovgivning eller et hvilket som helst andet Forhold uden for Banernes Omraade.

Naar en Tjenestemand derimod udtaler sig om et Spørgsmaal, der falder inden for hans Tjenestoomraade, er Ytringsfriheden ikke helt saa fri. Hvis en Tjenestemand her fremsætter Udtalelser, som er positivt urigtige, gør han sig skyldig i en Tjenesteforseelse. Hvis en Tjenestemand ved Banerne saaledes vil kritisere Generaldirektørens Dispositioner, er han for saa vidt berettiget hertil, men fremkommer han herunder med bevidst urigtige Oplysninger, eller krænker han den lige nævnte Tavshedspligt, gør han sig skyldig i en disciplinær Forseelse. Dette kan efter Omstændighederne ogsaa tænkes at være Tilfældet, selv om den rejste Kritik ikke indeholder direkte urigtige Oplysninger, naar den dog ved sit Indhold og sin Form er helt ubegrundet.

Et Spørgsmaal, der har givet Anledning til betydelig Vanskelighed, er Afgrænsningen mellem de disciplinært strafbare Forhold og de borgerligt strafbare Forhold. Der er naturligvis intet i Vejen for, at et Forhold baade kan rammes som tjenstlig Forseelse og som borgerligt strafbart, f. Eks. et uagtsomt Manddrab, forvoldt ved Tilside-sættelse af Sikkerhedsforskrifter. I saa Fald maa Styrelsen overveje, hvorvidt Sagen skal forfølges baade som disciplinær Sag og som borgerlig strafbar Sag.

Dette kan ofte være naturligt, idet Spørgsmaalet om, hvorvidt Forseelsen er saa graverende, at den bør medføre Afsked, eventuelt uden Pension, ikke finder sin Afgørelse ved, at en Tjenestemand f. Eks. faar en Bøde for uagtsomt Manddrab. Anderledes ligger Forholdet, hvis der er Tale om en Berigelsesforbrydelse som f. Eks. Tyveri eller Underslæb. Her er det ganske klart, at Domfældelse for saadant Forhold uden videre medfører Afskedigelse efter Tjenestemandenslovens § 60.

Der forekommer imidlertid paa dette Omraade en Række Grænsetilfælde, og Spørgsmaalet om, i hvilket Omfang Styrelsen er pligtig at anmelde en som borgerlig Forbrydelse strafbar Forseelse til Politi og Anklagemyndighed, har været omtvistet, og der har tidligere været fulgt forskellig Praksis i saa Henseende indenfor de forskellige Etater.

Spørgsmaalet er imidlertid nu løst ved Justitsministeriets Cirkulære Nr. 219 af 10. November 1938, hvor det som Hovedregel er foreskrevet, at enhver Tjenestemand er pligtig uopholdelig at indberette til den ham nærmest overordnede Styrelse, naar han bliver bekendt med, at en ham underordnet Person, har gjort sig skyldig i eller paa-draget sig grundet Mistanke om at have begaaet en offentlig Paatale underkastet straf-bar Handling, som enten falder ind under Straffeloven, eller for hvilken der er foreskrevet Frihedsstraf.

Naar det paagældende Forhold er begaaet under eller i Forbindelse med Tjenestens Udførelse, bør Styrelsen derefter som Hovedregel anmelde saadanne Forhold til de strafforfølgende Myndigheder.

Herfra gælder Undtagelse dels for det Tilfælde, at Centralstyrelsen finder, at den begaaede Lovovertrædelse ikke behøver at medføre Afsked fra Statstjenesten, og dels

i Tilfælde, hvor Centralstyrelsen skønner, at Strafforfølgning bør undlades under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder. I førstnævnte Tilfælde er der aabnet en fakultativ Adgang for Centralstyrelsen til at undlade at gøre Anmeldelse, og i sidstnævnte Tilfælde er det foreskrevet, at Spørgsmaalet skal forelægges for Rigsadvokaten til Afgørelse i Overensstemmelse med Reglerne i Retsplejelovens § 723, idet det er et Hovedprincip, at kun Retsmyndighederne — Justitsministeriet og Rigsadvokaten — har Hjemmel til at bestemme, at et strafbart Forhold paa Grund af særlige Omstændigheder ikke skal forfølges.

Med Hensyn til strafbare Handlinger, der ikke har Forbindelse med den paagældende Tjeneste, er det overladt Centralstyrelsen at skønne for hvert Tilfælde, om Anmeldelse bør ske.

I det Udvalg, der behandlede disse Regler, blev der fremført en Række Betragtninger imod at ændre den gældende Praksis. Det blev saaledes gjort gældende, at man ved at paalægge de overordnede Pligt til at anmelde Lovovertrædelser i Virkeligheden vilde stille Tjenestemændene daarligere end de øvrige Borgere, idet de derved vilde faa et ekstra Politi over sig, ligesom der pegedes paa det ubehagelige ved at paalægge Pligt til Angiveri.

Betragtningen om, at Tjenestemænd stilles daarligere end andre, fordi f. Eks. private Virksomheder undertiden er tilbøjelig til at lade Naade gaa for Ret, er imidlertid ikke afgørende. Selv om Tjenestemændene maaske i visse Tilfælde vil faa deres Forhold anmeldt til Politiet, mens de vilde slippe herfor i en privat Virksomhed, er dette vel naturligt, idet Tjenestemænd i Kraft af deres Stilling staar i et saadant særligt Tilidsforhold til Staten, jfr. ogsaa Pligten efter Tjenestemandslovens § 3 til at optræde paa en Maade, der er forenelig med Stillingens Anseelse og Værdighed, at de maa finde sig i en saadan Regel. Dertil kommer, at det er indlysende, at det var uholdbart, saafremt der gjaldt forskellig Praksis paa dette Punkt indenfor de forskellige Etater, og naar der skulde fastsættes en fælles Linie, forekommer det rimeligt, at Staten maa gaa i Spidsen med at holde Justits indenfor sine egne Rækker.

De nævnte Regler synes da ogsaa at tage skyldigt Hensyn til, at ikke enhver Bagatel giver Anledning til Politianmeldelse. Der er baade en objektiv Begrænsning til Straffelov eller Frihedsstraf og en subjektiv, hvorefter Anmeldelse kan undlades, naar Forholdet ikke skønnes at ville føre til Afsked fra Statstjenesten, ligesom Tiltalefald kan indstilles, naar særlige Omstændigheder taler herfor. Det er da kun naturligt, at alle saadanne Sager i Overensstemmelse med Retsplejeloven afgøres af Retsmyndighederne, hvorved fornøden Ensartethed i den fulgte Praksis vil kunne opnaas.

Herved er afgjort Spørgsmaalet om, i hvilket Omfang Tjenestemænds Forseelser skal eller bør anmeldes til de retsforfølgende Myndigheder, men uafhængig heraf følger Politiet af egen Drift alle offentlig Paatale undergivne Forhold, som kommer til dets Kundskab, og sker der f. Eks. en Ulykke ved, at en Bil kolliderer med et Tog eller lignende, vil Politiet straks træde i Virksomhed, ligesom der fra Banernes Side ganske naturligt ogsaa i et saadant Tilfælde straks vil blive tilkaldt Politi, hvad enten der paa det paagældende Tidspunkt er Grund til at antage, at der er sket nogen Forseelse fra en af Banernes Tjenestemænds Side eller ikke. Dette er jo ikke saa mærkeligt, naar det drejer sig om et Tilfælde, hvor en udenforstaaende er impliceret, f. Eks. en Bilist, saaledes at Ansvarsfordelingen maa oplyses ved en Politiundersøgelse,

men ogsaa hvor det drejer sig om en Jernbaneulykke, hvor ingen udenforstaaende er impliceret som mulig ansvarlig, vil Politiet blive tilkaldt.

Ved Driftsuheds-Reglementet er det paalagt den Station, hvortil et Uheld er anmeldt, for den stedlige Politimyndighed, eventuelt nærmeste Politistation, at anmelde de Uheld, ved hvilke Mennesker omkommer eller farligt saares.

Foruden de klare Tilfælde, hvor der enten kun bliver Spørgsmaal om almindelig borgerlig Strafforfølgning med deraf følgende Afskedigelse efter Tjenestemandsløvens § 60, eller der kun bliver Spørgsmaal om disciplinær Forfølgning, er der saaledes en Række Grænsetilfælde, hvor de to Forfølgninger gaar Side om Side, eller hvor man overvejer, om det skal være det ene eller det andet. I saa Henseende forekommer der Tilfælde, hvor man begynder med en disciplinær Undersøgelse i en Sag, hvor Tjenestemandens Forhold i og for sig ogsaa er strafbart som borgerlig Forbrydelse, f. Eks. uagtsomt Manddrab, og hvor det da kan tænkes, at man vil afgøre Sagen med en disciplinær Bøde, der ligger ikke uvæsentlig over den sædvanlige Praksis, saafremt Retsmyndighederne under Hensyn hertil vil undlade at forfølge Sagen videre.

Udfra det særlige Kendskab, Baneledelsen og Auditøren har til de mange Vanskeligheder for Personalet, f. Eks. som Følge af ekstraordinær Travlhed, mangelfuldt indøvet Afløsningspersonale, Mørklægning under Krigsforhold m. v. samt til den enkeltes — maaske iøvrigt særdeles tilfredsstillende — tjenstlige Forhold ved Banerne, vil Generaldirektoratet ofte være interesseret i at søge at faa den paagældende fritaget for borgerlig Strafforfølgning, idet Tilfældets Behandling rent disciplinært i det givne Tilfælde findes at være den retfærdige og rimelige Løsning.

Naar man dernæst ser paa Spørgsmaalet om, hvilke disciplinære Straffe, der kan anvendes, findes Reglerne herom i Tjenestemandsløvens § 18.

De disciplinære Straffe er Advarsel eller Irettesættelse, Bøde, der dog ikke maa overstige en halv Maanedes Løn, Forsættelse til anden Tjeneste, Forflyttelse, Degradation eller Afskedigelse.

Den nævnte Rækkefølge betegner Graden af Straffens Strenghed, og det har almindelig været antaget, at man ikke samtidig kunde anvende 2 Straffe, dog med den Begrænsning, som ligger i Sagens Natur, at Advarsel og Misbilligelse, saaledes som det almindeligt sker i Praksis, udtales i Forbindelse med den højere Straf, naar der da ikke er Tale om Afskedigelse.

Inden for den borgerlige Straffelovgivning er der udtrykkelig Hjemmel til at anvende Bødestraf i Forbindelse med alvorligere Straf som Frihedsstraf, naar særlige Betingelser er til Stede, og i den disciplinære Praksis kan der forekomme Tilfælde, hvor det vilde være naturligt at kombinere de forskellige Straffe, navnlig saaledes, at man anvendte Bødestraf som Tillæg til en anden Straf. Særlig praktisk er det dog ikke, og det er sikkert det heldigste, naar man har holdt paa det Princip, at der med den lige omtalte Modifikation kun kunde ikendes een af de hjemlede disciplinære Straffe i hvert Tilfælde.

Om Fremgangsmaaden ved disciplinære Sager findes der en Række spredte Regler med Udgangspunkt i Tjenestemandsløvens § 17, hvorefter enhver Tjenestemand, mod hvem disciplinær Undersøgelse for tjenstlig Forseelse indledes, har Ret til at blive gjort bekendt med en skriftlig Fremstilling af de faktiske Forhold vedrørende det passerede. Han har endvidere Ret til at lade føre Vidner og at vælge en Tillidsmand

til at være Bisidder ved Forhør og yde Bistand ved Vidneførsel samt eventuelt senere ved Udfærdigelse af skriftligt Indlæg.

Som Bisidder møder almindeligvis en af Tjenestemandens Kolleger, men efter § 17 er der udtrykkelig Hjemmel til, at der ogsaa vil kunne anvendes en Sagfører. I de fleste af Auditørsagerne ved Banerne er det naturligt, at Bisidderen vælges blandt Banernes eget Personale, da Sagkundskaben hos Bisidderen har særlig Betydning i disse Sager og det paa denne Maade vil være muligt for Bisidderen at yde den sigtede Tjenestemand den bedste Hjælp.

Til Brug ved Udarbejdelsen af skriftlige Indlæg har Bisidderen Krav paa at faa Udskrift af Forhørsprotokollen og Afskrift af samtlige fremlagte Bilag eller Adgang til at gennemgaa disse.

I Ordresamling A., pag. 132 ff. er der iøvrigt givet nærmere Regler for Fremgangsmaaden ved Behandlingen af disciplinære Straffesager.

I Tilslutning til denne Omtale af Personalets Retsstilling skal jeg sluttelig kort pege paa Spørgsmaalet om dets Erstatningsansvar for voldte Skader ved forsætlige eller groft uagtsomme Fejl samt om Erstatningsansvar for underordnet Personales skadevoldende Handlinger. Det er omtvistet, hvor langt en Tjenestemands Ansvar i saa Henseende gaar efter gældende Ret og bør gaa, men ved Banerne gælder i alt Fald særlige Forhold. Denne Tjenestes Særart og Farlighed gør det naturligt og nødvendigt, at der i Almindelighed ikke paalægges Personalet Erstatningsansvar for den Skade, der opstaar ved Fejl i Tjenesten, herunder naturligvis navnlig Sikkerhedstjenesten. Skadens Omfang staar ofte ikke i rimeligt Forhold til den Fejl, der har bevirket den eller til den paagældende Tjenestemands beskedne Lønning, og en Virksomhed som Jernbanedrift maa regne med en vis Driftsrisiko.

Der stilles meget store Krav til Personalet, naar Køreplanen skal holdes, samtidig med at der aldrig maa slækkes paa Fordringerne til Driftssikkerheden.

Det i Forhold til Banernes store Personale og omfattende Transporter beskedne Antal Auditørsager er et smukt Vidnesbyrd om Personalets Iver for at tilfredsstille disse Krav.

Organisations- og Forhandlingsforhold

Ifølge Grundlovens § 85 har Borgerne Ret til uden forudgaaende Tilladelse at danne Foreninger i ethvert lovligt Øjemed, og ingen Forening kan ophæves ved en Regeeringsforanstaltning. En Forening kan foreløbig forbydes; men der skal straks anlægges Sag imod den til dens Ophævelse.

Ikke destomindre nærede Tjenestemændene i Tiden indtil Systemskiftet i 1901 store Betænkeligheder ved at danne Foreninger til Varetagelse af deres Interesser over for Styrelsen. Ganske vist havde Guldsnorene i 1891 dannet en Forening, Jernbaneforeningen, med det Formaal at skabe et Samlingssted i Lighed med Officersforeningen og Studenterforeningen, men Foreningens Medlemsstab, Ledelse og Virkemaade udelukkede, indtil de faglige Interesser fra 1899 gjorde sig gældende, Muligheden for Sammenstød med Minister og Generaldirektør. Da Stationspersonalet i København i 1896 dannede en Forening, gav man den forsigtigt Navnet »De danske Statsbaners

underordnede Stationsbetjentes Understøttelsesforening«. Det fastsloges i Lovene, at Foreningen var aldeles upolitisk. Fynboerne var mindre ængstelige; da de i 1898 dannede Forening, udtaltes Formaalet aabent i Lovene: »at samle alt under Statsbanedriften henhørende underordnet Personale til en fælles Optræden med Hensyn til en Forbedring af deres Livsstilling i Særdeleshed med Lønningsforhøjelse, Tjenestetidens Forkortelse samt mere ensartet Frihed«. Iøvrigt dannedes der efterhaanden mange Foreninger over hele Landet, hver med sin selvstændige Ledelse. Forsøg paa at naa til Sammenslutning mødte i de første Aar ret store Vanskeligheder. Personalets Indstilling var forskelligt Øst og Vest for Storebælt, og Dansk Arbejdsmandsforbund søgte at samle de underordnede Funktionærer i dette Forbund. I Begyndelsen af 1899 samledes endelig de fleste underordnede Grupper »Sølvsnorene« i en Forening med klart fagligt Formaal. Foreningen antog samme Aar Navnet »Dansk Jernbaneforbund«.

Begyndelsen til Organisation af Arbejderne i Statsbanernes Værksteder og Remiser blev gjort af nogle Smede og Maskinarbejdere, som i 1896 dannede en Værkstedsklub i København, iøvrigt under Modstand saavel fra Administrationen som fra Arbejdernes egen Kreds. Efterhaanden dannedes flere Klubber, og der blev indledet et Samarbejde mellem disse, som den 17. Maj 1897 resulterede i Dannelsen af Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation. Arbejderne stillede i 1899 Krav om Lønforhøjelse, men blev afvist og søgte derfor Støtte hos Smedeforbundet, som dog ikke opnaaede noget Resultat. Der iværksattes derefter fra 1. Marts 1900 Blokade af Statsbaneværkstederne. Arbejderbevægelsen var imidlertid endnu saa ung, at ikke alle Arbejdere forstod Sammenholdets Styrke, men dels forblev uorganiserede, dels dannede Særforeninger. Smedeforbundet hævede maaske derfor Blokaden i November 1900, da Timelønnen blev forhøjet fra 29 til 32 Øre. De første Skridt til Dannelse af Lokomotivmændenes Organisation »Dansk Lokomotivmands Forening« blev gjort af nogle Lokomotivmænd, som i 1898 blev indbudt til en Kongres i Gøteborg til Dannelse af et nordisk Lokomotivmands Forbund. De danske Deltagere lovede at søge skabt en dansk Forening. Der blev afholdt Møder, men betegnende for Tidsaanden er, at flere Deltagere forlangte udtrykkeligt og som en Betingelse for deres Tilslutning, at der hos Generaldirektionen blev indhentet Tilladelse til at danne Foreningen. Foreningens Virksomhed begyndte den 1. Januar 1899, og den 17. s. M. modtog Foreningen Meddelelse fra Maskinchef Busse, at Generaldirektoratet ikke havde fundet noget at erindre imod, at en saadan Forening dannedes paa Grundlag af de fremsatte Love. Foreningens første Navn var Dansk Lokomotivfører- og Fyrbøderforening. Foreningen omfattede ogsaa Lokomotivpersonalet ved Privatbanerne, men som Følge af de i 1903 af Ministeren givne Forhandlingsregler maatte Privatbanemændene udskilles. Ogsaa Lokomotivmændene havde betydelige Vanskeligheder at kæmpe med, forinden Sammenholdet naaede sin fulde Styrke ved Omorganiseringen i 1915, ved hvilken Lejlighed Foreningen antog sit nuværende Navn, Dansk Lokomotivmands Forening.

Medens Enkeltmand og tilfældige Grupper tidligere havde forebragt Administrationen deres Ønsker om Forbedring af deres Kaar eller havde søgt Støtte hos enkelte Rigsdagsmænd, tog Dansk Jernbaneforbund straks efter sin Dannelse Initiativet og indsendte Andragende om forskellige Ændringer i Personalets Lønnings- og Arbejdsforhold. Da Andragendet ikke mødte Forstaaelse, rejste der sig en stærk Stemning blandt Personalet, som paa et stort Møde vedtog med passende Varsel at opsiges deres

Pladser, »dersom det maatte vise sig, at alt Haab om Forbedring af de nuværende slette Forhold skuffes«. Det kom dog ikke til nogen Krise, idet der i Foraaret 1901 blev gennemført en Lov om midlertidigt Løntillæg til det underordnede Personale.

For at forstaa Forholdene omkring Aarhundredskiftet maa man erindre Datidens politiske Brydninger mellem den store Del af Befolkningen, repræsenteret i Folketinget ved et betydeligt Flertal, og den sidste Regering før Systemskiftet i 1901. Brydningerne virkede ogsaa ind i de nye Organisationer. Da Jernbaneforbundets Formand, Pakmester P. D. Pedersen, i Begyndelsen af 1901 blev proklameret som Socialdemokratiets Kandidat i Slagelse-Korsør Kredsen, meddelte Trafikminister, Baron Juul-Rysensteen ham, »at da Varetagelsen af det ham som Medlem af Folketinget paa hvilende Hverv vilde forhindre ham i at udføre sin Tjeneste som Pakmester, anser Ministeriet det ikke foreneligt med hans Stilling ved Statsbanedriften, at han søger Valg til bemeldte Ting«. Da Skrivelsen blev bekendt i Offentligheden, rejste der sig en Storm. Der afholdtes et Protestmøde, hvor ogsaa deltog Medlemmer af en Række Organisationer uden for Banerne, men faa Dage efter blev P. D. Pedersen forflyttet til Varde. Sagen blev fremdraget i Folketinget, som vedtog at udtale sin Misbilligelse af, at Ministeren uden fyldestgørende Grund havde grebet ind i Spørgsmaalet om den paagældende Bestillingsmands Valgkandidatur. Ingen af Ministerens Partifæller stemte imod.

Jernbaneforeningens Viceformand, Assistent Vilhelm Ohlsson, der var anmeldt som Stiller for Venstre paa Frederiksberg, blev, da han ikke vilde efterkomme Ministerens Anmodning om at trække sig tilbage som Stiller, forflyttet til Sparkær.

Jernbaneforbundets Forretningsfører Chr. Nielsen ledede Forbundet under P. D. Pedersens Forflyttelse. Da Administrationen i Maj 1901 søgte at faa Portørerne til at overtage Arbejdet efter de hos Kørselsentreprenørerne paa Københavns Banegaard beskæftigede Kuske, protesterede Forbundet, og Chr. Nielsen blev da den 1. Juli 1901 af Generaldirektoratet forflyttet til Vedsted, men søgte Orlov uden Lønning og forblev i København.

P. D. Pedersen og Vilh. Ohlsson blev efter Ministerskiftet af Trafikminister Hørup flyttet tilbage til København den 1. August 1901, medens Chr. Nielsens »Forflyttelse« blev hævet den 1. November s. A.

Disse Begivenheder styrkede Personalets Sammenhold, og efter det politiske Systemskifte bedredes Forholdet mellem Administration og Organisationerne. Organisationerne satte nu ind paa at opnaa Beskyttelse for deres Tillidsmænd til at varetage Medlemmernes Interesser og at faa Indflydelse ved Fastsættelse af Lønnings- og Arbejdsvilkaar. Et efter Datidens Forhold betydeligt Resultat naaedes, da Minister C. Hage den 29. Juli 1903 fastsatte følgende Bestemmelser:

»Statsbanernes Funktionærer og Arbejdere have Adgang til at forhandle med deres Foresatte om deres tjenstlige Forhold i et videre Omfang end det kan ske gennem Enkeltmands Henvendelse ad tjenstlig Vej. Det staar Personalet frit for i dette Øjemed at indgaa Foreninger og vælge Tillidsmænd (Bestyrelse). Fra Statsbaneadministrationens Side bliver der imidlertid kun at forhandle med Foreninger, der udelukkende omfatter Statsbanernes eget Personale, ligesom Tillidsmændene skulde være valgt af og blandt dette Personale. Enhver saadan Forening, der ønsker at henvende sig til Administrationen om tjenstlige Forhold, har at anmelde sig for den

Embedsmand, der er den nærmeste fælles Foresatte for det Personale, som Foreningen omfatter, samt at tilstille ham en Fortegnelse over Medlemmerne.

Henvendelse fra en Forening skal udgaa fra dens Bestyrelse. Henvendelsen kan rettes enten til den for Foreningens Medlemmer nærmeste fælles Foresatte eller til en højere Myndighed, i sidstnævnte Tilfælde skal den fremsendes gennem den nævnte nærmeste Foresatte.

Administrationens Afgørelser vedrørende den enkelte ansatte (f. Eks. Udnævnelser, Afskedigelser eller Idømmelse af Straffe) kunne ikke gøres til Genstand for Henvendelser fra en Forening. Andragende eller Klage i en saadan Anledning maa fremsendes fra den paagældende selv ad sædvanlig tjenstlig Vej. En Genpart kan tilstilles Generaldirektoratet direkte.»

Som man vil se, opnaaede Personalet nu Anerkendelse af deres grundlovmæssige Ret til at danne Foreninger. Der blev ikke fastsat nogen Begrænsning for Antallet af Foreninger; kun maatte en Forening ikke have Medlemmer eller Tillidsmænd uden for Personalets Rækker. I Bestemmelserne manglede den for Personalet vigtige Pligt for Administrationen til at forhandle visse Sager, og Pligten til, at der skulde føres Protokol over Forhandlingerne. Det sidste Forhold var ikke uden Betydning, idet Foreningsmedlemmerne ved Offentliggørelsen af en Protokol kunde orienteres om Forhandlingens Gang og dens Resultat, ligesom Protokollens Tilstedeværelse vilde give Klarhed over, hvorvidt en Drøftelse mellem Administrationen og Personale af et Forhold kunde karakteriseres som Forhandling eller som Samtale.

Der opstod bl. a. paa Grund af de nævnte Mangler ved Forhandlingsretten hurtigt Gnidning mellem Administration og Personalets Organisationer, og disse begyndte at arbejde paa at opnaa en Ændring af de givne Regler. Forslag i denne Henseende førte dog ikke til noget Resultat, men i 1909 samlede Told- og Trafiketaternes Embedsmænd og Funktionærgrupper sig i to Centralorganisationer, som paa et Fællesmøde den 3. December 1909 vedtog et Forslag til nye Regler. Ved et Møde i Ministeriet den 25. Januar 1910 nedsattes et Udvalg til Behandling af Sagen. Resultatet blev, at Ministeriet for offentlige Arbejder, Finansministeriet og Indenrigsministeriet ved en Fællesbekendtgørelse i Statstidende for den 4. Maj 1910 fastsatte de i det store og hele endnu gældende Forhandlingsregler, som blev legaliseret ved Optagelse i Tjenestemandsloven af 1919 og med nogle Ændringer er gaaet over i de følgende Love, senest Tjenestemandsloven af 6. Juni 1946.

Efter disse Regler kan der højst anerkendes 2 Foreninger for hver Etat. Er der flere, maa de indgaa Forbund for at opnaa Anerkendelse som forhandlingsberettigede. Der maa ikke i Foreningen gives Adgang til andre end nuværende og forhenværende ansatte, herunder Aspiranter i paagældende Styrelsesgren. Der skal følges saadanne Regler ved Valg, at der sikres de forskellige Hovedgrupper en passende Repræsentation ved Forhandling med Styrelsen; de i en Styrelsesgren anerkendte Foreninger skal tilsammen overvejende repræsentere de i paagældende Styrelsesgren ansatte. Samme Anerkendelse kan af Finansministeren gives Centralorganisationer.

Den i 1903 givne almindelige Ret, som enhver Forening eller Enkeltmand havde til at henvende sig til Styrelsen, berørtes ikke af disse Regler.

Der er ved foranstaaende Ordning opnaaet en enklere Form for Forhandling til Fordel for saavel Administration som Organisation. Lønningskommissionen af 1917 udtaler herom bl. a.:

»For Styrelsen og for de ansatte i Etaterne er det af lige stor Betydning, at de mange modstridende Interesser inden for hver enkelt Etat faar en naturlig legitim Lejlighed til at brydes med hinanden indbyrdes, forinden Spørgsmaalene naar saa langt frem som til Henvendelser fra Tjenestemænds Side til Styrelsen, og denne legitime Lejlighed frembyder sig intet Steds bedre end i de samlede Organisationer, som agter at tage et Spørgsmaal op til Henvendelse . . . men iøvrigt er utvivlsomt de samlede Organisationer det eneste naturlige Udtryk for Etaterne, og Styrelsen har ret beset næsten endnu større Interesse end Etatspersonalet selv i, at baade Personalernes Henvendelser og deres Besvarelser paa Styrelsens Henvendelser sker paa det samlede Personales, ikke paa mindre Grupper, maaske Særinteressers eller ganske enkeltes Vegne . . .«

Forhandlingsretten fastslaar Pligt for Styrelsen til at afgive til Drøftelse Forslag til Ændringer i Love, Regulativer og almindelige Instrukser, som vil medføre Forandringer i bestaaende Lønningsregler, den reglementsmaessige Arbejdstid, de ansattes personlige retlige Stilling i Etaten og lignende ikke-tekniske Forhold, derimod ikke Forhold, der alene vedrører Enkeltmand. Dernæst har de anerkendte Organisationer Ret til at træde i Forhandling med Styrelsen om ethvert fagligt Spørgsmaal vedrørende Etaten, Grupper inden for denne eller Enkeltmand, dog ikke om Enkeltmands Ansættelse eller Afskedigelse. Den her givne Adgang gælder dog ikke Arbejdsledelsen eller Spørgsmaal, der væsentlig beror paa ingeniørmæssig, lægekyndig eller lignende Sagkundskab. Bortset fra denne Begrænsning er der ved de i 1931 og 1946 skete Lovændringer opnaaet Adgang til Forhandling om tekniske Spørgsmaal, hvilket hidtil var udelukket, se nærmere nedenfor.

Organisationerne har Adgang til efter Forhandling med Styrelsen at forelægge Sagen for Ministeren og til, saafremt det skønnes, at Styrelsen ikke har overholdt Forhandlingsreglerne, at forelægge Sagen for Ministeren, der kan paalægge Styrelsen at føre Forhandling og eventuelt kan suspendere paagældende nye Regler, indtil Forhandling er sket.

Endelig har Organisationerne Adgang til at lade en Forretningsfører eller Sekretær deltage i Forhandlingen, uden at den paagældende behøver at være ansat i Etaten.

I Tilslutning til Forhandlingsreglerne er der i Tjenestemandsløven af 1931 givet Regler om Oprettelse af en Voldgiftsret til Afgørelse af Tvistigheder mellem Styrelsen og Tjenestemændenes Centralorganisationer om Forstaaelse af Love, Regulativer og almindelige Instrukser, der efter Lovens § 19 ikke kan indbringes for Domstolene.

Retten bestaar af en af Højesterets Præsident blandt denne Rets Dommere udpeget Formand, 2 af Østre Landsrets Præsident blandt denne Rets Dommere udpegede Medlemmer, samt 2 af Finansministeren udpegede Medlemmer, af hvilke det ene repræsenterer Styrelsen og det andet Tjenestemændenes Centralorganisationer og udpeges efter forudgaaende Indstilling fra disse Organisationer.

Sagernes Indbringelse for Voldgiftsretten sker paa Forlangende af en af de anerkendte Centralorganisationer.

I 1931 Løven var der tillige givet den Tjenestemand, der anser sig forurettet, Adgang til at rejse Sag, men denne Adgang er bortfaldet ved Løven af 1946. Det kunde maaske forekomme urimeligt at afskære den enkelte Mand Retten til at faa en Fortolkning, som berørte ham, paadømt ved Voldgiftsretten, men Lønningskommissionen begrundes Ændringen med, at det maa virke urimeligt, at en enkelt Tjenestemand har

Adgang hertil, medens den enkelte Organisation ikke har Adgang dertil uden gennem Centralorganisationen. Det vilde endog kunne forekomme, at en enkelt Tjenestemand til Fordel for sig, men til Skade for Helheden, kunde søge omstødt ved Voldgiftsretten en Fortolkning, som vedkommende Centralorganisation hverken vil eller kan klage over.

Denne Voldgiftsret, der ligesom Statsbanernes Tjenestetidsnævn har en betydelig Virkning allerede ved sin Eksistens, har haft ret store Fødselsvanskeligheder. Efter Andragende fra Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg nedsatte Trafikministeren den 12. Oktober 1925 et Udvalg til Drøftelse af Spørgsmaal om en Voldgiftsret med den foran omtalte Opgave samt Spørgsmaalet om en Udvidelse af Forhandlingsretten til ogsaa at omfatte tekniske Spørgsmaal. Udvalget afgav Betænkning med Forslag den 10. Marts 1926, og paa Grundlag heraf udstedte Regeringen den 24. September s. A. en Bekendtgørelse om Voldgiftsret omfattende Forholdet mellem Staten og Tjenestemændenes Centralorganisationer I og II (Funktionærklasserne og Embedsklasserne). Foranlediget ved Kritik, som i Landstinget under Finanslovdebatten den 26. Marts 1926 blev rejst imod Planen om saadan Voldgift, udtalte Trafikministeren bl. a., at der kun var Tale om at afgøre, hvorledes det af Ministeren eller Administrationen givne Reglement rettelig bør forstaas, og at disse til enhver Tid var i Stand til at ændre disse Reglementer, som ikke vedrørte givne Love eller krænkede Rigsdagens Rettigheder.

Efter det samme Aar stedfundne Regeringsskifte ophævedes Bestemmelserne om Voldgiftsretten ved Bekendtgørelse af 21. Januar 1927. De paagældende Centralorganisationer anlagde derefter Sag mod Finansministeriet med Paastand om, at denne Ophævelse kendtes ugyldig, og stillede i subsidiære Paastande Krav om Forhandling om Ophævelsen. Østre Landsret statuerede i sin Dom af 6. Oktober 1927, at Finansministeriet ansaas berettiget til — uden Forhandling med de vedkommende Organisationer, som ej heller var anerkendte som Forhandlingsorganer (der maatte efter dagældende Lov kun være 2 Centralorganisationer, men der eksisterede 3) — at ophæve en af samme Ministerium administrativt indført Voldgiftsret.

Som tidligere omtalt blev Voldgiftsretten genindført og Spørgsmaalet om Centralorganisationen legaliseret ved Tjenestemandsloven af 1931.

Ved Tjenestemandsloven af 1946 har Forhandlingsretten faaet en Udvidelse ved Bestemmelserne i § 26 om Oprettelse af Personalenævn inden for de enkelte Styrelser. I dette Nævn findes Repræsentanter for Styrelsen og de forhandlingsberettigede Tjenestemandsorganisationer. For Nævnet skal forelægges saadanne Sager, hvor der fra en Tjenestemand foreligger Indsigelse mod en af hans foresatte givne Paategning paa hans Ansøgning om Forfremmelse. Spørgsmaal af den her omhandlede Art kan kun indbringes for Personalenævnet gennem vedkommende forhandlingsberettigede Tjenestemandsorganisation. De nærmere Regler fastsættes af vedkommende Minister efter Forhandling med Finansministeren.

Denne Nyordning er Resultatet af mange Aars Forhandlinger om Tjenestemandsrepræsentanters Adgang til at deltage i Udvælgelsen til Forfremmelser, hvilket Krav ikke har kunnet gennemføres ved Behandling i forskellige Udvalg.