

Danske Privatbaners
Fællesrepræsentation

1905

7. SEPT.

1955

VED

OLUF BANG

*Les 2108 om Jørgen Steu-
hell*

THORELL & THOMSEN A/S

Tiden omkring århundredeskiftet er den danske privatbanedrifts blomstringstid. Ikke kulminationen, den indtræffer i årene lige efter den 1. verdenskrig — og så standser den brat, så tager bilismen sit vældige opsving, som fortsætter og fortsætter — hvorlænge? Ja, hvem ved. Jeg husker fra et af vore sidste delegeretmøder en samtale med generaldirektør Terkelsen. Det var i de hyggelige timer, hvor mødet med dets drøftelser i de saglige former er vel overstået, hvor man snakker åbenhjertigt sammen om tingene og ikke er bange for at røbe sine mere eller mindre begrundede tanker. På selve mødet havde naturligvis også det uudtømmelige spørgsmål: „baner og biler“, med alle dette problems konsekvenser været til diskussion og banernes standpunkter præciseret, — ja, jeg siger „naturligvis“, for hvilket spørgsmål kalder mere på opmærksomheden i de senere år, hvilket problem har større økonomiske konsekvenser for banerne end dette, hvilke vanskeligheder for banernes fortsatte trivsel, i visse tilfælde eksistens, er til syvende og sidst betydeligere end de, der direkte og indirekte følger af denne konkurrence? Såre legitime spørgsmål — som f. eks. om tilslutningsvederlag og postbefordringstakster — bliver mod dette kun småting. Nå, jeg sad altså og snakkede om dette tema med generaldirektør Terkelsen, som er en klog mand, der tænker udover dagen og vejen, og jeg husker, hvordan han på en gang med et fint lille smil sagde: — Ja, nu har bilerne deres kronede dage, men hvor længe? Hvornår vil *flyvevæsenet* have udviklet sig, så det både kan og vil påtage sig sin væsentlige del af trafikken, person såvel som gods, på længere såvel som kortere afstande? Om ti år måske? Qui vivra verri.

Dette citat er selvfølgelig ikke ordret, jeg er dog sikker på, at selve hans tanke er gengivet korrekt, for den slog mig.

Nå, men det er jo et andet spørgsmål, og dets fremtidige løsning, hvordan den så bliver, forandrer jo ikke banernes stilling idag, og spiller ingen rolle i det billede, vi her skal forsøge at trække op, af privatbanernes nutid og fortid fra den gang, de besluttede at træde sammen og i forening varetage deres interesser.

Den første organisation af danske privatbaner til varetagelse af visse fælles interesser var, som bekendt, *pensions- og enkekasen*, der blev oprettet på et møde d. 10. februar 1898.

Forud var gået et årelangt arbejde med drøftelse af alle de herhen hørende spørgsmål — pensioneringsmåden, pensionernes størrelse, udgifternes fordeling på bane og tjenestemand etc. — sagkyndige havde været tilkaldt og adskillige møder afholdt, men herom må henvises til det lille skrift, som pensionskassen lod udgive i 1948 i anledning af 50 års jubilæet. Her skal kun anføres, at det nævnte møde, 10/2 1898, blev pensionskassens konstituerende generalforsamling, fjorten baner var repræsenterede, der førtes en længere diskussion om vedtægterne, som sluttelig blev vedtaget af 10 baner, der samtidig indmeldte sig som interessenter, og det besluttedes, at *Danske Privatbaners Pensions- og Enkekasse*, med ministeriets approbation, på dette grundlag skulle træde i kraft d. 1. april 1898. Hvilket skete.

Den næste sammenslutning er fra 1899, hvor *Danske Privatbaners gensidige Ulykkesforsikringsforening* oprettes og træder i virksomhed. Også her må m.h.t. det forberedende arbejde og forhandlinger nærmere henvises til det lille jubilæumsskrift, foreningen udgav i 1949. Her skal kun nævnes, at en væsentlig spore til denne forenings dannelse — som forøvrigt allerede forud var drøftet — blev givet ved loven af 7. januar 1898 „om arbejdernes forsikring mod følger af ulykkestilfælde i visse virksomheder“, der bl. a. omfattede jernbanedrift og udvidede arbejdsgivernes ansvar meget betydeligt.

På et møde i september 1898 — ganske vist en generalforsamling i den nystiftede *pensionskasse*, men sådanne formaliteter så man heldigt bort fra, — på dette møde altså blev der nedsat et udvalg til at overveje banernes stilling i anledning af den nævnte lov, og dette udvalg arbejdede hurtigt. Et par måneder efter lod det indkalde til nyt møde, d. 2. decbr., hvor 17 baners repræsentanter mødte og vedtog lovene for den nye forening. Ministeriets approbation blev indhentet og den 15. januar 1899 trådte ulykkesforsikringsforeningen i virksomhed.

Og knap et år efter følger så den „*Gensidige Forsikringsforening*“. Også her er det en ny lov, der ansporer til dannelsen, nemlig *loven af 26. marts 1898 om erstatningsansvar for skade ved jernbanedrift*, som skærper banernes ansvar betydeligt. Det udvalg, der i september 1898 nedsattes i anledning af ulykkesforsikringsloven, får samtidig til opgave at overveje konsekvenserne af den nye erstatningslov,

„navnlig også spørgsmålet om dannelsen af en gensidig forening til dækning af banernes risiko“, og efter at ulykkesforsikringsforeningen er ordnet, tager udvalget fat på denne næste opgave. Det arbejder atter med prisværdig energi, forhandler med ministeriet og andre, udarbejder et udkast til vedtægter, og på et møde af privatbanernes delegerede den 21. september 1899 vedtager forsamlingen disse vedtægter. Den 1. januar 1900 træder da *den gensidige forsikringsforening* i virksomhed.

Således er altså ved år 1900 skabt sammenslutninger af privatbanerne til varetagelse af deres sager på tre særdeles vigtige områder: pensionsspørgsmål, ulykkesforsikringsspørgsmål og erstatningsspørgsmål.

Men et egentlig fællesorgan, ikke til at bestemme over dem, men til at vejlede dem, til at samle deres interesser, til at forhandle på deres vegne med ministerier og andre myndigheder for at fremskaffe ensartede afgørelser, endelig med ret og pligt til regelmæssigt eller i særlige anledninger at sammenkalde dem til drøftelse af fælles interesser, kort sagt: *et legaliseret udtryk for deres fællesskab*, — og det er, som bekendt, meget vigtigt, det er ikke blot i ordsproget, at enighed giver styrke, — et sådant organ fandtes endnu ikke.

Men det er ved at opstå, så at sige af sig selv. Det er i virkeligheden generalforsamlingerne i pensionskassen, som bliver det første grundlag for et sådant fællesskab, det første sted hvor fællesinteresser kommer til udtryk. Og det er i og for sig naturligt nok, til disse generalforsamlinger indkaldes jo repræsentanter for de interesserede baner, det var i første omgang ganske vist kun ti, men meget snart sluttede banernes store flertal op, og så *har* vi altså virkelig en repræsentativ forsamling.

Læg mærke til et par ting: Det første protokollat i ulykkesforsikringsforeningens bestyrelsesprotokol begynder således: „Efter at der på et møde af delegerede for Danske Privatbaner i september måned —“ etc. Bemærk betegnelsen: *et møde af delegerede*. Det er pensionskassens første ordinære generalforsamling, der sigtes til, men, utvivlsomt bevidst, giver man den her en betegnelse, der uden nærmere præcision svarer til et videre interesseområde.

Og fremdeles: uden at der formelt er indkaldt til det, uden at der i generalforsamlingens dagsorden er indeholdt noget herom, finder der ved dette møde en livlig forhandling sted om to andre vigtige spørgsmål af fælleskarakter, nemlig de to foran omtalte love, der nedsættes et udvalg til at fremkomme med forslag, og resultatet bliver de to forsikringsforeninger.

Det vil altså sige, at denne generalforsamling *i realiteten* må betragtes som privatbanernes første delegeretmøde.

Det udvalg, der i 98 blev nedsat til at forberede dannelsen af de to foreningen, bestod af folketingsmand *Klaus Berntsen*, ingeniør *Winkel* og borgmester *Neumann*, det havde suppleret sig med driftsdirektør *Kier* og driftsbestyrer *Helweg*, og i begge foreninger blev disse fem af de første ordinære generalforsamlinger valgt til bestyrelse. *Winkel* var desuden medlem af pensionskassens bestyrelse, *Neumann* (fra 1900) og *Klaus Berntsen* (fra 1902) ligeledes, og endvidere var driftsbestyrer *Bentzon* og driftsdirektør *Harboe* medlemmer her.

Nu afholder vedtægtsmæssigt de respektive foreninger deres årlige generalforsamlinger, men meget snart dukker et nyt fællesorgan op: d. 10. september 1901 afholdes i forbindelse med generalforsamlingerne et særligt *delegeretmøde*. Det kaldes udtrykkeligt således i den protokol, der fra da af og stadig føres under betegnelsen: *Forhandlingsprotokol for Danske Privatbaners Delegeretmøder*.

Hvem har indkaldt til dette møde? Det fremgår ikke af protokollen eller andre steder.

Måske det er de tre foreningers bestyrelser, der jo i alt væsentligt bestod af de samme mænd; måske disse mænd, som i første række har taget initiativet og gjort de store forberedende arbejder til de forskellige foreningers dannelse og derefter ført dem videre, måske de har betragtet sig, og af de øvrige privatbanemænd er blevet betragtet, som en slags fællesledelse *de facto*. Hvordan det nu end er: det *første egentlige delegeretmøde* bliver afholdt.

Og som det fremgår af protokollen, er det ikke nu et dæknavn for et møde, hvor sager, der henhører under de øvrige sammenslutninger, behandles. Det er andre spørgsmål af fælles interesse, som her tages op.

Dagsordenen for det første møde omfatter:

- a. en beretning ang. forhandlinger med postvæsenet om forøget betaling for postens besørgelse.
- b. Drøftelse af „en ordning med statsbanerne ang. tilvejebringelse af vogne til befordring af gods fra privatbanerne ind på statsbanerne“.
- c. „Forhandling om taksterne ved direkte indskrivning mellem statsbanerne og privatbanerne“.

Og endelig som det fjerde punkt — meget oplysende —
d. „Udgifterne ved Delegeretmødet“, —
som det vedtoges at opfordre forsikringsforeningen til at afholde.
For der stod jo endnu ingen selvstændig organisation bag delegeret-
mødet.

På det næste *Delegeretmøde i september 1902*, aflægger bl. a. det
under punkt b på det forrige delegeretmødes dagsorden nedsatte ud-
valg til forhandling med statsbanerne beretning.

Desuden drøftes forskellige økonomiske forhold, således „om assu-
ranceforholdenes bedring“, som bestyrelsen for den gensidige forsik-
ringsforening anmodes om at tage under overvejelse, — og ligesom
sidst vedtager man at lade denne forening afholde udgifterne, den
må da antages at have haft bedst råd!

På *delegeretmødet i september 1903* er det første punkt: „Forman-
den for det på sidste delegeretmøde nedsatte udvalg til undersøgelse
af assuranceforholdene gav beretning“ — og blev bemyndiget til at
fortsætte sine undersøgelser og eventuelt slutte overenskomst med
assurance-selskaber.

Dertil er at bemærke, at der på det forrige delegeretmøde *ikke*
blev nedsat et specielt udvalg til at forhandle om disse forhold, men
bestyrelsen for forsikringsforeningen blev anmodet om at tage sig
af dem, og gjorde det. Det bekræfter jo vor ovenfor omtalte formod-
ning om, at det er de samme mænd, der må tage sig af de forskellige
fællessager.

Og da man på samme delegeretmøde nedsætter et udvalg til for-
handling med statsbanerne og forenede dampskibsselskab om udveks-
ling af frikort, er det påny de samme fem mænd, denne gang suppleret
med landstingsmand Berthelsen og folketingsmand Fogtmann.

Men på det følgende *delegeretmøde i september 1904* dukker et
nyt punkt op på dagsordenen:

„c. Forslag til dannelse af en repræsentation for privatbanerne.“

Og herom er tilført forhandlingsprotokollen:

„Følgende beslutning vedtoges med 18 stemmer mod 10:

Delegeretmødet vedtager i princippet at slutte sig til tanken om
en fællesrepræsentation for samtlige danske privatbaner og anmoder
forslagsstillerne om indtil næste møde som udvalg at varetage ba-
nernes fællesinteresser samt forelægge spørgsmålet påny på næste
års delegeretmøde.“

Hvem er „forslagsstillerne“? Det står der intet om.

Ang. et par andre sager på samme delegeretmøde (om frikort og om overenskomst med statsbanerne) meddeler protokollen, at de „henvistes til det stående udvalg“. Hvad er det for et? Det har ikke været nævnt før.

Vi søger da den protokol, som er betitlet „Danske Privatbaners stående Udvalg og Fællesrepræsentation“. Den indledes således:

„År 1904 onsdagen den 19. oktober middag kl. 12 afholdtes på hotel Dagmar i København møde af danske privatbaners stående udvalg“.

Det „stående udvalg“ har altså på det tidspunkt været en fastslået institution eller i det mindste et faktisk fungerende organ for banerne.

Videre står der i protokollen:

„I mødet fremlagdes beretning fra det den 2. f.m. afholdte delegeretmøde af danske privatbaner, hvorefter der til at varetage banernes fællesinteresser og forberede næste års delegeretmøde var valgt et udvalg bestående af“ — og så følger navnene, det er de samme, vi før har nævnt, bestyrelsesmedlemmerne for pensionskassen og de to forsikringsforeninger, og dertil landstingsmand Berthelsen, ialt 8. Med andre ord: Det er disse mænd, som har været de i delegeretmødeprotokollen omtalte „Forslagsstillere“, og hvordan det nu end har forholdt sig før, så er det fra nu af de samme, som udgør „det stående udvalg“.

Mødeprotokollen af 19/10 1904 oplyser videre, at samtlige medlemmer var mødt undtagen driftsdirektør Kier, som havde meldt forfald, samt at *borgmester Neumann* blev valgt til formand indtil næste delegeretmøde.

Der forelå på mødet ikke sager af større betydning: en *anmodning fra tre presseforeninger om frikort* — som henvistes til banebestyrelserne med henstilling om at afvente statsbanernes afgørelse i en tilsvarende sag; en *sag fra Varde—Nr. Nebel Jernbane ang. statsbanernes krav for rangeringsudgifter ved overgang af vogne fra privatbanen til statsbanen*, — herom nedsattes et udvalg bestående af Berntsen, Helweg og Berthelsen til nærmere undersøgelse af forholdene; en henvendelse fra danske privatbaneforeninger (funktionærerne) til fællesrepræsentationen, om at virke for et *fælles løn- og uniformsreglement*, — herom oplyste Neumann, at henvendelse var sendt til ham, og han havde svaret, at der ikke fandtes nogen fællesrepræsentation; endelig et forslag fra Kier om, at udvalget skulle holde møde en gang om måneden, det fandt man dog ingen anledning til, men vedtog, så vidt muligt, at holde møde hvert kvartal.

På næste møde i „det stående udvalg“, januar 1905, forelå bl. a. sagen om *frikort til pressen*, og det vedtoges, efter at statsbanerne nu havde afsluttet overenskomst med presseforeningerne, at henstille til banerne at afslutte lokale overenskomster, således at de giver hver dagbladsredaktion i de byer, den pågældende bane berører, et frikort til denne imod, at bladet til gengæld optager den ordinære køreplan, takstforandringer og meddelelse om extratog (den ordning har unægtelig forandret sig siden). Endvidere var der *sagen fra Varde—Nr. Nebelbanen*. Der havde udvalget afgivet en betænkning, som nu blev sendt til banen med henstilling om at søge fornyede forhandlinger med statsbanerne, og hvis disse ikke førte til et tilfredsstillende resultat, da påny at sende sagen ind til udvalget. Den vigtigste sag på mødet var et *forslag fra generaldirektoratet for Postvæsenet til en ændret overenskomst med privatbanerne om betaling for postens besøgelse*. I den anledning havde udvalget korresponderet med samtlige baner og modtaget en række bemærkninger, og det vedtoges nu at tilskrive generaldirektoratet, at man ikke havde bemyndigelse til at afslutte en sådan fælles overenskomst, den måtte indgås med hver enkelt bane, men at man var villig til at anbefale banerne at tiltræde overenskomsten med nogle nærmere angivne ændringer.

På mødet i maj 1905 oplystes det, at denne sag endnu ikke var bragt endeligt i orden, men generaldirektionen havde stillet sig imødekommende, så man håbede på et godt resultat. Endvidere forelå en beretning om *forhandlinger med Dansk Kautionsforsikrings-selskab* (vedrørende funktionærerne), sagen var gået i stå. Heller ikke sagen fra Varde—Nr. Nebelbanen om rangeringsafgift var kommet videre.

Endelig vedtoges det at afholde delegeretmøde i den første uge af september, og det blev overdraget formanden at udarbejde et nyt forslag om *oprettelse af en fællesrepræsentation*.

På et møde i august 1905 vedtoges et „Forslag til regulativ for delegeretmøder og en fællesrepræsentation“, og *dagsorden for delegeretmødet* fastsattes således:

Valg af dirigent.

- a. Beretning om, hvad der er passeret siden sidste delegeretmøde: (Afgives af formanden).
- b. Forslag til et regulativ for delegeretmøder og fællesrepræsentation. (Indledes af formanden).
- c. Forhandling om ordningen af kommissariats forholdene. (Indledes af driftsdirektør Kier).

- d. Sagen om fælles-assurance af bygninger og løsøre. (Beretning afgives af landstingsmand Berthelsen).
- e. Eventuelle valg af medlemmerne af repræsentationen.
- f. Fastsættelse af stedet for næste delegeretmøde.

Den 7. september 1905 afholdtes delegeretmødet.

Dagsordenen blev foretaget overensstemmende med det nævnte forslag, og i protokollen er noteret at „samtlige privatbaner i drift med undtagelse af Nordfynske Jernbane og Thisted—Fjerritslev Jernbane var repræsenterede“.

Om formandens beretning, der i det væsentlige omfattede de sager, vi har nævnt, foreligger ingen bemærkninger i protokollen, den må da antages at være taget til efterretning. Heller ikke om Kiers redegørelse for kommissariats forholdene er anført nogen udtalelse fra forsamlingen, og til Berthelsens beretning om assuranceforholdene står der kun, at „repræsentationen anmodedes om at have opmærksomheden henvendt derpå“.

Ang. selve *oprettelsen af en repræsentation* er protokollen dog lidt fyldigere. Det meddeles, at oprettelse blev vedtaget med 28 stemmer mod 4 (desværre ikke hvilke 4). Endvidere at udvalgets forslag til regulativ blev vedtaget med visse, nærmere angivne ændringer, derunder, mærkeligt nok og ikke nærmere motiveret i protokollatet, at benævnelsen „fællesrepræsentation“ ændres til „repræsentation“. Har man frygtet, at benævnelsen *fællesrepræsentation* skulle indicere for megen myndighed, for megen indgriben i de enkelte baners selvstændighed?

Men repræsentation eller fællesrepræsentation — nu er dette fællesorgan i alt fald skabt, *7. september 1905*, og fra denne dag træder det i funktion med de af delegeretmødet valgte medlemmer, der i protokollen nævnes således:

Borgmester Neumann, folketingsmand Berntsen, driftsdirektør Kier, ingeniør Winkel, landstingsmand Jørgen Berthelsen, driftsbestyrer Helweg, driftsdirektør Harboe.

Repræsentationen vælger borgmester *Neumann* til *formand*.

Når denne beskrivelse af, hvad der gik forud for fællesrepræsentation, — ja, jeg kalder den dristigt således, det er dog under det navn, vi nu i en årrække har kendt den, — er gjort så forholdsvis fyldig, er det af flere grunde: dels fordi det formentlig altid er interessant at følge, hvad jeg kalder: den historiske tilblivelse; dels fordi det viser, hvor stort det forberedende arbejde var, hvilken indsats det krævede af de mænd, der udførte det; dels for at påpege den modstand det, formentlig i selvstændighedens navn, mødte fra

adskillige sider, hvor fremsynetheden ikke var så stor som hos dem, der, trods alt, gennemførte sagen; og endelig for at give et billede af, hvor selvfølgelig de første skridt førte ind på det spor, fællesrepræsentationen senere har fulgt.

Den 26. oktober 1905 holdt *repræsentationen* sit første møde, det skete på hotel Dagmar i København, for noget fælleskontor fandtes ikke.

Fra *generaldirektoratet for postvæsenet* forelå en skrivelse, hvorefter der på forslaget til finansloven for 1906—07 var søgt bevilling til en nærmere angiven forhøjelse af betalingen for postens befordring i postvogn på privatbanerne. Til efterretning, og meddelelse sendes til samtlige privatbaner.

Endvidere drøftedes det rigsdagen forelagte *forslag om kommissarie*, og det vedtoges at tilskrive det pågældende rigsdagsudvalg med henstilling, at privatbanerne stilles så frit som muligt, at de i det hele sidestilles med statsbanerne, og navnlig, at de ikke blev underlagt disses men ministeriets kontrol, hvis de nuværende kommissarier skulle omdannes eller bortfalde.

Det var det væsentlige, og nu følger med nogenlunde regelmæssige mellemrum den lange række af repræsentationsmøder.

Af sager, repræsentationen i det første år behandler, kan nævnes *overenskomsten med postvæsenet*, som samtlige baner tiltræder; spørgsmålet om en *udvidelse af forsikringsforeningen* til at omfatte forsikring af brandfare på rullende materiel og gods under befordring, — sendes banerne til udtalelse og forelægges på det kommende delegeretmøde; det af funktionærforeningen rejste spørgsmål om et *fælles lønningsreglement* — ligeledes til næste delegeretmøde; forhandling med postvæsenet om *betaling til banefunktionærer, der fungerer for postvæsenet*; endelig et forslag (fra driftsdirektør Kier) om *oprettelse af en teknisk statskontrol* for anlæg og drift af privatbaner.

På delegeretmødet i september 1906

drøftedes spørgsmålet om et *fælles lønningsreglement*, men forsamlingen vedtog med 23 stemmer mod 8 (6 stemte ikke), at det p. gr. af den store ulighed mellem de enkelte baners driftsvilkår ikke vil være muligt at gennemføre et fælles lønningsreglement uden så vide rammer for lønningsssatserne, at de tilsigtede fordele ikke opnås, og at derfor den direkte forhandling mellem den enkelte banes bestyrelse og personale ligesom hidtil må anses for den bedste vej til at skaffe så gode lønningsvilkår som rimeligt.

Endvidere spørgsmålet om en *teknisk statskontrol*, og der vedtoges: „Delegeretmødet bemyndiger fællesrepræsentationen (bemærk!) til at søge forhandling med regering og eventuelt rigsdag om, at statens tekniske kontrol med anlæg og drift af privatbaner udøves af særlige af statsbanerne uafhængige fagkyndige“, — ligesom i kommissariespørgsmålet anser privatbanerne det at være af største vigtighed, at de undrages statsbanernes kontrol. Dette er altså den første spire til statens tekniske tilsyn med privatbanerne, og fællesrepræsentationen har fortjeneste af at have rejst spørgsmålet.

Delegeretmødet genvælger endelig Klaus Berntsen og Jørgen Berthelsen, som afgår efter lodtrækning.

På *repræsentationens* første møde herefter drøftes atter spørgsmålet om *den tekniske kontrol*, og det blev overdraget formanden sammen med Jørgen Berthelsen og etatsråd Kier at forebringe sagen for ministeriet. Som det fremgår af protokollen for et senere møde, stillede ministeren sig overordentlig velvillig til banernes forslag.

På flere møder drøftes spørgsmålet om et *fælles uniformsreglement for privatbanernes funktionærer*, et udvalg bliver nedsat, et forslag udarbejdet og sendt til erklæring til samtlige privatbaner (med henstilling, at disse vil stille så få ændringsforslag som muligt). Også funktionærforeningen får efter anmodning et eksemplar. 22 baner tiltræder reglementet i almindelighed med nogle få og små ændringer, og således vedtager repræsentationen det, lader det trykke og på ny udsende til banerne til endelig tiltrædelse indenfor en vis frist (hvis overskridelse vil blive betragtet som godkendelse), hvorefter det vil blive indsendt til ministeriets approbation.

Ligeledes på flere møder behandles sagen om *vognudveksling med statsbanerne*, men da disse ikke viser sig tilbøjelige til at „gøre nogen forandring i de principper, hvorefter fordelingen hidtil er sket“, sætter repræsentationen sagen i bero.

Det samme m. h. t. sagen om en mere almindelig ordning med *postvæsenet*.

Forskellige *henvendelser fra funktionærforeningen* — om kvalifikationer for at blive driftsbestyrer ved en privatbane, om en fageksamen for assistenter, om fælles regler for tjenestefrihed m. v., — henvises til afgørelse ved hver enkelt bane.

Indgående drøftes et forelagt *lovforslag om nye baner*. Man foreslår ændringer m. h. t. reservefonden (hvilket ministeren stiller sig imødekommende til) med den naturlige konsekvens, at tilsvarende ændringer indføres i de allerede bestående baners bestemmelser om

denne fond, endvidere m. h. t. installationer for post- og telegrafvæsenet samt ang. statens overtagelse til sin tid af banerne.

På delegeretmødet den 4. sept. 1907

aflagde repræsentationens formand beretning, derunder om de nævnte sager, og forsamlingen tog den „til efterretning“. Vedrørende *forholdet til postvæsenet* besluttedes det at udsende spørgeskemaer til banerne ang. forskelligheder og ønsker, til støtte for fortsatte bestræbelser for at opnå fælles vilkår.

Spørgsmålet om *fribefordring* af skolebørn, blinde m. m. og om krav på andel i statstilskudene hertil havde været drøftet i repræsentationen, der nu fik bemyndigelse til at forhandle med regering og rigsdag.

Endelig udtalte delegeretmødet i spørgsmålet om indførelse af en *fageksamen* som betingelse for ansættelse som stationsforstandere og assistenter, at man „ikke finder tilstrækkelig anledning til at indføre en sådan, da bestyrelsen (3: vedkommende banes) sædvanlig kender personalet så nøje, at den ikke vil forfremme eller ansætte andre end sådanne, om hvem man kan skønne, at de fuldt ud vil kunne udføre tjenesten, og man føler sig overbevist om, at der vil blive taget hensyn til, at kun sådanne personer antages, om hvem dette kan siges“. Det sidste (om overbevisningen) skulle synes overflødig, med mindre det rummer en advarsel, mod protektion f. eks., eller mod den rene vankundighed?

Op til slut genvalgtes Harboe og Neumann.

På repræsentationens første møde herefter i oktober 1907, behandles et andragende fra lokomotivpersonalets forening om *begrænset arbejdstid*, — det henvises som sædvanlig til de enkelte baner. Endvidere *forholdet til postvæsenet*, hvor det blev overdraget Berthelsen at søge forhandling om „en mulig samlet ordning“. Ang. *fribefordring af skolebørn m. m.* vedtog man at henvende sig til finansministeren om finanslovsbevilling til en betaling svarende til, hvad statsbanerne fik. — Her kan med det samme noteres, at finansministeriet afslog andragendet, og så hviler sagen foreløbig.

Den vigtigste sag på dagsordenen var *overenskomst med statsbanerne om gensidig vognlevering*. Statsbanerne havde sendt et forslag, og det vedtoges at sende en afskrift af dette „til samtlige privatbaner, der har gensidig vognoverenskomst, med anmodning om at overveje det stillede forslag og i nær fremtid at sende meddelelse om, hvorvidt banen mener at kunne tiltræde samme, idet man kunne ønske at få oplysning om, hvilken økonomisk betydning forslaget gennemførelse sandsynligvis vil have for den pågældende bane.“

På et senere møde forelå resultatet: 2 baner erklærede ingen interesse at have i sagen, 2 stillede sig tvivlende, 6 erklærede ikke at kunne gå med til forandringerne, og 22 tiltrådte dem. Repræsentationen meddelte statsbanerne dette resultat med angivelse af de enkelte baner, og, som der står i protokollen, „fandt derefter at måtte indstille til statsbanerne at affatte nye overenskomster på det foreslåede grundlag“ — bemærk det forbeholdne ordvalg, repræsentationen synes enten ærgerlig over de seks protesterende baner, men *må* dog indstille, eller bekymret for at overskride sin kompetence — eller begge dele måske?

Uniformsreglementet er approberet, der er bare noget med huen, som ønskes forandret (for at den ikke skal ligne statsbanernes for meget), men Helweg har handlet resolut, han foreviser en hue med ændrede distinktioner, „hvilken“ — som der står i protokollen — „repræsentationen fandt smuk“ og indstillede til anerkendelse.

Jørgen Berthelsen fortsætter sine forhandlinger med *postvæsenet* og har det bedste håb; han bemyndiges til også at forhandle med *telegrafvæsenet*.

Endelig er udarbejdet en *sammenstilling af lønningerne ved privatbanerne og statsbanerne*, og dette skema bliver sendt samtlige driftsbestyrere til udtalelse. — Altså, dette spørgsmål, som senere skal blive af så stor betydning, begynder nu at røre på ny.

På et repræsentationsmøde i marts 1908 oplyses det, at man ved forhandling med *telegrafvæsenet* havde opnået en del ændringer i det oprindelige forslag, hvilket man derefter anbefalede banerne at tiltræde; og m. h. t. *statsbanerne*, at disse nu havde sendt de enkelte baner forslag til ny overenskomst.

Ang. *loven om anlæg af nye privatbaner*, at denne p. t. var til behandling i et landstingsudvalg, hvorfor man vedtog at tilskrive dette udvalg og præcisere de ønsker, man allerede tidligere havde udtalt, navnlig også om den tekniske kontrol (at den ikke må overlades til statsbanerne).

På et senere møde oplyses det imidlertid, at jernbaneloven, trods denne henvendelse, var vedtaget, uden at nogen bestemmelse om den tekniske kontrol var optaget i den. Repræsentationen vedtog at henvende sig igen til ministeren, han var imidlertid bortrejst, og sagen gik i stå.

Privatbanefunktionærernes forening anmodede om nedsættelse af en kommission til udarbejdelse af et *fælles lønningsreglement*, repræsentationen svarer, at den „savner bemyndigelse“, men sagen vil blive forelagt banedirektionerne og derefter delegeretmødet. Det bliver

den også, men ganske vist i den form, at man *fraråder* delegeretmødet at nedsætte den.

Delegeretmødet i 1908

afviser da også sagen. Iøvrigt sker der ikke på dette møde større ting, formanden aflægger sin beretning, forsamlingen diskuterer den, og opfordrer repræsentationen til „at arbejde videre på sagerne“ og ligeledes på „en bedre ordning af den tekniske kontrol“. Og så genvælges som sædvanlig de fratrædende medlemmer, denne gang er det Helweg, Kier og Winkel.

På *repræsentationens* første møde derefter toner nu et nyt spørgsmål frem. I protokollatet hedder det: „Diskussion om, hvorvidt der bør arbejdes på *en snævrere sammenslutning af privatbanerne*“. Hvad der egentlig sigtes til med disse meget rummelige ord, antydes ikke — og det kan for så vidt også være det samme, for der tilføjes: „Efter nogen diskussion vedtoges det at udsætte spørgsmålet“. Men tanken er åbenbart stadig levende; på et møde i marts 1909 hedder det: „Spørgsmål om en snævrere sammenslutning af privatbanerne, også m. h. t. fællesindkøb“ — bemærk ordet „også“. Og repræsentationen beslutter at rette forespørgsel til samtlige banebestyrelser „om, hvorvidt det måtte tilrådes i henhold til udtalelser på sidste delegeretmøde — (problemet har altså været drøftet her, uden at delegeretmødeprotokollen indeholder et ord derom) — at fremkomme med forslag på det kommende møde om en nærmere sammenslutning af privatbanerne og da i hvilke retninger“. Det skal siges med det samme, at tanken *ikke* vandt større tilslutning, repræsentationen opgav derfor at fremsætte noget forslag på delegeretmødet, formanden aflagde kun beretning om de fremkomne besvarelser, og noget forslag til resolution blev *ikke* stillet.

Året forløb forøvrigt fredeligt, større praktiske sager fremkom ikke, forhandlingerne med postvæsenet fortsattes, og af principspørgsmål var der kun to: *Andragende fra funktionærforeningen om forhandlingsret* — som forelagdes delegeretmødet; og en skrivelse fra Lollandske Baner om ændringer i reglerne for *ansvaret for gennemgående godsforsendelser* — ligeledes til delegeretmødet.

Spørgsmålet om det *tekniske tilsyn* var løst tilfredsstillende ved, at ministeriet havde beskikket Raben som konsulent.

Delegeretmødet i 1909

vedtog ang. *ansvaret for godsforsendelser*, at der skulle forhandles med statsbanerne på det grundlag, at ansvaret deles i forhold til transportlængden. Og endvidere pålagde mødet repræsentationen

„at henvende sig til ministeren for offentlige arbejder om nedsættelse af en kommission særlig til behandling af *takstberegningen ved gennemgående transporter* mellem statsbanerne og privatbanerne“.

Funktionærernes anmodning om forhandling blev afvist.

Genvalgt blev de efter tur afgående, Berntsen, Berthelsen, Harboe og Neumann.

Men tanken om en *nærmere sammenslutning af privatbanerne* var på ingen måde død. I *repræsentationens* første møde efter delegeretmødet vedtoges det „at anmode driftsbestyrer Helweg om at fremskaffe mulige oplysninger om sammenslutninger af privatbaner i Tyskland og love for disse, samt oplysning om hvilken betydning privatbanernes sammenslutning i Sverige har haft under den nu forløbne „Storstrike“ — hvilket tyder på, at det er Helweg, der er primus motor i denne sag. På et senere møde fremkom en redegørelse fra Helweg og Neumann, og det besluttedes at forelægge den for delegeretmødet.

Statsbanerne tilskrives om forhandling ang. *Erstatningsansvaret for godstransporter*, og besvarer denne henvendelse ved ret hurtigt at sende et forslag til ændrede regler for dette ansvars fordeling, men kun et mindretal af banerne kunne tiltræde dette, og efter fornyede forhandlinger blev sagen så stillet i bero.

Repræsentationen sendte ministeriet andragende om nedsættelse af en *kommission* til behandling af spørgsmålet om *takstberegning ved gennemgående transporter*, men ministeriet afslog dette.

Et forslag til et *tillæg til befodringsreglementet* blev vedtaget og indsendt til approbation.

Fra *foreningen af kontorpersonalet* ved privatbanerne indkom et andragende om støtte til afholdelse af en *fageksamen*, altså i virkeligheden en gentagelse af den tidligere henstilling, og repræsentationen tilskrev denne gang samtlige privatbaner, at man „efter de stedfundne overvejelser, ikke fandt noget at erindre imod, at banerne gav de elever, som måtte ønske det, frihed til at deltage i det påtænkte kursus, ligesom at der ydedes eleverne dagpenge under opholdet.“

Men på det følgende møde, i april 1910, vedtoges det at bringe sagen til diskussion på delegeretmødet, „idet dog repræsentationen vil udtale, at den ikke for tiden fandt, at der var anledning til at indføre en sådan eksamen.“ Nogen anbefaling kan dette jo ikke kaldes. Men på et senere møde skiftede repræsentationen igen standpunkt og vedtog „at man ville foreslå delegeretmødet, at bemyndige repræsentationen til at støtte sådanne kurser, også pekuniært.“

En fornyet skrivelse fra funktionærforeningen med udkast til et *fælles lønningsreglement* blev det besluttet at forelægge delegeretmødet, dog således, „at repræsentationen *ikke* kunne anbefale at indgå på det i skrivelsen fremsatte ønske.“

Sagen om *forholdet til postvæsenet* er i nogen grad kommet ind i en ny skure, idet indenrigsministeriet har udsendt et cirkulære om postlokaler, og nu tager repræsentationen ret kraftigt fat. Den anmoder samtlige privatbaner om at henlede trafikministeriets opmærksomhed på, „at banerne i en lang årrække har søgt forhandling med postbestyrelsen om en bedring af forholdet, men uden tilfredsstillende resultat.“ Derfor har flere baner nu taget under overvejelse *helt at få ophævet* det forhold, „at banens funktionærer besørger posten“, og derfor må man nære stor betænkelighed ved, hvis en tilfredsstillende ordning ikke kan nås, at anvende større bekostninger på indretning af sådanne lokaler. — Ja, det er dog en trumf.

På delegeretmødet i september 1910

aflagde formanden beretning om *privatbanesammenslutningerne* i Tyskland og Sverige, men foreslog, at vore baner stillede sig afventende, og dette tiltrådte delegeretmødet, idet det dog „opfordrer repræsentationen til vedblivende at følge forholdenes udvikling med opmærksomhed“ — hvilket unægtelig nærmest ser ud som en reverens for en tanke, man *ikke* ønsker gennemført.

Forhandlinger om *et fælles lønningsreglement* „finder man ikke tilstrækkelig føje til“, og med 28 stemmer mod 6 vedtager mødet, at det må blive hver enkelt banebestyrelses sag, om den vil give støtte til afholdelse af et fagligt kursus.

Endelig vedtages det at anmode repræsentationen om „ved yderligere forhandling med ministeriet at søge gennemført en *forandring af reglerne for fragtberegningen ved gennemgående forsendelser*, hvilken sag man vedblivende må anse for at være af *indgribende vigtighed*.“

Udenfor dagsordenen behandlede en fra kontorforeningen indkommet skrivelse om *behandling af sager ved en auditor*. Den henvises til undersøgelse af repræsentationen.

Og de sædvanlige genvalg af fratrædende repræsentationsmedlemmer fandt sted.

På de følgende møder i *repræsentationen* foreligger af større sager: *Auditørsagen*. Der var stillet lovforslag om en auditor ved statsbanerne, og man bemyndigede da Neumann til „såfremt der var udsigt til at lovforslaget fremmedes“ at forhandle med folketingsudvalget og ministeriet om, at forslaget affattedes således „at der åb-

nedes mulighed for at auditorvirksomheden kunne udstrækkes til privatbanerne." Forhandlingerne fandt sted, men loven blev vedtaget uden optagelse af nogen bemærkning om auditorens anvendelse ved privatbanerne. Ministeren havde dog i rigsdagen „antydte“, at han „på særlig henvendelse i enkelte tilfælde“ ville stille sig velvillig dertil.

Den aktuelle anledning til, at man tog auditørspørgsmålet op, var forøvrigt, at der ved Aalborgbanerne havde været en sag, som gav personalet anledning til højlydte klager. På grund af et rangeruheld, som baneledelsen altså anså for graverende, var to tjenestemænd blevet truet med afsked. Personaleforeningen angreb i den anledning hæftigt både driftsbestyreren (Rammeskov) og bestyrelsens formand (Jørgen Berthelsen) og krævede sagen genoptaget. Man enedes da om at søge sagen henvist til behandling af statsbaneauditoren, det opnåedes, og en fornyet undersøgelse fandt sted med et for tjenestemændene adskilligt gunstigere resultat, de blev *ikke* afskediget, men klarede sig med en bøde.

Gennemgående trafik. Der blev nedsat et udvalg bestående af Neumann, Berthelsen og Kier til at forhandle med rigsdagen om, når det forventede lovforslag om statsbanernes takster blev forelagt, da i loven at søge optaget en bestemmelse som muliggjorde det nævnte forholds ordning. Folketingsudvalget stillede sig velvilligt til tanken, men stillede *ikke* noget forslag derom — og videre kom man så foreløbig ikke.

Spørgsmålet om *reservefond* (størrelse og anvendelse) opsættes til delegeretmødet.

Fælles signalreglement. Ministeriet opfordrer til at udarbejde forslag til et sådant. Repræsentationen var i tvivl om „hvorvidt det ville være heldigt og muligt at fremstille et fælles signalreglement for samtlige baner“, men man nedsatte dog et udvalg (Harboe, Helweg og Kier) til at udarbejde et udkast. Dette er et ganske morsomt eksempel på, hvordan ting, der senere synes selvfølgelig, ved deres fremkomst kan forekomme såre vanskelige. Udkastet blev udarbejdet og godkendt og derefter tilstillet samtlige baner til eventuel fremsættelse af ændringsforslag inden delegeretmødet.

En fornyet henvendelse fra personaleorganisationerne om *forhandling* blev på ny afvist.

Delegeretmødet i september 1911
vedtog følgende *resolution*:

Ang. *auditørsagen*: (hvor repræsentationen havde bemærket, at den ikke anså tiden inde til ansættelse af en særskilt auditor):

„Delegeretmødet tager den stedfundne forhandling til efterretning og opfordrer repræsentationen til fremdeles at have sin opmærksomhed henvendt på en mulig løsning af spørgsmålet.“

Ang. takster for gennemgående godsbefordring:

„Delegeretmødet udtaler ønsket om, at de gennem repræsentationen stedfundne forhandlinger med statsmyndighederne vil føre til det for privatbanerne ønskede resultat“ — et fromt, men unægtelig ret vagt ønske, som dog formodentlig betyder, at privatbanerne står enige bag repræsentationens bestræbelser.

Ang. betaling for postbefordringen:

„I henhold til de givne oplysninger bemyndiger delegeretmødet repræsentationen til ved forhandling med postvæsenet at forberede nye overenskomster om postens befordring på privatbanerne“ : om forhøjet betaling.

Iøvrigt blev formandens beretning om repræsentationens virksomhed taget til efterretning; om *signalreglementet* fremkom ingen særlige udtalelser.

Dette spørgsmål blev på ny behandlet i *repræsentationen* — og udsat for at indhente nærmere oplysninger bl. a. fra Sverige og Norge.

M. h. t. *posttaksterne* blev der nedsat et udvalg til at forhandle med ministeren og postvæsenet *om en forhøjelse* af disse takster „og andre forhold“. Forhandlingerne med generaldirektøren blev ret „resultatløse“, og man besluttede så at gå til ministeren.

Et punkt i mødeprotokollen for 11/10 1911 lyder i al sin korthed: „Meddelelse om afholdte elevkursus. Til efterretning“ — de må da være holdt på personalets og de pågældende baners eget initiativ.

Driftsdirektør Harboe foreslog, i anledning af en brand der havde fundet sted, „en henvendelse til forsikringsforeningen om at optage *forsikring af skade ved gnister fra lokomotivet*“. Det vedtoges at forespørge statsbanerne, om de vidste, hvordan forholdene var i andre lande, samt „om man kunne få en forhandling med generaldirektionen om en ordning af disse forhold på en for banerne mindre bebyrdende måde“. Statsbanerne svarede kort og godt, at de ingen forhandling ønskede. I det hele er det jo ikke just imødekommenhed fra statsbanerne, man får indtryk af i disse første år.

Et punkt, der kommer igen gang på gang ved repræsentationens møder, er spørgsmål om *frikort og fribefordring* til alle mulige, indenfor- og udenforstående. Det har utvivlsomt interesseret mange, men jeg finder ingen som helst grund til her at redegøre i detaljer for den slags sidespørgsmål.

Ang. *brandforsikringen* blev det på et senere møde oplyst, at der verserede en sag fra Horsens—Bryrupbanen, og den skulle forfølges til højesteret; så udsættes sagen for at afvente dommen.

På et møde i *juli 1912 forelå* et forslag fra det nedsatte udvalg til *fælles signalreglement*, men da det *kun var tiltrådt af et mindretal af banerne*, besluttede repræsentationen at svare ministeriet „at man ikke kunne anbefale udarbejdelse af et fælles signalreglement for de ældre baner, men at man måtte anbefale, at statsbanernes grundregler følges under hensyn til de lokale forhold ved nye reglementer.“

Auditørsagen blev behandlet på flere møder; fra statsbanerne indhentede man oplysning om, hvilke sager der kan henvises til auditorbehandling; fra privatbanerne fik man underretning om, hvilke sager af den art de havde haft; derefter udarbejdede formanden et forslag til delegeretmødet om bemyndigelse til at antage en auditor og om regler for hans benyttelse.

Delegeretmødet i september 1912 vedtog med 29 stemmer mod 5 (og 8 stemte ikke) at „opfordre repræsentationen til at fortsætte sit forberedende arbejde på et forslag til ansættelse af en *auditor* ved banerne og til regler for hans virksomhed“.

Ang. de på personaleforeningens initiativ afholdte *elevkurser* udtalte delegeretmødet, at det anså det for rettest, at de enkelte baner selv „træffer bestemmelse om forholdet“ overfor disse.

Det var det væsentligste, der skete ved denne lejlighed — udover at forsamlingen takker repræsentationen for dens arbejde og genvalgte de fratrædende.

I repræsentationens møde oktober 1912 forelå et forslag fra den utrættelige kontorforening til regler for antagelse af portører m. m. Repr. „fandt ikke anledning til at foretage videre i sagen“. Det er ganske pudsigt, der står oprindelig i protokollen „noget i sagen“, men „noget“ er rettet til „videre“; det lyder jo nok bedre, men meningen er alligevel „noget“.

I sagen ang. erstatning for *brandskade forårsaget af gnister fra lokomotiv* var afsagt en overrettsdom, der dømte banen, men sagen var appelleret til højesteret, — spørgsmålet var jo principielt.

Sagerne om *forbindelstariffer med statsbanerne, betaling for postens befordring, auditor m. fl.* udsættes stadig for nærmere forhandlinger og oplysningers skyld.

På mødet i *april 1913 var postsagen* kommet så vidt, at der nu forelå et forslag fra generaldirektoratet; hvert medlem fik et eksemplar af

udkastet til overvejelse, og sagen skulle så behandles på ny. Det skete også, og efter fornyede forhandlinger med generaldirektoratet og ministeren, blev et ændret udkast trykt og tilsendt banerne til eventuel tiltrædelse „snarest muligt“.

På mødet i juli 1913 meddeles, at størstedelen af banerne nu har tiltrådt *overenskomst med postvæsenet*.

Ang. *auditøren* forelå en skrivelse fra ministeriet for offentlige arbejder, der godkendte et fremsendt udkast til overenskomst; udkastet skulle nu tilsendes banerne og behandles på delegeretmødet.

Fra personaleorganisationerne indkom et fornyet andragende om oprettelse af en *jernbaneskole*. Repr. svarer, at man „ikke for øjeblikket kunne tage stilling til sagen“, men den skulle blive overvejet og forelagt delegeretmødet.

Af flere sager på dette møde skal blot nævnes en skrivelse fra Hads—Ning Herreders Jernbane om „fradrag i skattepligtig indtægt for udgifter til vedligeholdelse og fornyelse“. — Repræsentationen havde modtaget denne skrivelse for et par måneder siden og sendt den videre til skattedirektoratet. Svar var endnu ikke modtaget. Men så tilføjes der i protokollen: „Det vedtoges at foretage så lidt som muligt i sagen herfra“. Hvorfor mon? Enten var der mening i anmodningen, og så burde man vel støtte den, eller også var der ingen mening i den, og så burde man vel sende skrivelserne tilbage til banen. Eller frygtede man konsekvens for andre baner, eller hvad? Gådefuldt.

I protokollen for *delegeretmødet i september 1913* står ang. den af formanden aflagte beretning (om de i årets løb behandlede sager), at den „tages til efterretning“. Det havde dog ellers været ganske interessant nu at kunne se, hvordan forsamlingen stillede sig til spørgsmål som f. eks. om en *jernbaneskole*, om regler for portørers ansættelse m. fl.

Ordningen med postvæsenet, som var tiltrådt af samtlige baner undtagen 4 (se herom nærmere nedenfor) blev „taget til efterretning“.

Forslaget om ansættelse af en *auditør* blev vedtaget.

Vedrørende spørgsmålet om *fribefordring af skolebørn* takkede forsamlingen repræsentationen for det efterhånden ret betydelige arbejde, den havde gjort (ved forhandlinger med kultusministeriet og andre myndigheder) og opfordrede den til bare at blive ved.

For første gang i repræsentationens historie fratrådte et medlem, der ikke kunne modtage genvalg, det var driftsbestyrer Helweg, som var blevet udnævnt til direktør for statens tekniske tilsyn med privat-

banerne. Protokollen indeholder intet bevæget ord herom. (Men i repræsentationens protokol for et møde den 4. august hedder det dog, at man vedtog at holde dette møde „og anmode driftsbestyrer Helweg om“ — ja, nu står der „at komme tilstede“, men oprindeligt lød formuleringen „at være medlemmernes gæst til middag“, og da mødet er fastsat til kl. 4, mens disse møder ellers holdes om formiddagen, tør man uden at være for dristig slutte, at middagen for Helweg har været et ganske væsentlig punkt på den iøvrigt også meget magre dagsorden).

Driftsbestyrer *Bentzon* vælges i hans sted.

I repræsentationens møde i oktober 1914 forelå af større sager:

Auditørsagen. Ministeriet havde sendt de fastsatte regler for statsbaneauditørvirksomheden, de var i overensstemmelse med repræsentationens forslag. Formanden havde derefter udarbejdet et udkast til regler for hans virksomhed ved privatbanerne, og de blev nu sat i cirkulation.

I sagen om *postbefordringen* mødte de 4 baner, som ikke havde tiltrådt overenskomsten, det var Slangerupbanen, Amagerbanen, Hornbækbanen og Gribskovbanen. De redegjorde for deres standpunkter og lovede at indsende skriftlige fremstillinger heraf.

Kun 14 dage efter dette møde, den 31. oktober, indkaldes til et nyt, det har sine særlige grunde, og herom hedder det i protokollen:

„I anledning af at Horsens—Bryrup Banen ved højesteret er dømt til at betale erstatning for brandskade forårsaget ved gnister fra lokomotivet, var repræsentationen sammenkaldt for at træffe bestemmelse om, hvad der var at foretage i denne anledning. Det vedtoges at søge at få loven af 26. marts 1898 ændret således, at erstatning for brandskade ikke pålagdes banerne med mindre banerne havde forsomt at iagttage lovbestemte forsigtighedsregler. Repræsentationen skulle i dag have en forhandling med trafikministeren og ville derefter, om ønskes, rette en henvendelse til ministeriet. Udkast til en sådan henvendelse fremlagdes og bifaldtes.“

Endvidere vedtoges at udsende til samtlige baner et cirkulære om „at det ville være hensigtsmæssigt, når der opstod brand langs banen, således at der kunne være tale om, at ansvar ville blive gjort gældende overfor banen for, at ilden var opstået ved gnister fra lokomotivet, da straks at lade foretage — helst ved tilkaldelse af udenforstående sagkyndige — en nøjagtig undersøgelse af det pågældende lokomotiv med gnistfanger og af kulbeholdning på lokomotivet m. m. samt optage en protokol herover.“

På det følgende møde i januar 1914 forelå bl. a. sagen om postbefordring. Overenskomsten var nu tiltrådt af alle baner undtagen Slangstrupbanen, „der formentlig ville tiltræde den“.

Om erstatning for brande ved gnister fra lokomotiv. Man havde forhandlet med ministeren, men fra flere baner var der kommet anmodning om sagens fremme, og man vedtog derfor påny at gå til ministeren og bede ham om muligt fremskynde udarbejdelsen af et eventuelt nyt lovforslag.

Forslag til et nyt uniformsreglement forelå fra kontorpersonaleforeningen, men det blev afvist, meget forståeligt, nu havde man jo nylig fået et reglement.

Ang. beskatning af banernes indtægter forelå en skrivelse fra skattedepartementet, som blev kommunikeret banerne, mere var der ikke at gøre.

Endelig det allerede ret gamle spørgsmål om et fælles befordringsreglement. Efter forslag fra Bentzon foreslog man nu banerne i stedet for et særligt befordringsreglement for privatbanerne at acceptere de for statsbanerne til en hver tid gældende regler. — Banerne tiltrådte dette, og på et senere møde i april, besluttedes det at indhente ministeriet sanktion heraf.

På dette møde meddeltes det, at både sagen med postvæsenet og auditørsagen nu var i orden.

Om brandskade-sagen forhandles der mellem ministerierne.

Fra funktionærforeningen forelå igen et forslag til et nyt uniformsreglement; uden større begejstring vedtog man at spørge banerne, om de ønskede nogen forandring i det gældende.

Et møde i juli 1914 intet væsentligt. Ministeriet havde tiltrådt, at privatbanerne brugte statsbanernes befordringsreglement, og forskellige sager — bl. a. om brandskade, om uniformsreglement, om betalingen for gennemgående transporter mellem Stats- og privatbaner, om skolebørns fribefordring — vedtoges det at forelægge det kommende delegeretmøde.

Dette delegeretmøde var fastsat til 5. september 1914, men forinden brød krigen ud.

På et i hast sammenkaldt repræsentationsmøde, den 8. august, hvor kun Neumann, Klaus Berntsen og Harboe mødte, men Winkel og Bentzon havde skriftligt givet deres tilslutning, vedtoges det „under de nuværende forhold at udsætte delegeretmødet indtil videre“ og meddele banerne dette. Og mødet bliver ikke afholdt i 1914.

Derimod holder *repræsentationen* sine regelmæssige møder. Det første, i oktober, rummer ikke store sager. Dog kan bemærkes, at en bane, i anledning af den foreliggende situation, foreslår, at repræsentationen skal henstille til samtlige baner at følge ensartede regler for udbetaling af lønninger til ansatte, som indkaldes til tjeneste i hæren. Repræsentationen finder dog ingen anledning til at fremkomme med nogen almindelig udtalelse, men svarer banen, „at man forudsatte, at banerne udbetalte lønninger til indkaldte efter samme forhold som andre institutioner.“

På et senere møde, i marts 1915, er den vigtigste sag forhandling om *eventuelt indkøb af kul i fællesskab* — situationen er jo ved at volde adskillige baner vanskeligheder. Det vedtoges at spørge hos samtlige baner, om der var stemning for sådanne fællesindkøb, og hvor meget de eventuelt skulle bruge.

Men på det næste møde, i juli, viste det sig, at vel en del baner gik ind på tanken, men andre afviste den, og det besluttedes derfor at forelægge sagen på det kommende *delegeretmøde*.

Ang. dette havde man drøftet, om man skulle afholde et i foråret, men var dog enedes om at vente til september som sædvanligt.

I anledning af en indgået opfordring til, at repræsentationen skulle overtage *ledelsen af elevkurser*, vedtog man at foreslå delegeretmødet „at privatbanerne som sådanne yder et tilskud lig statens, og dernæst foreslå, at det overlades repræsentationen at forhandle med lederne om undervisningens ordning, dog således at ledelsen ikke overtages af repræsentationen“.

Den 3. september 1915 afholdes så *delegeretmødet*.

Det er i forbavsende ringe grad præget af situationen, dvs. krigen. Kun een sag på dagsordenen viser direkte hen til denne, nemlig spørgsmålet om fællesindkøb af kul m. m., og herom er kun ført til protokols, at „delegeretmødet henstiller til repræsentationen fremdeles at have sin opmærksomhed henvendt på spørgsmålet.“

Ellers er alle sager sådanne, som kunne forekomme på ethvert delegeretmøde. — Nå, det er måske alligevel ikke så mærkeligt, hvis man husker, hvor hurtigt forholdene dengang faldt i lave: i det første halve år efter krigen udbrud var alting usikkerhed, præget af angstelse, hvad ville der ske? Og mange foretagender kom til at lide herunder, — husker De børsens ustabilitet i den periode? Men det forandrede sig snart altsammen, en bølge af højkonjunktur og velstand skyllede ind over landet — med et højst ubehageligt bagslag, da krigen var forbi, men det tænkte jo ingen på dengang. Og for banerne blev de år gennemgående en frugtbar tid.

På *delegeretmødet*

behandledes, som sagt, sager af sædvanlig karakter.

Formanden aflagde *beretning* — til efterretning.

Sagen om *brandskade* forårsaget ved lokomotivgnister blev udsat for at afvente lovforslaget.

Uniformsreglementet accepteredes, og repræsentationen bemyndigedes til at søge ministeriets approbation.

Forsamlingen tiltrådte formandens forslag om særlige takster for *skolebørns ferierejser*.

Til *elevkurser* bevilliges et tilskud på 750 kr. (af forsikringsforeningens midler) imod at repræsentationen får indseende med disse skolers ledelse.

Og de øvrige sager opfordres repræsentationen at „fremdeles at arbejde for.“

Til repræsentationen genvalgtes „som bestyrelsesmedlemmer“ Klaus Berntsen og Kier, og nyvalgtes „som driftsbestyrer“ (fordi Winkel havde frabedt sig genvalg) Oscar Petersen, Lemvig. Det er første gang, der indenfor repræsentationen sondres mellem bestyrelsesmedlemmer og driftsbestyrere.

Hermed er de første ti år af fællesrepræsentationens existens forløbet. Har beretningen om disse år forekommet Dem langtrukket? Tænk da på et par ting: For det første, hvor langt tilbage ligger ikke allerede denne periode, hvor mange ved noget synderligt om den længere? Alle de mænd, der var med i starten, er døde, deres indsats må nu graves frem af historien. Og dernæst: for at beskrive en opbygning er mange detaljer nødvendige; for at forstå, hvorledes fællesrepræsentationen vokser sig frem til en autoritet, som *alle* baner, selv de til at begynde med noget tvivlende og mistænksomme, efterhånden bøjer sig for, er det nødvendigt at følge dens første skridt, både de famlende og de sikre, at følge hvorledes de sidste får overtaget over de første, måske ikke mindre i kraft af den hensynsfuldhed og takt, hvormed autoriteten optræder, end af det store arbejde, den gør.

Men på den anden side: denne fremstillingsform kan ikke fastholdes i det lange løb, dette lille skrift kan ikke og skal ikke være minutios opregning af alle fællesrepræsentationens „store og gode gerninger“, der er alt for mange af dem — eller man kan også sige det på en anden måde: ingen ville kunne holde det ud.

Så skal vi da forsøge for de følgende årgange væsentligt at optrække *hovedlinierne*, at fremdrage *hovedsagerne*, uden derfor at for-

ringe billedets livagtighed. Et privat hjertesuk fra forfatteren: gid det må lykkes!

Af sager som behandlede på *repræsentationens* møder i 1915—16 må nævnes:

Uniformsreglementet. Der nedsættes et udvalg, som udarbejder forslag, det indsendes til ministeriets approbation, men statsbanerne modsætter sig det, — uniformerne kommer til at ligne deres for meget, — og sagen udsættes. Det var forresten i den anledning, at landstingsmand Jørgen Berthelsen, som kunne have en skarp tunge, udtalte, at statsbanerne måtte være glade til, om deres folk blev forvekslede med de dygtige privatbanefolk!

Tilskud til kursus. Der er to af dem, planerne for dem godkendes, og det vedtagne tilskud udbetales med halvdelen til hver.

Forholdet til banefunktionærerne. På foranledning af ministeriet for offentlige arbejder optages der forhandling; der nedsættes en kommission med et lige antal medlemmer fra begge sider for at undersøge spørgsmålet om indførelse af *forhandlingsret for funktionærerne*, og der udarbejdes et udkast til regler for sådan forhandling.

På delegeretmødet i september 1916

tiltrædes dette forslag af samtlige baner med undtagelse af fire, og det overdrages repræsentationen at vælge 6 medlemmer (+ 6 suppleanter) til fællesudvalget.

„Ved næste delegeretmøde“ hedder det dernæst i protokollen, „vil der fra repræsentationen foreligge forslag til den fremtidige organisation af privatbanerne“, 5: en omdannelse af repræsentationen.

Endelig nedsættes der et udvalg til „at fremkomme med en plan til organisation til fælles indkøb af kul.“

I et derefter følgende møde i *repræsentationen* vedtoges et udkast til *forhandlingsreglerne* og det sendtes ministeriet til approbation. Til fællesudvalget valgtes:

til medlem

birkedommer Neumann
folketingetsmand Kl. Berntsen
landstingsmand J. Berthelsen
etatsråd Kier
driftsdirektør Harboe
driftsbestyrer Oscar Petersen

til suppleant

overretssagfører Dam
amtmand Nørgaard
amtmand Andersen
driftsbestyrer Stensballe
driftsbestyrer Bentzon
driftsbestyrer Rammeskov.

Ministeriet godkendte forhandlingsreglerne og beskikkede generaldirektør Nordlien til „midlertidig formand for udvalget under den sygdom, som for tiden forhindrer formanden for den faste voldgiftsret i at fungere som sådan.“

Det blev, som bekendt, ved, at departementschefen i ministeriet for offentlige arbejder, fungerer som formand.

Foranlediget ved en skrivelse fra Horsens Privatbaner m. fl. om udarbejdelse af et *fælles lønningsreglement* udtalte repræsentationen i et cirkulære til samtlige baner, at det under konferencerne om forhandlingsreglerne „bestemt blev udtalt, særlig også fra ministeriets side, at det var en forudsætning, at der ikke under de nuværende krigsforhold rejstes krav om indførelsen af nye lønningsreglementer men kun om dyrtidstillæg.“ Og ministeren havde videre udtalt, „at det ikke var rimeligt, at lønningerne fastsattes ens ved stats- og privatbaner, da han forment, at hverken uddannelse eller ansvar kunne ligestilles, ligesom det var naturligt, at der også inden for de enkelte privatbaner var forskellige regler.“

Den rejste sag kunne derfor ikke føres videre for tiden. Men i marts 1917 afholdes et *extraordinært delegeretmøde* med følgende sager:

Ønskeligheden af at et forslag til *fælles lønningsreglement* søges udarbejdet. — Delegeretmødet svarer: ikke for tiden.

Ønskeligheden af at sammenslutningen af banerne bliver fastere, særlig således, at de enkelte baner bindes ved delegeretmødets beslutninger. Mødet svarer: at man forventer, at repræsentationen på det kommende delegeretmøde fremlægger forslag til en ny vedtægt.

Kulspørgsmålet — men her nøjes forsamlingen med at tage udvalgets beretning til efterretning.

På *repræsentationens* møde i april s. å. vedtages så et forslag til en *ny vedtægt* for banernes sammenslutning og det udsendes til udtalelse.

Kulspørgsmålet drøftes påny, og der nedsættes et udvalg. I anledning af, at der af *postvæsenet* er udfærdiget et cirkulære med meddelelse om visse ændringer, det på egen hånd har foretaget i overenskomsten med privatbanerne, skriver man til *generaldirektionen og protesterer*. Og da generaldirektionen ikke vil godkende denne protest, forelægger man efter beslutning på et møde i juni sagen for ministeriet. På samme måde drøftes et andragende fra kontorforeningen om pension af vederlag fra postvæsenet. — Til delegeretmødet.

Fra statens fordelingsudvalg foreligger en meddelelse om *banernes brændselsforsyning* — overgives til det nedsatte kuludvalg.

Endelig udtaler repræsentationen på forespørgsel fra en bane angående *auditørens* myndighed, at det for privatbanernes vedkommende må være som for statsbanernes, at auditøren leder undersøgelsen og foretager indstilling, men banens direktion træffer afgørelsen.

På det repræsentationsmøde, der nu, og herefter regelmæssigt, afholdes dagen før delegeretmødet, behandles de sager, der skal forelægges dette.

Delegeretmødet i september 1917

bemyndiger repræsentationen til at forhandle med *postvæsenet* om visse *ændringer i overenskomsten*, derunder forhøjelse af betaling for postbesørgelsen.

Kontorforeningens henvendelse om pension af posthonorarer henvises til behandling ved den revision af pensionskassens vedtægter, der anses for „forestående“.

Og ang. *nye vedtægter* for banernes sammenslutning, som med banernes bemærkninger er forelagt og på mødet diskuteret, vedtoges flg. *resolution*:

„Delegeretmødet vedtager at betragte den førte behandling som en 1. behandling af det foreliggende forslag, idet repræsentationen opfordres til på næste delegeretmøde at forelægge et eventuelt ændret udkast til vedtagelse, efter at der i betimelig tid har været lejlighed for banebestyrelserne til at gøre sig bekendt med dette udkast.“

På det første *repræsentationsmøde* herefter forelå vedrørende sagen om *postoverenskomsten* meddelelse om, at ministeriet var villig til at åbne sådanne forhandlinger under ledelse af generaldirektør Nordlien (departementschef), og repræsentationen valgte et udvalg til at deltage.

I sagen om en *ny vedtægt* vedtog man at anmode samtlige baner om inden årets udgang „altså med omtrent 3 måneders frist, hvilket efter omstændighederne måtte kaldes betimelig tid“ — „at indsende deres mulige ændringsforslag til den nugældende vedtægt eller til det på delegeretmødet fremlagte udkast.“

I det følgende møde *i januar 1918* blev det oplyst, at der kun var indkommet „forholdsvis få“ besvarelser, og de gik alle ud på, „at der ingen særlige forandringer ønskedes i den *nugældende vedtægt*“.

Aalborg Banerne havde rejst spørgsmålet om indførelse af *faste tjenestetidsregler for lokomotivpersonalet*, sagen havde cirkuleret — nu vedtoges det at svare, at man „mätte nære betænkelighed“ ved at optage forhandling med personaleorganisationen om fælles regler,

„da forholdene er så uensartede ved de enkelte baner“, spørgsmålet måtte „ordnes ved forhandling indenfor de enkelte baner“.

Og endelig bad Kolding—Egtved Banen repræsentationen om „at optage forhandling med regeringen om *økonomisk støtte til oprettholdelsen af driften*, der giver underskud.“ — Det er den første sag af den art, siden skulle der jo komme flere — som bekendt. Men repræsentationen viste sagen fra sig med den motivering, at den „måtte anse det for den hensigtsmæssigste fremgangsmåde, at hver enkelt bane henvendte sig til rigsdagen med anmodning om sådan støtte“. — Stregen må formentlig her sættes under *rigsdagen*, for det var oplyst, at banen allerede havde henvendt sig direkte til ministeriet og var blevet afvist; det kan jo tænkes, at repræsentationen har haft den bagtanke, at en lokal rigsdagsmand måske var den bedste til at klare en sådan ekstraordinær sag. Men hvordan det end forholder sig, kan repræsentationens pure afvisning af støtte nok synes lidt besynderlig for nutids øjne at se.

På mødet i maj 1918 forelå meddelelse om *overenskomst med postvæsenet* nu var afsluttet.

Sager om *ændrede erstatningsregler for bortkomne sager*, om *forhøjet tilskud til jernbanekursus* og om *ny vedtægt for repræsentationen* besluttedes forelagt delegeretmødet, den sidste med bemærkning, at repræsentationen *ikke* ønskede nogen forandring, men med følgende forslag til beslutning: „*Delegeretmødet* foretager i h. t. de vedtagne regler om forhandling imellem banebestyrelserne og funktionærerne valg af medlemmer og suppleanter til det fællesudvalg, der behandler de til dette henviste sager.“

Fra Aalborg-Banerne fremkommer et fornyet forslag om forhandling om *ensartede tjenestetidsregler*, og nu synes repræsentationen at se anderledes på sagen end i januar, den nedsætter et udvalg på 5 *driftsbestyrere* (foreslået: Rammeskov, Holmblad, Agerskov, Stensballe og Kuhlman) til at overveje og eventuelt fremkomme med indstilling.

Den forelå i det følgende møde, hvor også det nedsatte udvalg kom tilstede. Forslaget blev accepteret, udvalget blev anmodet om at „søge forhandling med funktionærerne for at erfare disses stilling til forslaget og om muligt at komme til en forståelse på det foreliggende grundlag.“ Derefter skulle sagen for delegeretmødet.

På dette *delegeretmøde, september 1918*, skete der ikke større ting. Spørgsmålet om *ensartede tjenestetidsregler* kom ikke videre end, at man henviste sagen til behandling „af de enkelte banebestyrelser efter forhandling med deres funktio-

nærer på grundlag af det fremsatte forslag“, idet man dog gik ud fra, at ingen bane gik videre end det foreslåede.

Tilskudet til *jernbanekursus* blev forhøjet til 1000 kr. — ligesom statens. Med *postvæsenet* vedtog man at søge forhandlinger om en yderligere forhøjelse af vederlaget, og med *statsbanerne* ligeledes ang. den gensidige vognbenyttelse, så lejen forhøjes til det dobbelte.

Spørgsmålet om *økonomisk støtte til baner med underskud* gav, mærkeligt nok, ikke mødet anledning til udtalelse. Kun eet spørgsmål af *principiel* karakter resulterede i følgende *resolution*:

„Delegeretmødet opfordrer repræsentationen til i anledning af den situation, som er fremkommet ved, at *foreningen af funktionærer ved privatbanerne skal have indmeldt sig i de samvirkende fagforbund*, at tage hele spørgsmålet om *banebestyrelsernes organisation* under overvejelse ved at indlede en forhandling med ministeriet om, hvorvidt der kunne tænkes taget *forholdsregler mod eventuelle arbejdsnedlæggelser*.“

Resolutionen er, som man ser, efter sin ordlyd ikke synderlig klar, meningen må dog sikkert være, at få banerne anerkendt som en organisation, der udelukker deres tjenestemænd fra at indmelde sig i fagforbundet.

På *repræsentationens møder* i det følgende år behandles af større sager:

Forholdet til postvæsenet. Postvæsenet tilbød en forhøjelse af betalingen for postbefordring, som man fandt for ringe men dog foreløbig accepterede. Man optog forhandlingerne om, hvorledes medhjælperne ved postbesørgelsen skulle honoreres, og herunder fremsatte postvæsenet den tanke, at *hver enkelt bane for en samlet sum skulle overtage hele postbesørgelsen*.

Man pålagde et nedsat udvalg at skaffe nærmere oplysninger om, hvordan en sådan ordning tænktes gennemført; sagen skulle derefter behandles på delegeretmødet.

Forholdet til statsbanerne. Forhandlinger med statsbanerne resulterede i, at man ikke for tiden ønskede forandring i den gældende overenskomst om *gensidig vognafbenyttelse* udover forhøjelse af tids- og løbeleje til det dobbelte. Iøvrigt forlængedes overenskomsten endnu et år.

Ensartede tjenestetidsregler. Herom forelå meddelelse ang. det ved Sydfyenske Jernbaner opnåede forhandlingsresultat, og da et driftsbestyrelsemøde havde udtalt, at man næppe kunne nå videre, anbefalede man banerne udkastet til accept foreløbig.

Forhandlingsreglerne. Funktionærerne opsagde den gældende overenskomst til udgangen af 1919, og man tilskrev da ministeriet, som havde taget initiativet til, at den i sin tid blev afsluttet, og anmodede det om påny at indkalde parterne til forhandling.

Fælles lønningsreglement. Herom vedtoges det at søge optaget forhandling.

Ministeriet for offentlige arbejder havde imidlertid nedsat en *kommission til en alm. behandling af privatbanernes forhold.*

Derfor vedtog *delegeretmødet september 1919*, at afvente denne kommissions indstilling m.h.t. *forhandlingsregler og fælles lønningsreglement* og udtalte, at man ønskede *forholdet til postvæsenet* inddraget under kommissionens overvejelser, idet man dog bemyndigede repræsentationen til at opsigte denne overenskomst. Overenskomsten med statsbanerne om *gensidig vognbenyttelse* vedtog man at søge forlænget.

Repræsentationen udbad sig derefter ministeriets tilladelse til fra 1. april 1920 at *opsige overenskomsten med postvæsenet*, men ministeriet svarede, at der ikke nu burde foretages videre, da der var nedsat en *kommission til overvejelse af ændringer mellem post- og telegrafvæsenet samt banerne.* Neumann og Kier blev valgt til denne.

På samme møde, i december 1919, forelå meddelelse om, at *privatbanekommissionen* havde afsluttet sit arbejde og vedtaget *udkast til et lønningsreglement.* Man vedtog omgående at sende banerne dette og afholde et *extraordinært delegeretmøde* den 29. december. Sagen hastede.

I oktober havde der forøvrigt foreligget en sag fra Aalborgbanerne i anledning af en bebudet *strejke af lokomotivpersonalet.* Det drejede sig om krav på et dyrtidstillæg, som banebestyrelsen ikke mente at kunne give, hvorimod den havde tilbudt foreløbige lån til dem af personalet, der måtte ønske det. Ministeren, som man søgte, erklærede, at han e.o. kunne tiltræde en sådan midlertidig løsning, og dermed kunne sagen så sluttes. Men ministeren udtalte, ifølge forhandlingsprotokollen, videre, at „skulle der senere fremkomme andre tilfælde, hvor der varsledes lignende ulovlige strejker, bemyndiges formanden (repræsentationen) til, hvis han får den fornødne meddelelse, at foretage skridt til at få sagen *indbragt for den faste voldgiftsret.*“

På det *extraordinære delegeretmøde* — som dog ikke blev afholdt i december, men i *januar 1920*, vedtoges følgende resolutioner:
ad *Privatbanekommissionens betænkning:*

„Den af repræsentationen fremlagte betænkning tages til efterretning, idet delegeretmødet anbefaler de enkelte banebestyrelser snarest muligt at optage forhandling om sagens gennemførelse på grundlag af de i betænkningen indeholdte principper.

Med hensyn til den af forslaget betingede klassificering udtaler delegeretmødet, at det alene må blive stillingens betydning og arbejdets omfang, der bliver afgørende for anbringelsen af de forskellige lønklasser.“

Og hertil slutter sig følgende *resolution*:

„Delegeretmødet vedtager at nedsætte et udvalg, der kan optræde som rådgivende for banerne m.h.t. klassificeringen, og opfordrer banerne til snarest muligt at indsende deres forslag til klassificering til dette udvalg til udtalelse.“

Til medlemmer af dette udvalg valgtes:

Amtmand Andersen (formand) og driftsbestyrerne Engbæk, Kuhlman, Oscar Petersen og Stensballe.

De i betænkningen foreslåede „Regler for forhandling mellem styrelserne for danske privatbaner og tjenestemændene ved disse“ vedtoges, — og det blev overladt repræsentationen at vælge de 5 medlemmer og 5 suppleanter til fællesudvalget.

På de nærmest følgende *repræsentationsmøder* foreligger kun få større sager. Man overvejer henlæggelsen af *Jernbanekursus* under repræsentationens ledelse.

Med hensyn til *postoverenskomsten* indføres en midlertidig ordning; *Vognoverenskomsten* forhandles videre og ender med et forslag fra statsbanerne, som ikke ganske tilfredsstiller repræsentationen, men dog anbefales banerne til tiltrædelse „da der formentlig ikke kan opnås yderligere lempelse“.

Og så drøftes *oprettelsen af et kontor for privatbaner i København* — det kan næppe synes at være for tidligt!

Delegeretmødet i oktober 1920

opfordrer da også repræsentationen til at arbejde på oprettelsen af et sådant kontor og forventer til næste møde „et bestemt forslag i så henseende også m. h. t. bevilling af de dermed forbundne udgifter.“

Ligeledes bemyndiges repræsentationen til „på banernes regning at oprette de af kursusudvalget foreslåede kursus og fagprøver“, — og jernbaneskolen er således endelig etableret som et fællesanliggende.

Ang. *overenskomsten med postvæsenet* — herunder den midlertidige ordning fra 1/4—30/9 1920 — vedtog mødet en meget omfattende

resolution hvis hovedpunkter er, at banerne går ind på *forsøgsvis* „som vederlag for deres udgifter ved afgivelse af personale til postens besørgelse 3/8 af det af finansudvalget bevilgede beløb“ til postbesørgelse på landstationer, men det bliver postvæsenets sag „fuldtud at affinde sig med postexpeditorerne“, som ikke kan rejse noget som helst krav på banen i den anledning. Den hidtidige „for de private baner ganske uretfærdige ordning i henseende til post- og telegraf-expedition“ må ændres således, „at banerne frigøres for den dermed forbundne udgift“, hvilket aldeles ikke skete ved den midlertidige ordning. Hvis det stadig ønskes, at disse expeditioner skal besørges af de stationer, hvor intet særligt posthus findes, „vil det kunne anbefales til de enkelte baner at overtage besørgelsen til udførelse ved dens stationsbestyrere på vilkår, at post- og telegrafvæsenet deler med banerne den samlede udgift til personale, kontorlokaler samt rengøring, belysning og opvarmning af disse i forhold til det arbejde, hver af virksomhederne påfører stationen“. Og endelig skal banen have dækket de yderligere udgifter, den mulig får ved at overtage administration og ansvar.

Dette betød en gennemførelse af entreprisesystemet. Postvæsenet ville ikke acceptere det, uagtet det jo selv i 1918 havde fremsat tanken. Efter langvarige forhandlinger i *postkommissionen*, udarbejdedes her et *forslag til overenskomst*, som privatbanemedlemmerne tiltrådte, repræsentationen sendte banerne det til udtalelse, og der indkaldtes så til et *extraordinært delegeretmødet i april 1921* til samme sags behandling.

Efter en grundig drøftelse for og imod blev forslaget her endelig vedtaget med 28 stemmer, 15 baner stemte imod og 13 baner stemte ikke.

På *repræsentationens møde* i det år behandledes iøvrigt af større ting:

Sagen om *forandrede tjenestetidsregler*. Et udvalg bestående af driftsbestyrerne Stensballe, Agerskov, Holmblad, Kuhlman og Rammeskov udarbejdede et forslag, repræsentationen tiltrådte det, og det blev udsendt til de enkelte baner med opfordring til „inden månedens udgang“ — mødet var den 2. december —, at indlede forhandlinger med deres personale om forandringer på grundlag af det fremsendte forslag, idet man skulle bemærke, at *forslaget måtte betragtes som norm* — den var jo, skulle man synes, tydelig nok, *nu* skulle det vedtages og *sådan*.

På *Skagensbanen* opfordrede den senere så forhandlingsvenlige togfører Herlak til strejke, — skarp protest, og det blev da heller ikke til mere.

Fra *privatbanefunktionærernes forbund* indkom gentagne henvendelser om afholdelse af et møde til drøftelse af „forhold der har økonomisk betydning indenfor banerne, særlig vedrørende besparelser i drifts- og administrationsudgifter“. — Repræsentationen „fandt ikke anledning“.

Ministeriet nedsatte *et udvalg til overvejelse af forbindelsestariffer mellem statsbanerne og privatbanerne*, repræsentationen valgte hertil Stensballe, Rammeskov og Harboe.

Departementschef Nordlien fra ministeriet blev udvalgets formand. Forhandlingerne blev besværlige med en masse „tekniske“ (også regnskabstekniske) detaljer, og det berettes, at departementschefen, som jo hverken var matematiker eller uddannet jernbanemænd, en gang midt under det hele, da han kom fra et møde, erklærede, at dette udvalg var det uforståeligste, han havde været ude for, nu talte de om „variable konstanter“! — og så opgav han at følge med.

På delegeretmødet i september 1921

skete der overhovedet ingenting — udover naturligvis „tages til efterretning“ og „genvalg“.

Spørgsmålet om oprettelsen af *et fælleskontor i København* var ikke så lige til, som man måske kunne have troet, det gav i årets løb anledning til mangfoldige overvejelser. Der blev nedsat et helt udvalg til at fremkomme med en nærmere redegørelse for dets indretning, dets personale, hvilke forretninger der skulle henlægges til det m. v., og man søgte passende lokaler. Endelig fandt man dem på Gl. Kongevej no. 6 i smede- og maskinarbejderforbundets hus — hvad der forresten blev ved med at ærgre Stensballe — og i september, kort efter delegeretmødet, inspicerede udvalget så lokalerne med udstyr og det hele og vedtog at antage en midlertidig bestyrer foreløbig på prøve i tre måneder. Hans løn blev fastsat til 5700 kr. årlig med statens tillæg, og stillingen blev averteret. Ansat blev den tidligere fuldmægtig i kulfordelingskontoret Poul Rudolph, dog på seks måneders prøve. Fra 1. maj 1922 ansattes han fast.

Af andre sager i det år (1921—22) kan nævnes, at der — endelig — vedtoges et årligt honorar til repræsentationens formand; at man fra ministeriet modtog skrivelse angående *tjenestetidsregler* for statens tjenestemænd; at *baneafdelingens grupper* ved 16 baner sendte forslag om ændringer i *tjenestereglementet*, som besvaredes med, at repræsentationen ikke kunne forhandle med forbundet om fællesregler; at det til *revision af lønningsreglementet og reglement for*

særlige ydelser nedsatte udvalg havde udarbejdet et forslag, som repræsentationen vedtog og sendte banerne med anmodning om at forhandle med personalet herom, — ved Frederiksværkbanen og Sydfyenske Jernbane blev der hurtig opnået forlig, og genparter heraf blev så sendt samtlige andre baner — til efterfølgelse.

Tilskud til *betaling af fælleskontorets drift* blev pålagt ulykkesforsikringsforeningen med 4000 kr. og forsikringsforeningen med 3000 kr. årlig, — foruden altså afgiften af banernes bruttoindtægt.

Fra fællesudvalgets formand kom en forespørgsel om, hvorvidt *omklassificering* af en station kan finde sted uden forhandling med kontorforeningen, og man svarede, at det måtte den kunne.

Endelig tilskrev man ministeriet i anledning af, at statsbanerne af flere baner havde forlangt en betydelig *forhøjelse af tilslutningsvederlagene*, og anmodede om en konference inden endelig afgørelse blev truffet.

På *delegeretmødet i september 1922* blev formandens beretning om de nævnte sager taget til efterretning.

Med hensyn til spørgsmålet om ved *lov* at få fastslået, at *der ikke må foretages beplantninger m. m. langs banelinierne* — en sag som flere gange havde været drøftet i repræsentationen — blev efter forslag fra Aalborg Privatbaner flg. *resolution* vedtaget:

„Delegeretmødet henstiller til fællesrepræsentationen at søge ministeriets medvirkning til en lovmæssig ordning gående ud på, at det forbydes lodsejere i eller ved skellet mellem banelinien og de tilstødende lodder at anbringe levende hegn, og at der åbnes adgang for banerne til, eventuelt mod erstatning, at søge fjernet sådanne allerede anbragte hegn.“

I årets løb var landstingsmand Jørgen Berthelsen død, og i hans sted valgtes til repræsentationen *amtmand Thomsen*, Aabenraa. Iøvrigt genvalg som sædvanlig.

I det følgende år er der sager nok til behandling i *repræsentationen*, men kun få af principiel karakter. Den ene drejer sig om en henstilling af Aalborg Privatbaner om, „at fælleskontoret skaffer oplyst, hvilke baner der *af hensyn til konkurrencen fra automobilernes side gratis udbringer alt gods* til modtagerne *fra banens stationer*, samt hvilke baner der påtænker at indføre denne ordning.“ Repræsentationen udsendte forespørgsel som ønsket, men med udtrykkelig bemærkning, at det skete på Aalborg Banernes foranledning. Det er første gang spørgsmålet om ensartede foranstaltninger fra banernes side for at møde bil-konkurrencen dukker op.

Den anden angår *uniformsspørgsmålet*, og til at tage dette under overvejelse nedsættes et særligt udvalg af fire driftsbestyrere.

Den tredje endelig fremkommer som en henstilling fra et driftsbestyrelsemøde om at søge udvirket ved henvendelse til ministeriet for offentlige arbejder, „at *ændringer i de for banerne fælles reglementer m. m.*, forinden de vedtages og udsendes, forelægges repræsentationen til grundig prøvelse og udtalelse.“

Og repræsentationen vedtog at rette en sådan henvendelse til ministeriet.

Delegeretmødet i 1923.

Foruden formandens beretning, som blot „tages til efterretning“, og nogle løbende sager, (således om nyt uniformsreglement), der henvises til „nærmere overvejelser“ i repræsentationen, forelå kun een sag, der gav anledning til en mere udførlig beslutning. Det var egentlig to, den ene var i dagsordenen opført som: punkt 4 „*Ruteautomobiler og privatbaner* (derunder spørgsmålet om ændrede lovregler for færdsel over jernbaneoverkørsler på offentlige veje)“, og den anden under punkt 5 „*Den nye færdselslov*“. Men delegeretmødet slog dem sammen, meget naturligt, da det øjensynlig kun var overkørsels-spørgsmålet, der interesserede, og herom henstillede delegeretmødet til repræsentationen at rette en henvendelse til ministeriet gående ud på: 1, at der gennem politimyndighederne foranlediges anbragt opslag ved jernbaneoverskæringer, i hvilke bestemmelserne i færdselslovens § 4 vedrørende jernbaneoverskæringer nærmere udformes og indskærpes, 2, at det gennem de pågældende myndigheder indskærpes, at der ved aflæggelse af prøve som fører af motorkøretøj skal tilkendegives føreren, at der ved jernbaneoverskæringer, såvel bevogtede som ubevogtede, skal udvises særlig forsigtighed, samt 3, at der i rutebiler anbringes opslag indeholdende færdselslovens § 4.“

Problemerne er, som bekendt, senere søgt løst på andre måder, (forslaget om opslag med nærmere udformning af § 4 må vel også siges at være lidt upraktisk).

På sit første møde herefter (i oktober 1923) behandlede *repræsentationen spørgsmålet om jernbaneoverkørslerne* og tilskrev ministeriet overensstemmende med det på delegeretmødet vedtagne, idet man frarådede anbringelse af bomme og tilrådede anbringelsen af lyssignaler.

På et senere møde i november s. å., hvortil også driftsbestyrerne Rammeskov og Stensballe var indbudt, forelå en *henvendelse fra*

Hammelbanen og privatbanefunktionærernes forbund om at nedsætte et udvalg til „at tilvejebringe regler for art og omfang af *betjening af motorvogne og motortog*, ligesom også for kvalifikationer og lønvilkår for det omhandlede personale“. Foranledningen var en konflikt ved *Hammelbanen*, som der dog ved forhandling i ministeriet var opnået forlig i. — Repræsentationen svarede, at man ikke ønskede at vælge delegerede til et sådant udvalg, da man måtte mene, at spørgsmålet om betjeningens art og omfang var afgjort ved tillæg V til ordensreglementet, og ang. lønvilkårene måtte der forhandles efter forhandlingsreglerne. Derimod ville man nedsætte et udvalg til at udarbejde „et forslag til vejledning for banerne m.h.t. de kvalifikationer der skal udkræves af personalet for at opnå ansættelse som motorvognsførere.“ Til dette udvalg valgtes: Neumann, Rammeskov, Winge, Agerskov, Oscar Petersen og Stensballe.

Hammelbanen fornyede imidlertid sin henvendelse og bad repræsentationen tiltræde et udvalg, banen selv havde nedsat. *Repræsentationen* fastholdt, at spørgsmålets afgørelse ligger hos de enkelte baner og ikke kan kræves til forhandling med funktionærernes forbund.

Banen udformede derefter et forslag til *klassificering af motorvognsførere* og indsendte det til ministeriet, som udbad sig en udtalelse fra repræsentationen, der nøjedes med at henlede opmærksomheden på, at adskillige baner anvendte det under maskintjenesten ansatte personale som motorvognsførere og ikke ønskede særligt personale ansat hertil.

På et *mode i juli 1924* drøftedes sagen om *statsstøtte til nogle nød-stedte baner*, og man vedtog at henstille til ministeriet, at der søgtes udvej til en sådan hjælp, og anmodede om en mundtlig konference, hvortil formanden, Klaus Berntsen og etatsråd Kier blev udpeget.

Delegeretmødet i september 1924.

Formanden aflagde beretning om de behandlede sager, — således om *forelsen af motorvogne, afmærkning af overkorsler*, specielt ved *lyssignaler*, og *hjælp til underskudsbaner*, hvor man fastslog de tre hovedpunkter: at lønninger nu var omtrent som statsbanernes, at konkurrencen med bilerne var i hastig stigning, og at tilslutningsafgiften til statsbanerne var et såre betænkeligt spørgsmål p.g.a. statsbanernes voksende krav. — „Til efterretning“.

Den tidligere nævnte sag om *beplantning langs banelinierne* resulterede i en opfordring til repræsentationen, om at „henstille til ministeriet at udarbejde lovbestemmelser“ herom — altså en opfordring til at få gang i sagen!

Og så genvalgte man til repræsentationen og forhandlingsudvalg.

Repræsentationen indsendte derpå den sidstnævnte sag til ministeriet.

I anledning af en henvendelse fra Fjerritslev—Frederikshavn Jernbane om at søge *lovhjemmel til at kunne fjerne hegn o. l.*, der hindrer den frie udsigt ved jernbaneoverskæringer på private veje, svarede repræsentationen, „at man ikke anså øjeblikket for belejligt til at foreslå nogen ændring i færdselsloven“. Og på foranledning fra en anden bane anmodede man driftsbestyrersamrådet om en udtalelse angående *mulig forhøjelse af banernes maksimalhastighed*.

Generaldirektoratet for Postvæsenet forespurgte, om ikke den i sin tid trufne *ordning angående rangering af postvogne* var bindende for samtlige privatbaner, og repræsentationen måtte svare, at man ganske vist „ikke kunne binde de enkelte baner, men man havde *forment*, at overenskomsten ville blive tiltrådt af samtlige baner og *beklagede*, at dette ikke var sket“ — men nu skulle man undersøge det nærmere.

Iøvrigt forelå der i det år sager nok, men ingen større eller principielle.

Delegeretmødet i september 1925

tog da også over hele linien formandens beretning og de særskilt forelagte sager „til efterretning“ samt genvalgte de fratrædende.

I *repræsentationens* derefter følgende møde gav formanden beretning om nogle forhandlinger, han havde været tilstede ved, ang. *tilslutningsafgifterne* til statsbanerne, noget resultat forelå endnu ikke.

På et senere møde forelå en henstilling fra Hammelbanen om at søge udvirket *nedsættelse af lønninger m. v.* Repræsentationen svarede, at den savnede bemyndigelse „til endelige forhandlinger med funktionærernes organisationer“, sagen måtte bringes for fællesudvalget, og den enkelte bane altså gå den i forhandlingsreglernes anviste vej.

På foranledning af driftsbestyrersamrådet vedtog repræsentationen at henvende sig til ministeriet med anmodning om at få etableret forhandling mellem privatbanerne og statsbanerne om regler for *gennemgående godsindskrivning*.

Af andre sager kan iøvrigt nævnes en forespørgsel fra Amagerbanen, om det kunne tænkes at medføre uheldige konsekvenser for andre baner, hvis man oprettede en trafikinspektørstilling, — hvortil

repræsentationen svarede, „at banerne under de nuværende forhold skulle være meget varsomme med at oprette bedre lønnede stillinger.“

Og foranlediget ved en henvendelse fra Hads—Ning Herreders Jb. besluttede repræsentationen at tilskrive ministeriet, „at *mange baner ikke kunne bære udgifterne ved de nuværende lønninger*, som var betydelig højere end de tilsvarende i det frie erhverv, hvorfor man måtte anmode om, at ministeriet ville indlede forhandlinger til at opnå ændringer i disse forhold.“

Den 7. juni 1926 afgik repræsentationens formand, *birkedommer Neumann* ved døden, og repræsentationen anmodede da *næstformanden, etatsråd Kier*, om at fungere indtil delegeretmødet.

På dette *delegeretmøde den 3. september 1926* indvalgte som nye medlemmer i repræsentationen *amtmand Saxild* og *sagfører Valdemar Petersen*, denne sidste fordi amtmand Thomsen, Aabenraa, udtrådte af repræsentationen efter, at amtsbanerne var nedlagt.

Foruden den obligate *beretning* — med sager som: Tillæg til ordensreglementet angående indretning og pasning af motorkøretøjer til jernbanedrift, samarbejde mellem jernbaner og rutebiler m. fl. — der ikke satte lidenskaberne stærkere i bevægelse end, at de traditionen tro kunne tages „til efterretning“, forelå en sag, hvori flere baner allerede havde rørt på sig, nemlig *spørgsmålet om nedsættelse af lønninger og pensionstilskud*. Her var diskussionen til gengæld særdeles livlig, og man endte med at vedtage følgende *resolution*:

„Delegeretmødet opfordrer fællesrepræsentationen til energisk at tage de rejste spørgsmål op til grundig og alvorlig overvejelse“, — hvilket ordvalg ikke skal opfattes som udtryk for en tvivl om repræsentationens grundighed og alvor, men en understregning af sagens dybe betydning.

Repræsentationen valgte *Kier* til formand og *Saxild* til næstformand, og derefter drøftede man „alvorligt og grundigt“ lønnings-spørgsmålet m. v., hvilket foreløbig resulterede i, at man anmodede *driftsbestyrersamrådet* om at lade sig repræsentere på et møde om sagen den 28. oktober. På dette møde fremlagde driftsbestyrersamrådet forslag til ændringer i tjenestetidsreglerne, i reglerne om særlige ydelser og i pensionsbestemmelserne, samt om bortfald af konjunkturtillægget. Et udvalg blev nedsat til behandling af disse forslag — bestående for repræsentationens vedkommende af *Kier, Saxild* og *Oscar Petersen* og for samrådet af *Stensballe* og *Kuhlman*.

På et møde den 13. november forelå udvalgets forslag, som det vedtoges at *udsende til banerne* til erklæring. Resultatet af dette arbejde blev så „nedsæringsforliget“ af 14. juni 1927, hvorved opnåedes, at pensionsfradraget i funktionærernes lønninger blev forhøjet fra 3 % til 5 %, således at banernes andel herefter kun udgjorde 10 % mod tidligere 12, endvidere nogen nedgang i betalingen for „særlige ydelser“ og endelig, at tjenestetidsreglerne blev ændret på en for banerne tilfredsstillende måde.

Allerede forinden deres svar forelå, havde funktionærorganisationerne imidlertid erklæret, at de ikke kunne gå med til at fremme efter forhandlingsreglerne sager, der angik ændringer i konjunkturtillæg og forhøjelse af funktionærernes pensionsbidrag. Og i en senere skrivelse, at de heller ikke kunne tiltræde, at fællesudvalget afgjorde, om ændringer i lønningsreglementet skulle behandles efter forhandlingsreglerne (det formelle spørgsmål); derimod var de villige til „direkte forhandling med repræsentationen om ændring af lønningsreglementet, såfremt ændringen måtte blive indført for statstjenestemænds vedkommende.“ Da sagen da allerede var indbragt for fællesudvalget, kunne repræsentationen imidlertid kun henvise hertil og måtte afvise yderligere forhandling.

Fællesudvalget afsagde kendelse den 12. april samme år. Spørgsmålet, om udvalget i det hele taget kunne afgøre disse sager, blev afvist med 5 stemmer mod 4, to stemte ikke — den ene var fællesudvalgets formand. — Derefter måtte sagerne om bortfald af konjunkturtillæg, om forhøjelse af pensionsfradraget og om bidrag til pensionskassen betragtes som bortfaldne. Til behandling af spørgsmålet om ændring i reglerne for særlige ydelser, tjenestetidsregler og uniformsreglement nedsattes et underudvalg, for banerne bestående af Oscar Petersen, Thomsen og Kuhlman.

Af andre sager, repræsentationen i det år, 1926—27, behandlede, skal nævnes:

En forespørgsel fra *ministeriet*, der ønsker oplyst, hvorledes banerne går frem ved *klassificering og omklassificering* af stationer; en erklæring fra driftsbestyrer Stensballe, Sydfyenske Jernbaner, som dengang foretog disse beregninger, blev sendt ministeriet.

En skrivelse fra *Kolding—Egtved* Jernbane (af 12/11 26) med meddelelse om, at banen *ikke* efter 1. april 1927 kan *vente støtte af kommunerne*, hvorfor den, „hvis der ikke kan påregnes hjælp fra anden side“, (statsstøtte), må *nedlægges* med udgangen af marts d. å. — Herom er kun tilført protokollen, at „sagen toges til efterretning“, men naturligvis går en sådan sag, *den første banenedlæggelse*, ikke

upåagtet hen, der forhandles ivrigt med de interesserede parter, ministeriet og kommunerne, og banen drives foreløbig videre, stadig ventende på, om statsstøtte kan opnås. Dette skete dog ikke, og den 1/7 1930 trådte banen i *likvidation*, — hvilket iøvrigt gav anledning til, at flere principielle spørgsmål en banelikvidation vedrørende, således pensionsspørgsmålet, blev taget op til behandling, men herom nærmere nedenfor.

Af andre sager i årets løb kan nævnes: Ministeriet fastslår, at spørgsmålet om *ændringer i uniformsreglementet* skal forhandles efter forhandlingsreglerne.

På dagsordenen for repræsentationens møde den 7. juli 1927 er som punkt 9 opført: „Skrivelse fra ministeriet for offentlige arbejder med anmodning til repræsentationen om at udpege et medlem og suppleant til det i § 7 i lov af 4/7 1927 om omnibus og fragtmandskørsel omtalte udvalg.“ Hertil valgtes henholdsvis Kier og Rammeskov, men selve loven og navnlig, hvad der gik forud, mener jeg må omtales med et par ord.

Den 27. marts 1925 havde ministeren, Friis-Skotte, nedsat et udvalg til drøftelse „*dels* af spørgemålet om et samarbejde mellem jernbaner og rutebiler, *dels* af de spørgsmål vedrørende kørsel med motorkøretøjer, som måtte være af særlig interesse for vejvæsenet, derunder navnlig også om afgifterne og disses anvendelse“. Udvalget var stort, 28 medlemmer, for alle interesserede parter skulle være repræsenteret og blev det også: Rigsdagen, ministerierne, generaldirektoraterne, privatbanerne, automobilorganisationerne, amts- og sogneråd m. fl. Der blev nedsat arbejdsudvalg af forskellig art, som indhentede alle tænkelige oplysninger, også fra udlandet, — det var jo første gang her i landet så omfattende spørgsmål blev taget op. Man var klar over, at den voldsomt stigende trafikkonkurrence ikke hidrørte fra rutebiler alene omend i væsentlig grad; men på den anden side også, at man måtte være overordentlig varsom med „at underkaste det frie næringsliv indskrænkning, hvis konsekvenser måske ikke kunne overses.“

Ministeren understregede til indledning, at rutebilernes „rette kørselsområde er det lokale (fra opland til station eller by), og de må omlægge deres ruter derefter. Rutebiler, som befarer strækninger, der må betragtes som landsdele, må standses; Rutebilerne må fastsætte deres køreplaner under hensyn til jernbanerne og bør kun ændre køreplan samtidig med disse. Til gengæld bør da rutebilerne anerkendes som et nødvendigt led i trafikken.“

Så mange var de — meget fornuftige — ord, enhver overveje nu med sig selv, om det blev disse principper, der kom til at præge udviklingen.

En virkelig trafikordning var naturligvis den tanke der lå bag — og til syvende og sidst blev droppet.

Men udvalget arbejdede med stor energi i næsten to år, og resultatet blev en indholdsrig betænkning på godt tre hundrede sider og forskellige forslag til love, derunder den nævnte om omnibus- og fragtmandskørsel (med vilkårene for rutekørsel).

Men det varede, som bekendt, ikke mange år, før arbejdet til dels måtte gøres om.

Den 16. juli 1927 holdt *repræsentationen* et fællesmøde med repræsentanter for driftsbestyrersamrådet og funktionærorganisationerne til behandling af, som det hedder i protokollen, „Spørgsmålet om forhandlingsreglernes praktisering.“ Lignende spørgsmål var allerede i januar blevet drøftet, uformelt, på et møde med medlemmer af fællesrepræsentationen og samrådet, nogen protokol herover var ikke optaget. — Hvad det drejede sig om, var egentlig kun, hvorvidt forhandlingsretten skulle overgå til een fællesorganisation for personalet i stedet for som hidtil at indehaves af to, Danske Privatbanefunktionærers forbund og Danske Privatbaners Kontorforening — altså i virkeligheden et formelt spørgsmål, men funktionærerne lagde megen vægt derpå; tør man antage, fordi det undertiden havde vist sig vanskeligt at nå til fuld enighed mellem de to organisationer? Man antager det. — De fremkom nu med et forslag til vedtægter for en sådan centralorganisation, og banernes repræsentanter havde intet herimod, idet de dog „fandt anledning til at udtale“, at hvis blot een af organisationerne udmeldte sig af centralorganisationen, måtte denne anses ophævet og forhandlingsretten eo ipso gå tilbage til de hidtil anerkendte to organisationer, — en selvfølge, som funktionærerne var enige i.

På *delegeretmødet den 2. september 1927* blev, som sædvanlig, beretningen over det i årets løb passerede, taget „til efterretning“.

Fra *Amagerbanen* forelå en række *ændringsforslag til regulativet for fællesrepræsentationen* — bemærk, at nu er betegnelsen *fællesrepræsentationen* trængt igennem — (det drejede sig om visse reformer af delegeretmøderne). Men da de blev blankt forkastede, er der ingen grund til at redegøre for dem. Samme skæbne led et af samme bane stillet forslag om, at „de 2 % som personalet fremtidig skal

betale mere i pensionsbidrag“ (idet dette bidrag jo var forhøjet fra 3 til 5 %) skulle indgå i pensionskassen. Det motiveredes i og for sig meget fornuftigt med, at de 2 % sammenlagt kunne styrke pensionskassen, medens de fordelt til hver enkelt bane ikke kunne „influere væsentligt på dennes økonomi“, — men forkastet blev det.

Fra Holbæk Banerne var indgået et forslag til *ændring i vognoverenskomsten* med statsbanerne således, at de før 1. juli 1919 gældende satser for vognleje genindførtes, da de grunde, som i sin tid — under højkonjunkturerne — havde ført til, at betaling for vognleje m. m. blev forhøjede, ikke mere kan siges at være tilstede.“ Mødet bemyndigede fællesrepræsentationen til at forhandle med statsbanerne og meddele resultatet til de enkelte baner, som så selv kunne tage bestemmelse om „i hvilket omfang ændringer skal søges gennemført.“

I årets løb var Klaus Berntsen og sagfører Vald. Petersen afgåede ved døden, i deres sted valgtes til *fællesrepræsentationen* folketingsmændene *Pinholt* og *Vanggaard*, og i stedet for driftsdirektør Harboe, som ønskede at fratræde, valgtes *driftsbestyrer Kuhlman*, der ligeledes indvalgtes i *fællesudvalget* som afløser for Stensballe, der var blevet minister.

Fællesrepræsentationen genvalgte Kier til formand og Saxild til næstformand.

Men få dage efter døde etatsråd Kier og *repræsentationen* valgte da *Saxild* til formand og *Pinholt* til næstformand.

På samme møde, den 28/10 1927, blev det tidligere nævnte spørgsmål om *Baners likvidation særlig m. h. t. pensionsordningen* påny behandlet, og det vedtoges „at foretage en nærmere undersøgelse af hele spørgsmålet“, „eventuelt med forhandling med pensionskassens bestyrelse og funktionærorganisationerne“.

På det følgende møde, i januar 1928, drøftedes atter spørgsmålet, — hvis beklagelige aktualitet jo også unægtelig var i hastig tiltagen, bilismen gjorde rivende fremskridt, tiderne var ved at blive vanskelige og banernes forhold med dem, — og folketingsmand *Pinholt* oplyste, hvad der i kraft af hans hverv som folketingsmand unægtelig var interessant „at der formentlig kunne ventes en henvendelse til regeringen fra Kolding—Egtved Jernbane gående ud på, at staten skulle træde hjælpende til overfor denne bane og deltage i banens underskud, *hvad dog næppe kunne tænkes at vinde støtte.*“

Banens likvidation måtte altså anses for sandsynlig. Da ministeriet imidlertid havde afslået at undersøge forskellige forhold, som kunne

opstå ved en banes likvidation, før der forelå et konkret tilfælde, og da et sådant syntes at ville indtræffe nu, „formente repræsentationen, at man burde afvente, hvorledes Kolding—Egtved Jernbanes stilling blev, før man beskæftigede sig yderligere med spørgsmålet“.

Fra driftsbestyrer Holmblad indkom et forslag om, at man skulle forsøge at få vedtaget en lov, hvorefter en privatbanes underskud kan pålignes de kommuner, banen har tilknytning til, men repræsentationen afviste fornuftigvis forslaget med motivering, at man „var af den bestemte opfattelse, at et sådant lovforslag ingen udsigt havde til vedtagelse“.

Af mere principielle sager drøftedes iøvrigt (i maj 28) et forslag om ændring i pensionskassens vedtægter § 31 — om fordeling af pensionsbyrden mellem kassen og banen, hvor en funktionær afskediges uforskyldt, (der havde hos flere vanskeligt stillede baner vist sig en for pensionskassen uheldig tilbøjelighed til at afskedige fortrinsvis yngre funktionærer), men om denne sag henvises til skriftet om pensionskassens virksomhed 1898—1948, og ligeledes om den højesteretsdom af 25/1 1934, der afgør pensionisternes retsstilling i den likviderede Kolding—Egtved Jernbane — og de deraf følgende konsekvenser.

Et forslag til nye vedtægter for pensionskassen vedtog repræsentationen at benytte som grundlag ved de kommende forhandlinger med funktionærorganisationerne, når det med disse afsluttede, midlertidige „Nedskæringsforlig“ udløb i juli 1929.

På delegeretmødet i 1928 forelå, foruden årsberetningen etc., forslag fra Kolding—Egtved Jernbane om en henvendelse til ministeren for offentlige arbejder om statsstøtte til dårligt stillede privatbaner.

Nu er spørgsmålet i høj grad ved at blive aktuelt. Og ministeren, Stensballe, som er tilstede, oplyser da også, at så snart driftsberetninger for samtlige privatbaner foreligger, vil der finde en forhandling — og behandling — af sagen sted mellem ministeriet, fællesrepræsentationen og andre i „privatbanerne interesserede“, — det er jo ikke blot kommunerne, men også statsbanerne og postvæsenet. Herefter trækker banen sit forslag tilbage.

Delegeretmødet bemyndiger endvidere fællesrepræsentationen til at „rette en henvendelse til ministeriet om tilslutningsafgifternes bortfald, og ligeledes til at forhandle med statsbanerne om en nedsettelse på 15 % af samtlige lejeafgifter.“

Til medlem af fællesrepræsentationen efter afdøde etatsråd Kier valgtes etatsråd Høeg, og til fællesudvalget efter ligeledes afdøde overretssagfører Damm valgtes overretssagfører Tiemroth.

Ang. disse beslutninger vedtog *fællesrepræsentationen* på sit første møde derefter: m. h. t. *tilslutningsafgiften* foreløbig at forhøre uoficiel, hvorledes ministeriet stillede sig hertil; og om *vognlejen* at forhandle med statsbanerne. Herfra fremkom senere et forslag, som fællesrepræsentationen principielt tiltrådte, men med tilføjende, at endelig vedtagelse var overladt de enkelte baner.

Overensstemmende med en vedtagelse på delegeretmødet besluttede man at udgive et månedsblad „Privatbanen“.

På et senere møde, i december, vedtog man at indkalde repræsentanter for personaleorganisationerne til et orienterende møde 12. januar ang. en eventuelt forlængelse af „nedskæringsforliget“ af maj 1927. Mødet fandt sted, og et udvalg blev nedsat. Men forhandlingerne trak ud.

Endnu på *delegeretmødet i september 1929* forelå intet resultat.

Samme møde drøftede indgående, hvike veje man skulle følge for at *forbedre privatbanernes stilling*. Man samlede sig i det væsentlige om to forslag, det ene, at privatbanerne skulle søge at blive friere stillet i forhold til staten, det andet, at banerne skulle klassificeres, også med hensyn til lønninger, i forhold til deres trafikale betydning og driftens art.

Formanden lovede, at fællesrepræsentationen skulle tage spørgsmålene op til nøje overvejelse og undersøgelse.

Dette skete på det første *fællesrepræsentationsmøde* derefter. Forskellige forslag blev drøftet: at opsiges forhandlingsreglerne, at søges skaffet ny kapital til banerne, at få tilslutningsvederlaget afskaffet. Sagen blev udsat til næste møde — i november —, hvor *Kuhlman* ville fremkomme med et nærmere udarbejdet forslag, det gjorde han også, og der blev nedsat et udvalg bestående af Saxild, Vanggaard, Kuhlman og konsulent Bang til at arbejde videre med sagen.

Ang. *Forlængelse af nedskæringsforliget* af 1927 forelå stadig intet nyt. Saxild, Kuhlman og Bang behandlede sagen.

Et indskud: Ingen må af dette meget summariske referat få det indtryk, at fællesrepræsentationen i dette og de følgende år kun beskæftiger sig med få sager, tværtimod, der er et mylder. Og adskillige af dem har stor betydning for banerne, — jeg nævner i flæng: Rangeringsregler, gensidig vognbenyttelse, post-betaling, direkte indskrivning af rejsegods og mange flere, — men alle den slags driftsmæssige sager må udelades her. Banerne kender dem, eller har kendt

dem da de var aktuelle, og for udviklingen, den historiske og principielle, spiller de ingen rolle. Og på samme måde må en del af de henvendelser, som fra fællesrepræsentationen rettes til ministeriet, forbigås i tavshed, selvom de viser et åbent blik for opdukkende problemer.

I anledning af et forslag fra Kuhlman om nye regler for *bilers passage i niveau-overskæringer* besluttedes det at undersøge ordningen af disse forhold i udlandet, og vedr. *postkommissionens* foreløbige indberetning vedtog man at anmode ministeriet om at blive repræsenteret under de videre forhandlinger.

På et senere møde aflagde formanden beretning ang. arbejdet i den af ministeriet nedsatte kommission om *statsstøtte til privatbanerne*, noget resultat forelå endnu ikke.

På delegeretmødet i 1930

skete ingen større ting. Driftsbestyrer Bentzon var i årets løb afgået som driftsbestyrer og dermed udtrådt af fællesrepræsentationen. *Rammeskov* valgtes i hans sted.

I *fællesrepræsentationens* første møde derefter vedtog man at udarbejde et udkast til et andragende om *tilslutningsafgifternes bortfald* og bede folketingsmændene Pinholt og Vanggaard se nærmere på det — af praktiske grunde! — før det gik videre til ministeriet.

Et forslag til lov om *statshjælp* var indbragt for rigsdagen, og folketingsmand Vanggaard gjorde i et senere møde rede for dets behandling. På et følgende møde drøftede man de ændringer i privatbanernes lønningsreglementer m. v., som kunne blive følgen af loven af 1931 om statens tjenestemænd, og vedtog at optage „orienterende, uforbindende forhandling“ med personalets centralorganisation.

Endelig på et møde i juli 1931 forelå beretning om disse forhandlingers afslutning uden resultat, og man vedtog at afholde et *extraordinært delegeretmøde*, hvor de førte forhandlinger skulle refereres og et forslag til en ny lønningsordning forelægges.

Dette møde blev holdt den 5. august s. å. med dagsorden: *Lønningssagen*.

Formanden redegjorde for, hvad der var passeret:

Banernes repræsentanter havde stillet forslag om en ordning gående ud på bevarelse af status quo, dog at funktionærernes pensionsbidrag forhøjedes endeligt til 5 %; til gengæld ville de gå ind på at beregne regulerings- og stedtillæg efter statens regler. Funktionærernes repræsentanter havde afslået dette tilbud og foreslået en

ordning, hvorefter privatbanernes lønninger skulle føres à jour overensstemmende med de for statstjenestemænd gældende, dog at der for en 2-årig periode kunne træffes en ordning således, at der ikke i den pågældende periode påførtes banerne merudgifter. Dette kunne banernes repræsentanter ikke indgå på, naturligt nok, banerne skulle da være bundne efter denne periodes udløb, og det var jo i højeste grad fremtiden, som vakte bekymringer.

Funktionærerne fremsatte da påny et forslag, de også tidligere under forhandlingerne havde stillet: „at udvalget søges tilsat en tredje, udenfor stående part“, men banernes repræsentanter fastholdt, hvad de stadig havde hævdet, at spørgsmålet om en sådan tredjeparts tiltrædelse „lå udenfor udvalgets kompetence“. Og hermed sluttede forhandlingerne.

På det *extraordinære delegeretmøde* blev sagen grundigt drøftet, og overensstemmende med et forslag fra fællesrepræsentationen, med en enkelt ændring, vedtog delegeretmødet, „da hensynet til privatbanernes økonomi gør det bydende nødvendigt, at deres udgifter til lønninger m. v. nedbringes således, at de står i rimeligt forhold til banernes betalingsevne“, at kræve følgende foranstaltninger gennemført:

„A. *Lønninger.*

Banerne klassificeres i 5 grupper under hensyn til deres trafikale betydning og økonomiske forhold.

I de forskellige grupper finder lønedsættelse sted, dog ikke udover 15 %. Pensionsfradraget udgør 5 %, og der beregnes reguleringstillæg efter samme regler som for statens tjenestemænd. Om stedtillæg vil der være at føre særlige forhandlinger.

B. *Særlige ydelser.*

Disse ydelser må overensstemmende med deres hensigt kun dække de ved tjenestens særlige karakter virkelig forvoldte merudgifter.

C. *Tjenestetidsregler.*

De nugældende regler ændres således, at der sikres banerne den fulde udnyttelse af tjenestemændenes arbejdskraft.

D. *Pensionsvedtægter.*

De på pensionskassens generalforsamling den 30. august 1928 vedtagne nye vedtægter for kassen sættes snarest i kraft, og delegeretmødet pålægger fællesrepræsentationen at arbejde herfor.“

Denne resolution blev vedtaget med 41 stemmer mod 4, 9 stemte ikke.

Beslutningen er her gengivet så udførligt for at understrege, hvorledes såvel fællesrepræsentationen som delegeretmødet allerede på det tidspunkt havde øjet åbent for, hvilken urimelig, for adskillige baner uoverkommelig, byrde lønningsbestemmelserne m. v. var ved at udvikle sig til, og hvilke veje der kunne anvises til en rimelig løsning af dette problem. Hvor meget, eller man kan også sige hvor lidt, der så kom ud af disse bestræbelser, er et andet spørgsmål.

På *fællesrepræsentationens* møde i oktober s. å. gav formanden meddelelse om, hvad der siden var passeret i sagen, den henlå p. t. i ministeriet, og han fik bemyndigelse til at anmode dette om at fremme behandlingen.

Fra driftsbestyreren for Aalborg Privatbaner forelå en skrivelse ang. begrænsning af *de motorsagkyndiges adgang til udtalelser i sager vedrørende sammenstød mellem biler og banetog* — meget naturligt motiveret ved, at disse sagkyndige *ikke* er sagkyndige i jernbane-drift, og måske heller ikke kan ventes at være ganske upartiske; man vedtog at rette henvendelse til ministeriet desangående, men spørgsmålet henhørte jo under justitsministeriets ressort, og dette afslog, efter lange overvejelser, at foretage noget i sagen.

Og fra driftsbestyreren for Hillerød—Frederiksværk—Hundested Jernbane en henstilling om *revision af de for banerne gældende regler og sikkerhedsbestemmelser*, — ang. hvilket spørgsmål man udbad sig en udtalelse fra driftsbestyrersamrådet. Samrådet tiltrådte tanken, og man tilskrev da ministeriet med anmodning om „at nedsætte et udvalg til revision af samtlige for privatbanerne gældende regler vedrørende sikkerhedstjenesten således, at der *tilstræbtes forenklinger og besparelser for banerne*.“

Det *ordinære delegeretmøde for 1931*, som var blevet udsat p. g. af det *extraordinære*, afholdtes i december. Det gik i største ro. Formanden berettede om de af fællesrepræsentationen behandlede sager og dette „toges til efterretning“. Genvalg fandt sted som sædvanlig, det eneste nye var, at overretssagfører *Tiemroth* blev valgt til *revisor*, — men det skulle ganske vist snart vise sig ikke at være uden betydning.

På *fællesrepræsentationens* derefter følgende møde i januar 1932 forelå en meddelelse fra tjenestemændenes centralorganisation om, at nu var den ophævet, og desuden en skrivelse om eventuel adgang for Dansk Lokomotivmandsforbund til forhandlingsret efter for-

handlingsreglerne. Det første var kun at tage til efterretning og det andet at besvare med, at forhandlingsreglerne kun anerkendte to betyngede organisationer, lokomotivfolkenes interesser måtte som tidligere varetages af privatbanefunktionærernes forbund.

Ved samme møde var forøvrigt banebestyrelsernes medlemmer af fællesudvalget tilstede og vedtog m. h. t. *de kommende lønforhandlinger* i et af fællesudvalget nedsat underudvalg at supplere sig med konsulent Bang og driftsbestyrerne P. Hansen, Odense, og Thomsen, Hjørring. — Disse lønforhandlinger endte med et *forlig*, gående ud på, at *udregning af lønninger sker efter statstjenestemandsløvens satser, dog med et fradrag af 3 %, og et beløb svarende til 2 % af nævnte lønninger afkortes i reguleringstillæget, der beregnes efter statens regler.*

Heller ikke *delegeretmødet i oktober 1932*

gav anledning til større sindsbevægelser. Formandens beretning blev taget „til efterretning“, regnskabet godkendt, og de sædvanlige genvalg fandt sted, undtagen at Rammeskov, der 1. februar 1933 skulle fratræde som driftsbestyrer, ikke ønskede genvalg og derfor erstattedes i fællesrepræsentationen af *Agerskov* og i fællesudvalget af *Thomsen*.

På *fællesrepræsentationens* møde i april 1933 behandledes bl. a. spørgsmålet om *revision af reglerne for motorvognsførernes lønnings- og tjenesteforhold*, og det blev overladt det tidligere lønningsudvalg, suppleret med *Agerskov*, idet Oscar Petersen og Rammeskov var udtrådt, „at optage forhandlinger med repræsentanter for tjenestemandorganisationerne“ herom.

Til *delegeretmødet den 1. september 1933*

forelå adskillige sager — som: „Nedsættelse af renterne for moderniseringslån“, „Banernes overtagelse af automobilruter“, „Motorføreres lønnings- og tjenesteforhold“ m. fl. — men interessen blev unægtelig opslugt af den meget beklagelige affære: at fælleskontorets mangeårige bestyrer havde besveget de ham underlagte kasser (de to forsikringsforeningers) for et beløb, der senere blev opgjort til 67.161,38 kr. Ang. de nærmere omstændigheder henvises til det i skriftet om ulykkesforsikringsforeningens virksomhed 1899—1949 anførte, her skal blot nævnes, at kun et mangelfuldt bogholderi på fælleskontoret tolereret af de tidligere (nu afdøde) revisorer, havde muliggjort besvigelserne, og at den omstændighed, at den i 1931 valgte revisor, overretssagfører Tiemroth, fandt de bestående forhold

ganske utilfredsstillende og forlangte et ordentligt bogholderi, gav stødet til opdagelsen.

Forud for delegeretmødet havde fællesrepræsentationen ladet foretage en foreløbig revision ved statsautoriseret revisor Erik Nielsen og bemyndiget formanden til at foranledige kontorbestyrelsen indlagt til observation med forpligtelse til at forblive interneret, indtil delegeretmødet havde truffet beslutning om, hvorvidt han skulle anmeldes til politiet.

Det besluttede delegeretmødet, og det vedtog endvidere at udsætte spørgsmålet om decharge for regnskabet, indtil de pågældende foreningers bestyrelser i forening med revisor Nielsen var fremkommet med en redegørelse og et endeligt regnskab, og ligeledes indtil da at udsætte spørgsmålene om valg af bestyrelsesmedlemmer og revisor.

I december samme år afholdtes så et *extraordinært delegeretmøde* (i forbindelse med generalforsamlinger i forsikringsforeningerne).

Også herom kan henvises til skriftet om ulykkesforsikringsforeningen 1899—1949. Blid var stemningen ikke i visse kredse, og det forblev ingenlunde nogen hemmelighed, at man i disse kredse gerne havde set nogle hoveder på et fad — men hvilke? De pågældende revisorer var jo døde, og de nuværende bestyrelser var tiltrådt, mens den uheldige regnskabsførelse og dens misbrug (som begyndte i 1925) allerede var i gang, at lægge nogen skyld på dem fandt delegeretmødets store flertal ingen beføjelse til, og det endte med at vedtage — med 47 stemmer mod 10 — følgende *dagsorden*: „Idet man beklager det passerede, tager forsamlingen formandens redegørelse til efterretning, idet man forbeholder sig i de følgende foreninger at tage stilling til sagen“, — hvor resultaterne forøvrigt blev de samme.

Fællesrepræsentationen havde allerede forinden ansat driftsbestyrer *Thomsen*, Hjørring, som chef for fælleskontoret, under hvilket nu også pensionskassens sager blev henlagt.

Fællesrepræsentationen bestod nu af amtmand Saxild, genvalgt, stiftamtmand Neumann (nyvalgt), folketingsmændene Pinholt og Vangaard (genvalgte) og driftsbestyrerne Kuhlman, Agerskov (genvalgte) og Hansen, Skagen (nyvalgt).

Til *formand* og *næstformand* genvalgtes henholdsvis Saxild og Pinholt.

Af sager i månederne derefter kan nævnes:

Motorvognsføreres klassificering, (forhandlinger med personaleorganisationerne).

Indførelse af *fællesklasse* på alle baner.

Vognoverenskomsten med statsbanerne (Agerskov og Kuhlman forhandler).

Overenskomst med postvæsenet.

Ændring af pensionskassens vedtægter § 31 (forhandlinger med pensionskassens bestyrelse og personaleorganisationer).

Nedsættelse af renten for moderniseringslån (opnås: fra 4½ % til 4¼ %).

Levering og opsætning af *blinklyssignaler* (forhandlinger med § 4-udvalget og henvendelse til ministeriet).

Delegeretmødet i september 1934

fik et såre fredeligt forløb med „til efterretning“ og genvalg over hele linien — kun at driftsbestyrerne *P. Hansen*, Odense, og *Stensballe*, Kolding, nyvalgte til *fællesudvalget*.

Og fredeligt går også det følgende år i *fællesrepræsentationen*, hvor der i alt væsentligt kun behandles „løbende sager“ og rutine-sager (pudsigt nok er sagerne om *fribefordring* ganske talrige: den gensidige med statsbanerne, fribefordring for rigsdagsmænd, for skolebørn etc.). Tjenestemandorganisationerne ønsker ændringer i tjenestetidsreglerne m. v., og fire baner bemyndiges til at føre spørgsmålet frem ad forhandlingsreglernes vej, medens de øvrige baner afventer resultatet.

På delegeret mødet i september 1935

indledede folketingsmand *Bresemann* en diskussion om *statens stilling til privatbanerne*. (Tilskud eller lempelser under en eller anden form). Han redegjorde for de forhandlinger, der førtes, men noget resultat i form af tilsagn eller lignende forelå jo ikke. Derimod var der naturligvis enighed på mødet om den stadig voksende nødvendighed af en sådan støtte, og der faldt adskillige skarpe bemærkninger om uligheden i statens stilling til privatbanerne og statsbanerne.

På *fællesrepræsentationens* første møde herefter forelå en skrivelse fra ministeriet for offentlige arbejder med „forslag til lov om tilsyn med pensionskasser“, og herom er i protokollen anført, at „fællesrepræsentationen holder føling med ministeriet.“

Postvæsenet havde opsagt lejemål af lokaler indrettede for dets personale på flere privatbaners stationer, og man besluttede at forhandle med ministeriet i denne anledning. Ministeriet resolverede

vedrørende en enkelt bane, at postvæsenet skulle betale den godtgørelse en gang for alle svarende til ca. 4 gange den årlige leje — et præcedens for de øvrige baner.

Ligeledes drøftedes en allerede tidligere behandlet sag om forhandlingen med tjenestemandorganisationerne ang. generelle regler for ydelse af *time- og dagpenge til baneafdelingernes personale* ved arbejde på formandsstrækninger udover en vis længde.

Den ovenfor omtalte sag om *klassificering af motorvognsførere* blev bragt til endelig afslutning ved fællesudvalgets kendelse 7. november 1935.

Ang. spørgsmål om *yderligere forlængelse af lønforliget af 7/2 1932* vedtoges det på et møde den 13. december 1935 „at søge forhandling optaget snarest“ ved Odsherredsbanen og Troldhedebanen.

Og en henvendelse fra tre lollandske baner om, at fællesrepræsentationen overfor ministeriet ville rejse krav om *statens deltagelse i dækning af privatbanernes underskud*, sendte man til ministeriet „med anbefaling til alvorlig overvejelse.“

Fra funktionærorganisationerne indkom et forslag om en fællesdrøftelse, i et udvalg, af de intrikate spørgsmål: *Statens overtagelse af pensionskassen og deltagelse i dækning af privatbanernes underskud*, men fællesrepræsentationen anså det for bedst, at funktionærerne selv bragte sagen ind for ministeriet.

Statsbanerne *opsagde vognoverenskomsten* til 1. januar 1937 og foreslog forhandlinger om en ny ved et udvalg, hvortil valgtes Saxild, Vanggaard, Hansen (Skagen), Agerskov og Kuhlman (suppleret med et medlem af samrådet), og man udbad sig banernes bemyndigelse til at forhandle „med bindende virkning“, hvilken blev givet af 42 baner, mens 7 tog forbehold m. h. t. den bindende virkning, og 2 ikke var til at formå til at svare.

Reglementsudvalget afsluttede sit arbejde, de nye reglementer var egentlig bestemt til at træde i kraft i oktober 1936, men efter anmodning fra samrådet bad man ministeriet udsætte ikraftsættelsen til 1. marts 1937 — og dette blev godkendt.

På *delegeretmødet i september 1936*

forelå ingen sager af principiell betydning udover formandens beretning om de forhandlinger, der uden endnu påviselige resultater var ført med ministeren om statens støtte. Det vedtoges dog at udvide fællesrepræsentationen med 1 medlem, men at udskyde ændringen af regulativet til næste års delegeretmøde; som nyt medlem valgtes folketingsmand *N. P. Nielsen*.

I *fællesrepræsentationens* møde oktober 1936 forelå en skrivelse fra *De bornholmske Jernbaner* med meddelelse om, at banerne havde indberettet til ministeriet, at de ikke kunne få lån mod kommune-garanti og derfor *anmodede om et bidrag fra staten på 175.000 kr. til delvis betaling af nyt motormateriel.*

Spørgsmålet om *statsstøtte* i større almindelighed blev drøftet på samme møde. Kuhlman havde udarbejdet en oversigt over anskaffelser og foranstaltninger, som til støtte for banerne burde iværksættes, og man vedtog at forhøre hos samtlige baner, *hvad* sådanne foranstaltninger ville betyde for de respektive, *hvad* de mulig havde at føje til, og *hvad* disse eventuelt nye punkter ville betyde økonomisk. Og efter beslutning på et senere møde rettede man påny en indtrængende henvendelse til ministeren om *statsstøtte* og understregede „at det var ganske nødvendigt, at der *straks* søgtes midlertidig hjælp til de nødstedte baner.“

Ministeriet nedsatte nu en *trafikkommission* til en samlet overvejelse af disse forhold, og i den blev banerne repræsenteret af amtmand Saxild og landstingsmand Gudiksen.

Kommissionen nedsatte et underudvalg (arbejdsudvalg), hvori Kuhlman og Thomsen indtrådte.

Formanden for *fællesudvalget* (departementschef Hoskiær) anmodede fællesrepræsentationen om en udtalelse angående det spørgsmål, om *en sag vedrørende 3 fast beskæftigede baneformænd kan indankes for fællesudvalget, uanset at de ikke er pensionsberettigede og derfor ikke tjenestemænd.* Fællesrepræsentationen vedtog at svare, at den „måtte anse det for rimeligt, om denne konkrete sag kunne blive behandlet af fællesudvalget“.

Og i en lignende sag spurgte Sydfyenske Jernbaner, om fællesrepræsentationen ville udvælge *en mæglingsmand i en sag vedrørende en expeditrice*, — hvilket repræsentationen var villig til „under hensyn til at fællesudvalget tidligere havde behandlet indankede sager vedrørende expeditricer.“ Meget forståeligt, for hvor er den *principielle* forskel mellem en expeditrice og en stationsmesters arbejde? Og m. h. t. de tre faste formænd er det også forklarligt, at fællesrepræsentationen kunne ønske dem med ind under forhandlingsreglerne, for de fleste baneformænd er jo tjenestemænd, og det kunne let få uheldige konsekvenser — i retning af uensartede afgørelser — hvis konflikter i iøvrigt ensartede tilfælde skulle afgøres af forskellige myndigheder; det er jo heller ingen hemmelighed, at tjenestemandorganisationerne gentagne gange med støtte af fagforeningerne har søgt at anfægte fællesudvalgets myndighed og få konfliktsitua-

tioner behandlet efter de for arbejdsstridigheder i det frie marked gældende regler.

Men alligevel, det er betænkeligt at pille ved forhandlingsreglerne, som uomtvisteligt er givet for *tjenestemænd*, ubetinget for disse, men heller ikke for andre, og selvom analogien er nærliggende (som ved expeditricer), fjerner det ikke betænkelsen — efter *min* mening, som jeg bestandig har hævdet qua juridisk konsulent for privatanterne og i sin tid i ministeriet specialist i forhandlingsreglerne. Og vil man dertil sige: Men *Deres* private mening, bortset fra dens værd iøvrigt, (som man plejede at skrive i de juridiske lærebøger, når en mening skulle forkastes, og man ikke gad argumentere), den behøver De i alt fald ikke at lufte her, — så svarer jeg dertil blot: Meget rigtigt. Og De må meget undskylde. Men dette er også kun en advarsel til fordel for disse såre nyttige regler, som både har været og utvivlsomt vil blive forsøgt anfægtede, når lejlighed synes gunstig. Altså et hjertesuk: God save forhandlingsreglerne!

Men videre: *Blinklys*-bevogtningerne gav gang på gang anledning til besværinger fra, som der står i protokollen, „andre organisationer“, det vil formodentligt sige automobilorganisationer, og lokomotivmændene foreslog derfor „en fælles drøftelse med ministeren om yderligere sikring af overkørsler med blinklys“. En sådan drøftelse fandt sted, og man udsendte et cirkulære til banerne for at indhente oplysninger til brug for en statistik.

Bornholmske Jernbaner foreslog, at samtlige baner til fællesrepræsentationen indsendte „samtlige overenskomster og aftaler med arbejderorganisationer, og at fællesrepræsentationen ved sådanne overenskomster på opfordring afgiver en særlig sagkyndig.“ Fællesrepræsentationen tiltrådte forslaget.

På delegeretmødet i september 1937 aflagde formanden, som sædvanlig, beretning og redegjorde, som et punkt deri, for de med personaleorganisationerne førte „forhandlinger om forlængelse indtil 31. marts 1938 af de i lønforliget af 17. februar 1932 fastsatte 2 og 3 % fradrag“.

Beretningen blev taget til efterretning. Folketingsmand N. P. Nielsen (medlem af fællesrepræsentationen) berettede om arbejdet i trafikkommissionen — „til efterretning“.

Formanden stillede et par ændringsforslag til regulativet for delegeretmøder og fællesrepræsentation, gående ud på, at medlemmerne af repræsentationen forøges fra 7 til 9.

Og derefter fandt de traditionelle genvalg sted plus et nyvalg til fællesrepræsentationen af *Marius Andersen*, Aalborg.

Af sager på *fællesrepræsentationens* møder i det følgende år kan nævnes:

En henvendelse fra personaleorganisationerne om *indkaldelse af fællesudvalget til drøftelse af loven om overarbejde*; svar: Fællesrepræsentationen anså det for rettest, at eventuelle forhandlinger førtes direkte mellem denne og organisationerne, men at man først måtte have afgjort, hvem der overhovedet falder ind under loven.

Vognoverenskomsten med statsbanerne. Sagen gik i orden, og man vedtog at søge forhandling med ministeren om tilskud til indførelse af tryklufsbremser.

Blinklyssignalerne; på grundlag af de indhentede oplysninger om kørsel (af biler og andre) *mod blink eller med for stor hastighed* tilskrev man ministeriet, som derefter udsatte sagens behandling til sommeren 38.

På henstilling af Kuhlman om at undersøge, om privatbanerne kan få *tilskud i h. t. loven om nødhjælpsarbejder*, vedtoges det at forhøre i ministeriet og i bekræftende fald tilskrive banerne herom, og fra det nedsatte udvalg forelå indberetning om det opnåede resultat: *Forlængelse af lønforliget, ændring af tjenestetidsreglerne og midlertidigt løntillæg på 168 kr.*

Jernbaneskolen var ophørt for nogle år siden, nu forelå et forslag fra kontorforeningen om dens genoprettelse; man vedtog at udsætte sagens behandling, til trafikkommissionens betænkning forelå, og i mellemtiden undersøge, om privatbanefunktionærerne evt. kan uddannes på statsbanernes skole.

Ang. "*midlertidigt løntillæg*" til pensionister udtalte ministeriet, at de havde ret til dette; det vedtoges at meddele på delegeretmødet, at sagen ikke kunne indbringes for fællesudvalget men vel for domstolene, men man ville tilråde banerne at udbetale tillægget.

En sag blev gentagne gange i årets løb behandlet, nemlig om ønskeligheden af *generelle overenskomster* med arbejdere, der ikke er tjenestemænd, og i forbindelse dermed, om banerne ønskede „at indtræde under særlig gruppe i arbejdsgiverforeningen“. Banerne blev spurgt, de svarede særdeles trevent, det sidste man nåede til, var at 19 baner svarede ja og 17 nej til det første spørgsmål, medens til det andet 12 baner svarede ja og 21 nej. Men ikke desto mindre indmeldte dog en del af de interesserede baner sig i arbejdsgiverforeningen (og flere kom jo til i årenes løb).

Herom gav formanden meddelelse på *Delegeretmødet 1938* som et punkt i beretningen. Desuden berettede folketingsmand N. P. Nielsen ligesom forrige år om trafikkommissionens arbejde. Og

genvalg fandt sted, dog indvalgte i fællesrepræsentationen landstingsmand *Stegger Nielsen* i stedet for folketingsmand *Vanggaard*, der ikke ønskede genvalg.

Vi er i efteråret 1938, og krig står jo endnu ikke for døren, alligevel er det interessant at spore ligesom en anelse om, hvad der vil komme. Gang på gang foreligger til behandling i *fællesrepræsentationen* sager fra krigsministeriet om befordring af værnepligtige og indkaldte, i fredstid og under mobilisering, og ligeledes om visse funktionærgrupperes fritagelse for at møde ved mobilisering, og nu sender Generaldirektoratet for Statsbanerne en meddelelse til samtlige driftsbestyrere om reglerne for *mørklægning*.

Iøvrigt: Statsbanerne sender forslag til en *ny vognoverenskomst*; det overdrages det gamle udvalg at fortsætte forhandlingerne.

Endvidere meddelelse om, at *trykluftbrensens* indførelse er fastsat til 1. oktober 1940; det overdrages et udvalg at forhandle med „Scandia“ for at fremskaffe enhedspriser for disse bremser.

På en forespørgsel til ministeriet om *privatbanernes tjenestemænd falder ind under funktionærloven*, svarer dette, at man „nærmest er tilbøjelig til at mene, at loven ikke gælder for privatbanerne, men at spørgsmålet iøvrigt henhører under domstolenes afgørelse“ — ministeriet kom iøvrigt senere til den mere præcise anskuelse, at det gjorde de *ikke*.

I april foreligger nye sager, som leder tanken hen på en krigssituation: en forespørgsel fra *Valutacentralen* om banernes forbrug og lagre, og en skrivelse fra *Krigsministeriet* med forslag til en overenskomst med samtlige privatbaner om transport i fredstid (mærk: Fredstid) af ammunition tilvirket i hærens værksteder.

I Juni tilskriver fællesrepræsentationen trafikkommissionen (på grundlag af de tidligere nævnte undersøgelser), at det beløb, der ønskes stilles til rådighed for *privatbanernes modernisering* andrager 15 millioner kroner.

Og til ministeriet skrev man med anmodning om, at ca. 1.930.000 kr. må blive stillet til rådighed for *indførelse af trykluftsbremser* på godsvogne.

Ang. *beredskabskøb* forelå en fortrolig meddelelse fra direktøren for tilsynet om oplagring af ca. 49.000 tons stenkulsbriketter til brug for privatbanerne.

I september 1939 afholdtes *delegeretmøde i Maribo*.

Protokollen fra dette møde bærer ingen spor af noget ekstraordinært. Det vedtoges at genoprette *jernbaneskolen* og under valget til

fællesrepræsentationen (genvalg) foreslog borgmesteren i Åkirkeby at udvide antallet af medlemmerne med amtmand Stemann, og borgmester Bram henstillede, at *fællesrepræsentationen* overvejede dette spørgsmål og tog det op „til behandling på et senere møde“. Men videre kom man ikke, og grunden var den, at under mødet var efterretningen om Tysklands indmarch i Polen, altså en ny verdenskrigs udbrud, nået frem.

Ingen, der oplevede disse mærkelige timer, vil kunne glemme dem. Interessen for dagsordenernes små sager forsvandt, alle så de store, truende spørgsmål rejse sig, alle ønskede blot at komme hjem hurtigst muligt, — medens det endnu var muligt, havde man god grund til at tænke. Det blev et hastigt opbrud.

Tre uger efter holdt *fællesrepræsentationen* møde og genvalgte naturligvis formand og næstformand.

I anledning af den refererede udtalelse på delegeretmødet vedtoges det at foreslå det ekstraordinære delegeretmøde, der forventedes afholdt i løbet af det indeværende år, en udvidelse af *fællesrepræsentationen* til 10 medlemmer, rimeligt fordelt mellem landsdelene, se nedenfor.

Ang. *rationering af benzin* m. v., et spørgsmål, som jo nu var blevet særdeles aktuelt, havde man tilskrevet Det erhvervsøkonomiske Råd med anmodning om at blive repræsenteret i det nedsatte benzinnævn, men havde fået afslag. Kuhlman og Thomsen blev da bemyndiget til at fortsætte forhandlingerne med ministeriet, under hvilket man også ønskede banernes rationering m. h. t. kul og solarolie henlagt.

Endelig vedtog man, på forslag af Gudiksen, at søge ministeriet med anmodning om *midlertidig støtte til privatbanerne*, indtil trafikkommissionens betænkning forelå.

Den 6. oktober gik formanden til ministeren og forhandlede med ham om:

- a) indførelse af tryklufsbremser (omkostningerne);
- b) trafikkommissionens betænkning, herunder spørgsmålet om midlertidig støtte til privatbanerne;
- c) rationeringen af brændselsstoffer; og endelig
- d) bortfald af de fleste bestyrelsesfrikort med udgangen af 1939 — en beskeden indtægtskilde, formodentlig mest tænkt som et vidnesbyrd om den gode vilje.

Ministeren lovede med største interesse at overveje disse problemer.

Det forventede *ekstraordinære delegeretmøde* blev afholdt den 15. december.

På forslag af fællesrepræsentationen vedtoges en *ændring* af regulativets § 3, således at paragraffen fik følgende ordlyd:

„På delegeretmødet vælges en repræsentation på 10 (tidligere 9) medlemmer, således at de forskellige landsdele, *Jylland, Fyn, Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm* (nyt) så vidt muligt bliver repræsenteret. *Af repræsentationen skal mindst tre være driftsbestyrere* (nyt). Valget sker på 3 år, således at der i de år, hvor årstallet er *deleligt med 3, afgår 4 medlemmer, i de andre år 3 medlemmer* (nyt). Valget foretages skriftligt ved almindelig stemmeflerhed, *hvis ikke anden fremgangsmåde vedtages af delegeretmødet* (nyt).“ Paragraffens sidste punktum (om udtrædelse af repræsentationen) forblev uændret.

I denne formulering vedtoges §'en enstemmigt, og amtmand *Stemann* blev valgt som det 10. medlem for perioden indtil det ordinære delegeretmøde i 1941.

Iøvrigt aflagde formanden *beretning* om sin forhandling med ministeren, godkendtes. Og som et særligt punkt om *trafikkommissionens* nu udsendte *betænkning*.

Om denne udviklede der sig en længere diskussion, der endte med enstemmig vedtagelse af følgende *resolution*:

„Delegeretmødet tiltræder, at de af trafikkommissionens flertal vedtagne forslag om hjælpeforanstaltninger — med de af privatbanernes mindretal foreslåede ændringer — søges gennemført, dog således, at der optages forhandling med ministeriet for offentlige arbejder om

at moratorium for tidligere ydede moderniseringslån gennemføres snarest muligt,

at der sker lempelser i de foreslåede vilkår for tilståelse af nye moderniseringslån,

at der — som af mindretallet foreslået — snarest muligt stilles et beløb til rådighed for ministeren for offentlige arbejder som tilskud til de privatbaner, der ikke får fornøden støtte gennem de andre af mindretallet foreslåede foranstaltninger,

at tilslutningsafgiften så hurtigt som muligt helt bortfalder, og

at staten overtager reguleringstillæget til privatbanernes pensionister.

Som man ser, en meget klar og præcis resolution, ingen talemåder, men realiteter. Men unægtelig — man genkender et par af de den dag i dag lige aktuelle og brændende ønsker. Ja, hvad sagde ikke Sokrates: Det skønne er vanskeligt!

Den 17. januar 1940 afholdt *fællesrepræsentationen* møde. Det vedtoges at søge ministeren om gennemførelse af hjælpeforanstaltninger til privatbanerne *hurtigst muligt* overensstemmende med det på delegeretmødet vedtagne.

Samme dag fandt et møde sted i *Generaldirektoratet for Postvæsenet* ang. spørgsmålet om en *forhøjelse af betalingen for postbefordringen*.

Fra postvæsenet side foreslog man, at spørgsmålet om en revision af den overenskomstmæssige betaling blev udskudt til normale tilstande indtrådte, og forhandlingerne nu alene skulle dreje sig om et dyrtidstillæg beregnet ud fra pristallet 162 i 1934. Dette blev tiltrådt. Men da det derefter fra Generaldirektoratet blev hævdet, at der ved fastsættelsen af dyrtidstillægget også burde tages hensyn til de af banerne siden 1934 foretagne takstforhøjelser, måtte banernes repræsentanter protestere, og man enedes da om, at fællesrepræsentationen nedsatte et udvalg, som Generaldirektoratet ville tilkalde, så snart de havde undersøgt sagen nærmere. Til dette udvalg valgtes de tidligere medlemmer af postkommissionen: Driftsbestyrerne Kuhlman og P. Hansen og kontorchef Thomsen samt driftsbestyrer Agerskov.

Resultatet af udvalgets undersøgelser var, at man kunne fastslå, at banernes ilgodstakster var steget med 55 %, og man måtte derfor fastholde, at postvæsenet måtte yde et tilsvarende dyrtidstillæg. Generaldirektoratet og ministeren var imidlertid ubøjelige, og først efter man på delegeretmødet i 1942 havde vedtaget en ret kraftig resolution, resolverede ministeren endelig i juni 1943, at dyrtidstillægget midlertidig — fra 1. juli 1943 til 30. juni 1944 — forhøjedes til 40 %, uanset, at statsbanerne ikke fik tilsvarende forhøjelse.

I april blev et fællesmøde afholdt mellem *fællesrepræsentationen*, repræsentanter for *pensionskassen* og *funktionærernes* såkaldte *fællesråd* (en samlet repræsentation for de forhandlingsberettigede organisationer, hvor lokomotivfolkene sikrede sig en passende plads). Forhandlingerne drejede sig om ændringer i *lønningsreglementet*, et udvalg blev nedsat „til nærmere undersøgelse og behandling“, det kom til at bestå af: for *fællesrepræsentationen* af driftsbestyrerne Kuhlman, P. Hansen, (Sydfyenske), Agerskov, Kiær (Aalborg), kontorchef Thomsen og konsulent Bang, for *pensionskassen* rådsformand Koefoed, og for *funktionærerne* det nævnte, af seks mand bestående fællesråd. Resultatet blev de i 1943 vedtagne ændringer i lønningsreglementet, hvorefter nyansatte ikke længere fik ret til pension, såfremt deres afskedigelse skyldtes „anden dem utilregnelig årsag“

(o: ikke alder og svagelighed). Funktionærerne fik til gengæld løfte om en del nyansættelser.

Af sager i årets løb kan nævnes:

Fællesrepræsentationen tilskrev ministeriet om tilskud til afholdelse af *medhjælperkursus*, og ministeriet bevilgede 1500 kr.

Med ministeriet korresponderedes livligt om krigssituationens indvirkning på banernes økonomi og om statsstøtte; Ministeriet havde planer i så henseende og agtede den 10. april at søge finansudvalgets tiltræden af disse, men besættelsen, som skete den 9. april, forhindrede dette møde. Men i maj kunne ministeriet meddele, at der nu var opnået samtykke til en bevilling på 1½ million, og at et udvalg til fordeling af dette beløb ville blive nedsat.

Til indførelse af *tryklufsbremser* opnåedes en finanslovsbevilling på 850.000 kr., og til fordeling af disse bremses blev et udvalg nedsat med Kuhlman og Thomsen som banernes repræsentanter.

Postvæsenet forhøjede godtgørelsen for postens befordring.

I juni afgav formanden, Agerskov, for det til at forhandle med personaleorganisationerne om ændringer i *lønningsreglementet* nedsatte udvalg, beretning.

Og iøvrigt behandlede i årets løb et utal af sager foranledigede af krigssituationen — om transporter, om tildelinger o. l.

Specielt om tildelingen af benzin og olie førte et udvalg bestående af Kuhlman, Thomsen og folketingsmand N. P. Nielsen indgående forhandlinger med rigsdagsudvalg, ministeriet og det erhvervsøkonomiske råd. Et allerede afgivet tilsagn fra ministeriet om lempelse i rationeringen for banernes vedkommende gjorde begivenhederne den 9. april illusoriske, og banerne måtte se i øjnene, at rationeringen derefter blev skærpet betydeligt, og at ingen dispensationer kunne forventes. Toggangen måtte, som forøvrigt også på statsbanerne, indskrænkes, og man måtte i den kommende tid være beredt på evindelige forhandlinger for blot at kunne opretholde den nødvendigste trafik, da tilsagn og tildelinger efter sagens natur kun kunne gives for korte perioder ad gangen.

Men en fordel høstede banerne af den almindelige misère: *deres nytte og nødvendighed blev erkendt* også i kredse, som tidligere havde stillet sig mere tvivlende, — deraf den pludselige bevilling på 1½ million.

Delegeretmødet i september 1940

gav ingen anledning til særlige udtalelser. Til fællesrepræsentationen valgtes efter Pinholt, som var afgået ved døden, amtmand *Karberg*.

På *fællesrepræsentationens* møde i november 1940 valgtes *Agerskov* til næstformand.

Postvæsenet forhøjede *dyrtidstillægget til godtgørelse for postens befordring* til 25 %. Man søgte forhandling med postvæsenet om en yderligere forhøjelse fra 1/1 41. Postvæsenet afslog dette, man forhandlede derpå med ministeren, men også han afslog.

Handelsministeriet havde godkendt, at banerne kunne købe *generatorbrænde* til 6 måneders forbrug direkte i skovene — med indkøbstilladelse fra direktøren ved tilsynet med privatbanerne.

Et udvalg blev nedsat — bestående af amtmændene *Saxild, Neumann, Stemann og Karberg*, senere tiltrådt af *Kuhlman, Thomsen og Bang* — til at overveje *nye regler for fordelingen af underskud* på aktionærer i banerne. *Stemann* udarbejdede et udkast til en lov i så henseende. Udvalget godkendte det, *fællesrepræsentationen* ligeså, og forslaget blev sendt til ministeriet samt tilstillet samtlige baner.

Da man ret længe intet hørte fra ministeriet, skrev man påny og bad sagen fremmet, da spørgsmålet var påtrængende for banerne. Ministeriet gav henholdende svar.

I anledning af en klage fra *Bornholmske Jernbaner* over en generatordreven fragtrute på *Bornholm* vedtog man at henstille til ministeren at *søge ændring i loven (om omnibus- og fragtmandskørsel)*, således at „kontraktkørsel“, der jo er en omgæelse af loven, forhindres, og søge gennemført en effektiv kontrol med den almindelige tildeling af generatorbrænde — hvor misbrug allerede ikke helt sjælden fandt sted.

Ministeriet havde udsendt et fortroligt cirkulære til samtlige baner ang. *forbud mod visse offentliggørelser vedrørende privatbanernes anliggender*. I den anledning udbad man sig en nærmere præcisering af, hvad dette forbud omfattede (navnlig m.h.t. regnskaber, trafiktal m. m.).

Delegeretmødet 1941

„tog til efterretning“, „godkendte“ og „genvalgte“ efter traditionen, — hvilket aldeles ikke betyder en kritik af delegeretmøderne, men en kompliment til *fællesrepræsentationen*, der arbejder så fortræffeligt med sagerne, at de delegerede får alle oplysninger og kun sjældent anledning til spørgsmål, derimod imellem til at styrke *fællesrepræsentationens* standpunkter ved sine autoritative bekræftelser. Således her: I tilslutning til formandens beretning om henvendelse til ministeren med *forslag om en lov om fordeling af underskud* vedtog delegeretmødet følgende *resolution*:

„Delegeretmødet udtaler sin enstemmige tilslutning til fælles-

repræsentationens arbejde for statens støtte til privatbanerne under lovlagte former sammen med de i privatbanerne interesserede kommuner og således, at nægtelse af tilskud fra et mindretal af kommuner ikke kan standse en banes drift.

Man anmoder ministeriet for offentlige arbejder om at fremme gennemførelsen af fællesrepræsentationens i dette øjemed udarbejdede forslag snarest muligt og må kræve, at der i alle tilfælde på finansloven for 1942—43 optages en støtte-bevilling til privatbanerne svarende til den nuværende bevilling på 1½ million kr.“

Fællesrepræsentationen fortsatte derefter forhandlingerne med ministeriet om denne sag. I november fandt en mundtlig forhandling med ministeren sted. Fra ministeriets side var rejst en del indvendinger mod forslaget, fra banernes side var deres bemærkninger hertil formulerede, og ministeren lovede „at tage forslagene op til velvillig overvejelse og fremskynde lovforslagets forelæggelse for rigsdagen“.

På samme møde forhandlede man med ministeren om *forhøjelse af dyrtidstillæg for postens befordring*, postvæsenet havde modsat sig en sådan med henvisning til dets takster i forholdet til statsbanerne, fra privatbanerne gjorde man gældende, at mellem to statsinstitutioner var et sådant spørgsmål jo i virkeligheden kun et spørgsmål om en postering på statsregnskabet, mens det for privatbanerne betød en reel indtægt til imødegåelse af de stigende udgifter, ligesom i forholdet til private kunder, og her var jo taksterne efter ministeriets eget påbud forhøjede. — Ministeren henviste til fortsat forhandling med generaldirektoratet for postvæsenet, men den kom der ikke noget ud af, det endte med afslag fra postvæsenet.

I maj 42 blev en *lov om midlertidig ordning m.h.t. dækning af vanskeligt stillede privatbaners underskud* vedtaget.

I *fællesudvalget* førtes forhandlinger med personaleorganisationerne om yderligere tillæg til „særlige ydelser“ og *forlængelse af lønforliget af 1932*.

På forslag af amtmand Stemann tilskrev man ministeriet om at tage *spørgsmålet om en fremtidig trafikplan* op til behandling inden krigens afslutning. — naturligvis for at til den tid situationen ikke skulle komme overrumplende og uforberedt.

Dette i sandhed vigtige spørgsmål, en virkelig *trafikordning* for hele landet, således at man velovervejete anviste de forskellige trafikmidler — baner, biler og skibsfart — deres opgaver, koordinerede dem til afløsning af en kaotisk konkurrence, som man for længst

havde lært kun alt for godt at kende, — dette spørgsmål havde allerede været drøftet i det uendelige, men fra flere indflydelsesrige sider, ikke blot bilisterne, men også kommunerne, havde det mødt effektiv modstand. Lige fra 1927 var de nedsatte kommissioner med mere eller mindre forsigtighed gået udenom det; jeg husker fra 1927, hvor jeg selv, da ansat i ministeriet, som sekretær for kommissionen havde udarbejdet betænkningen og derefter, på ministeriets vegne, deltog i et stort møde af sogne- og amtskommunale repræsentanter, hvorledes enhver antydning af en fælles landsomfattende ordning, som naturligvis måtte henlægges under en landsomfattende myndighed, blev kategorisk afvist med påberåbelse af „den kommunale selvstændighed“. Og „den offentlige mening“ havde til stadighed været genstand for en voldsom agitation fra bil-interesseret side. Ikke et ondt ord om dagspressen, men automobilforhandlerne er jo unægtelig bedre annoncører end privatbanerne, og deres publikum i en tidsalder, hvor så at sige hvermand drømmer om sin egen bil, større end disses.

Men nu under krigsforholdene var billedet, som allerede bemærket, i nogen grad ændret. Banernes nytte var på en gang blevet iøjnefaldende.

Alligevel afslog ministeriet (ved en skr. af 4/7 42) at tage spørgsmålet „til behandling under den forhåndenværende ekstraordinære situation, idet man ikke finder det muligt på indeværende tidspunkt at overse de fremtidige vilkår for trafikens afvikling her i landet.“

Det havde nu vel heller ingen tænkt sig; det var en *forberedelse* på grundlag af det foreliggende, særdeles righoldige materiale, man ønskede, og *skulle* det endelig vise sig, at det efter krigens afslutning var i bund og grund forandret — hvordan, var det ganske vist ikke muligt at forestille sig — nå ja, så var ulykken ikke større end at et eventuelt udvalgsarbejde var spildt, det var dog endelig set for. Nå, men det måtte altså ikke ske.

Delegeretmødet 1942

vedtog en ret skarp udtalelse i anledning af postvæsenets afslag på en *yderligere forhøjelse af dyrtidstillæget til godtgørelse for postbefordring*.

Idet man ganske sluttede sig til det af fællesrepræsentationen indtagne standpunkt — om en væsentlig forskel mellem statsbanernes og privatbanernes stilling i denne sag — erklærede delegeretmødet at stå „ganske uforstående overfor, at staten ikke vil betale den samme godtgørelse for transporten her, som disse skal kræve af deres andre kunder“ — og videre: „Delegeretmødet må derfor *på det be-*

stemteste fastholde kravet om sådan forhøjelse og anmode fællesrepræsentationen om snarest at optage nye forhandlinger herom" — og forventede ministeriets støtte „til opfyldelse af dette naturlige krav“.

Ang. *trafikplan* tiltrådte man, at fællesrepræsentationen havde nedsat et udvalg til at udarbejde et forslag — trods ministeriets afslag.

Og foranlediget ved en henvendelse fra *Foreningen af danske Privatbaner under arbejdsgiverforeningen* oplyste formanden, at endnu kun 16 baner var medlemmer af denne forening, og anbefalede „meget indtrængende“ at de øvrige baner meldte sig ind.

Agerskov ønskede ikke genvalg til *fællesrepræsentationen*, og driftsbestyrer *P. Hansen, Odense*, blev valgt. Og så bifaldt man forøvrigt, at kontorchef Thomsen, Fælleskontoret, fremtidig fik titel „direktør“ med løn som statsbanernes afdelingscheferes slutløn, — han gjorde i sandhed også et stort arbejde.

På *fællesrepræsentationens* møde i november genvalgtes *Saxild* til formand og valgtes *Kuhlman* til næstformand.

Overensstemmende med beslutningen på delegeretmødet tilskrev man ministeriet om yderligere forhandlinger med postvæsenet (*om forhøjelse af dyrtidstillægget for betalingen for postbefordring*). Og sagen endte ved et møde hos ministeren i juni 43 med, at *dyrtidstillægget forhøjedes fra 25 % til 40 % for perioden 1/7 43—30/6 44*.

Udvalget til behandling af en *trafikplan* nedsatte et „arbejdsudvalg“ til foreløbig at undersøge og bearbejde det foreliggende materiale“. Dette arbejdsudvalg holdt senere møde (i marts) og overdrog *P. Hansen* „at udarbejde et udkast til en samlet trafikplan for Fyn“ — til oplysende eksempel altså. Det skete, og ministeriet fik det tilsendt, men fastholdt sit standpunkt: at det ikke under den forhåndenværende situation anså det for hensigtsmæssigt at optage spørgsmålet til behandling.

Blandt de talrige ekspeditions- og rutinesager i fællesrepræsentationen det år skal kun fremhæves som mere principielle:

Cirkulærer om visse *dispensationer fra mørklægningsbestemmelserne*,

forhandlinger med skattemyndighederne om *forhøjelse af afskrivningsprocenterne m. v.*,

om *trykluftbremssystemets* indførelse på privatbanernes lokomotiver og vogne,

om *indskrækning af togantallet* under hensyn til brændselssituationen,

om *standardmateriel til motorkøretøjer* (et udvalg nedsat), og så naturligvis om *tildelinger og transporter* (derunder også af værne-magtens mandskab).

Delegeretmødet for 1943 var indvarslet til d. 3. september i Svendborg, men d. 29. august blev der, som bekendt, etableret „militær undtagelsestilstand“, og alle offentlige møder forbudt.

Delegeretmødet måtte aflyses, og fællesrepræsentationen henvendte sig til ministeriet for at få „närmere instruktion om sin virksomhed under de foreliggende ekstraordinære forhold for stadig at kunne fungere som mellemed mellem ministeriet og banerne“.

I efterårets løb overvejede man en senere afholdelse af delegeretmødet, men endte med at aflyse det helt. Man bestemte sig for at sammenlægge det med delegeretmødet i 1944.

Et par sager fra *fællesrepræsentationen* i 1943—44 skal nævnes:

Privatbanernes Kontorforening havde flere gange rettet henvendelse om at få udleveret *klassificeringsreglerne af 1919* og fået afslag. De anmodede så om en mundtlig forhandling (i januar 44), hvor foreningens formand motiverede andragendet. Fællesrepræsentationens formand svarede, at klassificering var et *normeringsspørgsmål*, og de enkelte baner var selvstændige. Efter en diskussion lovede man dog at overveje, og efter at kontorforeningens repræsentanter havde forladt mødet, vedtog man at forelægge sagen for delegeretmødet.

Man besluttede at ophøre med udgivelsen af „Privatbanen“ — det var der ikke noget at sige til, forudsætningen for et sådant blad var, at det blev et forum for banernes ledende mænd, f. eks. driftsbestyrerne. I begyndelsen så det ud til at ville blive det, så svækkedes interessen, bidrag indgik sjældnere og sjældnere, redaktøren alene (det var mig) måtte fylde bladet med sine betragtninger, ærligt og redeligt: det blev tyndt. En tid forsøgte man at skaffe interessant stof fra ligeartede udenlandske blade, det satte krigen en stopper for, — og så var bladets dage talte.

Om „*særlige ydelser*“ blev der rejst sag (efter forhandlingsreglerne) ved tre dertil udpegede baner, og de øvrige afventede resultatet. Forlig blev opnået og tiltrådt af samtlige baner.

Personaleorganisationerne stillede krav om *indførelse ved privatbanerne af de samme regler, som er fastsat for statens tjenestemænd i finansministeriets bekendtgørelse af 28. og 29. januar 1944*. Det vedtoges at søge sagen ordnet ved forhandling mellem personalets hovedorganisationer og fællesrepræsentationen, og i forbindelse dermed spørgsmålet om ændring af feriereglerne.

Forhandlingen fandt sted. Derefter vedtog fællesrepræsentationen at anbefale banerne: m. h. t. *skæve helligdage* at følge statens regler med tilbagevirkende kraft for 42/43 og 43/44, „således at kontant vederlag udbetales for disse år og to år frem“, og ang. *ferien* at foreslå den til at ligge mellem 1. marts og 15. november, dog at den kan lægges på anden tid, hvis tjenestemanden ønsker det, og tjenesten tillader det.

Nyt *ordensreglement*, *sikkerhedsreglement* og *tillæg til signalreglement* udfærdiges med gyldighed fra 1. oktober 1944.

Forhøjelsen af dyrtidstillæget for *postens befordring*, 40 %, fastsættes uforandret indtil 30/6 45.

På foranledning af *kontorforeningen* blev der i juni afholdt et møde mellem repræsentanter for denne forening og et udvalg fra fællesrepræsentationen. Kontorforeningen ønskede en *midlertidig ændring i lønningsreglementets § 8* om elevs, medhjælperes og aspiranters lønforhold, desuden nogle ændringer i §§ 21 og 23. Efter „indgående forhandling“, som der står i protokollen — hvor fællesrepræsentationens repræsentanter i det hele tog forbehold overfor lønforhøjelser „af hensyn til konsekvenserne“, — blev mødet udsat, sagen ville blive behandlet i fællesrepræsentationen, og organisationen få meddelelse om eventuelt fortsatte forhandlinger. I fællesrepræsentationens møde dagen efter vedtog man at indhente oplysninger fra samtlige baner om, hvor mange det drejer sig om, med tilføjende, at man er betænkelig ved at følge statens forhøjelser. — Det havde været hensigten at drøfte sagen på det påtænkte *delegeretmøde i 1944*, men mødet blev ikke afholdt — af samme grunde som det foregående år. Men i oktober blev forhandlingerne optaget på ny mellem det nævnte udvalg og repræsentanter, denne gang for alle tre organisationer, og nu enedes man om følgende:

ad lønningsreglementets §§ 8 og 21 (om konstitution) „at anbefale banerne ved de fornødne lokale forhandlinger at vedtage de foreslåede midlertidige ændringer overensstemmende med de ved normeringslovanordningen for 1944/45 truffene bestemmelser for de tilsvarende tjenestemænd m. v. i statens tjeneste,“

og ad § 23 (om efterindtægt til enker efter tjenestemænd, der er døde efter ulykkestilfælde i tjenesten), „at anbefale banerne ved de lokale forhandlinger at vedtage som midlertidig bestemmelse, at der — idet de gældende bestemmelser om efterindtægt forbliver uforandrede — i driftsåret 1944/45 betales de pågældende enker et supplement, der udgør forskellen mellem hendes pension og efterindtægt i den pågældende periode“ — en krigstidsforanstaltning, for risikoen var unægtelig steget.

Til fællesrepræsentationens møde i november var kun mødt Saxild, N. P. Nielsen og Kuhlman, de øvrige var forhindrede „p. gr. af forholdene“. Vedtage noget kunne repræsentationen altså ikke, men man behandlede de foreliggende sager og udsendte til de ikke mødte forslag til vedtagelse.

Forøvrigt var der ikke mange eller større sager på dagsordenen, den vigtigste var en skrivelse fra fællesudvalgets formand i anledning af, „at personaleorganisationerne havde anmodet om, at det på fællesudvalgets møde den 10/2 1939 udsatte forslag til *ændring i tjenestetidsreglerne* nu må blive taget op til fornyet behandling, uanset at de grunde, der foranledigede udsættelsen, endnu ikke er sket fyldest“.

Man vedtog at svare, at banerne stadig ikke kunne anse tidspunktet for egnet til spørgsmålets løsning.

Samtidig med at de behandlede sager blev tilsendt de udeblevne medlemmer, tilskrev man dem, at såfremt der ikke til det næste møde, som blev fastsat til d. 6. dec., mødte et flertal af fællesrepræsentationen, „vil sagerne blive behandlet som på mødet i dag og forslag til vedtagelse udsendt til de ikke mødte medlemmer“ — en nødhjælpsforanstaltning altså, men den blev nu ikke nødvendig, til næste møde kom der tilstrækkeligt mange. Det blev her besluttet at tilsende banerne den beretning, der skulle have været forelagt delegeretmødet.

Løvrigt behandlede et stort antal sager, men kun få af særlig betydning. Nævnes skal blot, at ministeriet havde givet tilsagn om at søge valutabevilling på 2 millioner til yderligere indkøb af trykluftsbremser.

Spørgsmålet om et *delegeretmøde i 1945* blev drøftet og udsat gang på gang, man afventede, hvad der ville ske i verdenssituationen, og havde jo al mulig grund til det, krigen nærmede sig sin ende. Men også under de store forventninger skulle de adskilligt mindre sager jo passes og blev det. Heller ikke var tiderne blevet lettere, tværtimod, yderligere indskrænkninger i kørslen stod f. eks. stadig på dagsordenen. I det hele kan det siges, at det store flertal af de sager, fællesrepræsentationen fik til behandling, var prægede af „Dagen og Vejen“, endnu gjaldt det væsentligst blot *at komme igennem*. En enkelt sag skal dog nævnes for det glimt af fremtid den bærer i sig: Fællesrepræsentationen valgte til at forhandle med *det af trafikminister Elgaard nedsatte trafikudvalg* og hos banerne indhente og bearbejde det fornødne stof, Saxild, N. P. Nielsen, Kuhlman, P. Hansen og Thomsen.

Så indtraf d. 5. maj med tyskernes kapitulation og krigens ophør, og med eet slag var situationen som helhed forandret.

Ikke at den dermed blev lettere for privatbanerne, de vanskelige år havde bragt dem svære udgifter — til lønninger f. eks. — som aldeles ikke hørte op nu, og banernes status var væsentlig forringet, normal vedligeholdelse havde jo været umulig, og moderniseringen var mere end nogensinde påkrævet, de kommende år ville stille store krav. På ny måtte man vente et vældigt opsving i bilismen, en skarp konkurrence, — og det kom, som bekendt, også.

Men nu kunne man i alt fald samle tankerne om *fremtiden*.

Den 7. september 1945 blev det to gange aflyste *delegeretmøde* endelig afholdt.

I det forudgående fællesrepræsentationsmøde behandledes blandt andre sager en skrivelse fra *postvæsenet* om, at den til 30/6 s. å. gældende forhøjelse af dyrtidstillæget for postbefordringen fortsatte uforandret til kalenderårets udgang; en skrivelse fra indenrigsministeriet der afslog en anmodning om *statstilskud til dækning af udgifterne ved banernes driftsbeskyttelsesforanstaltninger*, og en meddelelse om *oprettelsen af en ekstraordinær tjenestemandsdømstol for „krigsforbrydere“*.

Delegeretmødet blev langt og grundigt, det omfattede jo sager fra tre driftsår.

Først var der *formandens beretning* med ikke mindre end 13 punkter. Som sædvanlig blev de fleste „taget til efterretning“ med eller uden diskussion, kun hvor der under denne fremkom utalelser af særlig interesse, skal de nævnes:

Punkt b. *brændselssituation*; fra adskillige blev der udtalt ønske om snarest at få de hårdt nedskårne køreplaner udvidet igen, også med søndagskørsel, og ministeren, som var tilstede, stillede sig særdeles forstående, men understregede, at brændselssituationen stadig var vanskelig og uoverskuelig, og han kunne intet love.

Punkt f. om *udlevering til kontorforeningen af klassificeringsreglerne*. Formanden understregede, at klassificering var et normerings-spørgsmål, som ikke i almindelighed kan forhandles efter forhandlingsreglerne, men kun når det kan påstås, at en omklassificering er i strid med forudsætningerne. N. P. Nielsen var dog ikke tilfreds hermed, han syntes, man kunne imødekomme tjenestemændene, i alt fald forhandle med dem om sagen, og dette sidste blev så vedtaget.

A propos *trafikudvalget* (punkt 1), som flere talere ønskede at få sat lidt mere liv i, udtalte *ministeren*, at det var et politisk spørgsmål,

og før rigsdagsvalg havde fundet sted, kunne han intet foretage. Men han lagde ikke skjul på, at en rationel trafikordning havde hans sympati, og håbede ikke at komme til at genopleve situationen fra 20—30'erne „da mange mennesker investerede penge i bilruter“, medens samfundet i sidste omgang måtte betale for det, — en ganske interessant udtalelse, ikke sandt? *Politisk!*

Delegeretmødet opfordrede derefter fællesrepræsentationen til „snarest efter valget at tage det samlede trafikspørgsmål op overfor regeringen“.

Til punkt m, personaleorganisationernes forslag om ændring af lønningsreglementets § 47 om *beregning af pensionisters regulerings-tillæg*, (behandlet af fællesrepræsentationen i et møde i juni), oplyste formanden, at det ville betyde en årlig merudgift for banerne på 490.000 kr. at stille deres pensionister lige med statens, og fællesrepræsentationen måtte derfor trods al sympati for personalets ønsker forlange, dels at tilskudene til de vanskeligt stillede baner fortsattes, dels at banerne fik adgang til at foretage takstforhøjelser, og forsamlingen sluttede sig hertil.

Og så fandt *genvalgene* sted og driftsbestyrer *Utkov* blev valgt efter afdøde M. T. Hansen.

Det sidstnævnte spørgsmål (*om pensionisternes reguleringstillæg*) kom til behandling på *et møde i november mellem et udvalg nedsat af fællesrepræsentationen og repræsentanter for personaleorganisationerne*.

Banerepræsentanterne stillede følgende tilbud:

at anbefale banerne at betale de mandlige pensionisters regulerings-tillæg og midlertidigt tillæg efter statens regler i eet år at regne fra 1. oktober d. å., imod at funktionærerne ved de enkelte baner i samme år af deres reguleringstillæg og midlertidige tillæg betaler 3 %, men hvis funktionærerne ikke vil bidrage de 3 %, da at betale i samme år til de nævnte pensionister halvdelen af forskellen mellem statens reguleringstillæg + midlertidigt tillæg og det nuværende.

Funktionærerne afslog at bidrage med de 3 % men *modtog* tilbudet om dækning for eet år af halvdelen af differencen mellem de nævnte tillæg.

Det samme udvalg fra fællesrepræsentationen forhandlede med repræsentanter for kontorforeningen om det, ligeledes på delegeretmødet behandlede spørgsmål: om udlevering af *klassificeringsreglerne*.

Banernes repræsentanter indgik på, at reglerne for udregning af points til klassificering udleveres til organisationen, men afslog iøv-

rigt udlevering af reglerne som helhed med den samme motivering som på delegeretmødet, og kontorforeningen tiltrådte dette.

Fra *moderniseringsudvalget* (banernes altså) indgik en fremstilling af, hvilke moderniseringsforanstaltninger udvalget kunne anbefale for de enkelte privatbaner, og det vedtoges at fremsende den med tilføjende, at f. s. v. banerne inden lovens vedtagelse anskaffer skinnebusser eller andet materiel, dette da må medregnes som dækningsberettiget.

Efter fællesrepræsentationens anmodning tillod ministeriet at en *udvidet køreplan* for privatbanerne måtte træde i kraft fra 30. september.

I november forhandlede formanden med ministeren (Elgaard) om flere påtrængende sager — *trafikregulering, modernisering, forhøjelse af dyrtidstillægget til postbefordringsvederlaget*.

Endvidere anmodede man om, at loven af 1942 om *dækning af vanskeligt stillede baners underskud* måtte blive forlænget i den indeværende rigsdagssamling.

Fra ministeriet modtog man meddelelse om, at det agtede at nedsætte et nye *ordensreglementsudvalg*, og anmodning om hertil at udpege to medlemmer. Det blev Kuhlman og P. Hansen.

Man tilskrev *Generaldirektoratet for postvæsenet* ang. ændringens forlængelse eller genoptagelse af forhandlingerne om *betaling for postbefordringen* under den nedskårne køreplan og *dyrtidstillægget til betalingen for tiden efter 1. januar 1946*. Generaldirektoratet svarede, at de ikke kunne indgå på at yde en ekstra betaling for postbefordringen under den nedskårne køreplan, og at dyrtidstillægget på 40 % var forlænget til udgangen af juni 1946. Fællesrepræsentationen forbeholdt sig at komme tilbage til det første spørgsmål.

Personaleorganisationerne anmodede om, at den midlertidige ændring af lønningsreglementets § 8 samt overenskomsten om „*skæve helligdage*“ måtte blive forlænget udover 1/4 46. Fællesrepræsentationen vedtog at udsætte sagen, til der forelå oplysning om statens stilling til spørgsmålene, og henstillede til banerne fortsat at betale elever m. v. som nu — med forbehold af midlertidigheden.

Fra *Østsjællandske Jernbaneselskab* forelå den interessante oplysning, at banen havde et underskud på ca. 25.000 kr. *hidrørende fra postbesørgelsen på stationerne*. Man besluttede at lade sagen bero på den forventede yderligere forhandling med postvæsenet, men bad foruden banen oplyse, hvad der ville spares på de enkelte stationer, hvis overenskomsten med postvæsenet helt ophørte.

Og efter aftale med personaleorganisationerne nedsatte fællesrepræsentationen i august 46 et udvalg af driftsbestyrere, nemlig de

3 der er medlemmer af repræsentationen og „7 andre, repræsenterende såvel bedre som dårligere stillede baner til at forhandle om indførelse af *et nyt lønningsreglement* pr. 1. april 1946“.

På delegeretmødet september 1946

redegjorde formanden for de med *postvæsnet* førte forhandlinger. Generaldirektoratet nægtede at forhøje dyrtidstillægget udover de oftnævnte 40 %, og man havde da indanket spørgsmålet for ministeren, hvis afgørelse man afventede — og man havde jo heller ikke andet at gøre for der står, som bekendt, i banernes eneretsbevillinger, at „for postens transporters nyder bevillingshaverne godtgørelse efter en af ministeren fastsat takst“.

Hvad specielt spørgsmålet fra Østsjællandske Jernbane angik, fremhævede formanden, at det ved fastsættelsen af betalingen for postbesørgelsen på stationerne sikkert har været taget i betragtning, at en stor del af arbejdet, og på mindre stationer hele arbejdet, kunne udføres af stationernes personale uden merudgift for banerne, og en undersøgelse ved nogle andre baner af, hvad de kunne spare i lønudgifter m. v., hvis postoverenskomsten blev ophævet, havde da også vist, at det, de kunne spare ved overenskomstens opsigelse, langt fra dækkede de indtægter de derved mistede.

Han opfordrede forsamlingen til at udtale sig, men det var der ingen der følte trang til.

Derimod gav *personaleorganisationernes krav* om ændring af tjenestetidsreglerne og af lønnings- og pensionsbestemmelserne anledning til en livlig debat. Fra flere sider beklagede man, at banerne ikke havde en centralledelse, der kunne forhandle sådanne spørgsmål på samtlige baners vegne, men kun kunne rette henstillinger, som ikke var sikre på at blive fulgt; fra andre sider var man imod det. Beklagelserne over, at *stigende lønudgifter* blev pålagt men takstforhøjelser forhindrede, var derimod almindelige. Og ligeledes var der enighed om nødvendigheden af *statsstøtte* i de allerede vanskelige tider, som ikke så lysere ud i fremtiden, og af en hurtig og effektiv *modernisering*, samt endelig om, at banerne måtte have ret til *større selvstændighed i deres dispositioner*.

Debatten var både lang og grundig — og interessant, så det egentligt er beklageligt, at den ikke blot nogenlunde fuldstændigt kan optages i dette lille skrift. Nå, men den kan jo efterses i den stenografiske beretning fra mødet.

Den sluttede med enstemmig vedtagelse af følgende *resolution*:

„På privatbanernes delegeretmøde i Silkeborg den 6. september 1946 drøftedes meget indgående forskellige for privatbanerne livsvig-

tige spørgsmål, som påtrænger sig til løsning i den nærmeste fremtid; særlig skal fremhæves følgende:

1. Ny lønnings- og pensionsordning, der efter det af personalet opstillede krav, fremkaldt ved statens nye lønningslov, vil medføre nye udgifter til millionbeløb for banerne.
2. Statsstøtte til den som følge af krigen påtrængende nødvendige modernisering af privatbanerne.
3. Gennemførelse af en virkelig rationel trafikordning for hele landet.
4. Afløsning af den gældende tidsbegrænsede lov om støtte til vanskeligt stillede privatbaner med en fast ordning.
5. Gennemførelse af de af banerne ønskede takstændringer.

Delegeretmødet vedtog enstemmigt at anmode regering og rigsdag om, at spørgsmålene må blive hurtigt fremmede, således at banerne fremdeles må blive i stand til at løse deres store samfundsmæssige opgaver på tilfredsstillende måde.“

Til fællesrepræsentationen genvalgtes Karberg og Utkov og nyvalgtes, i stedet for N. P. Nielsen og Marius Andersen, som ikke ønskede genvalg, *landstingsmand Gudiksen* og *borgmester Lohff Rasmussen*.

Til fællesudvalget genvalgtes samtlige medlemmer.

På sit første møde herefter genvalgte *fællesrepræsentationen* formand og næstformand, og det blev overdraget dem sammen med revisor Nielsen at optage forhandling med ligningsmyndighederne om formuestigningsafgiften — nu begynder jo de nye skatter, der, som Anatole France (med en let omskrivning) siger, „ i deres majestætiske lighed rammer de fattige såvel som de rige“.

Fra amtmand Stemann var indkommet et forslag om at nedsætte et udvalg vedrørende en *forenkling af banernes forhold til ministeriet og tilsynet* (∩: større frihed). Man anmodede i den anledning driftsbestyrersamrådet om at undersøge spørgsmålet og udtale sig om eventuelle muligheder. Efter modtagelse af dets svar blev et udvalg nedsat bestående af formanden, Stemann, Gudiksen, Kuhlman, P. Hansen og Thomsen. Sammen med fem repræsentanter for Direktør-Samrådet — driftsbestyrerne havde besluttet fremtidig at lade sig benævne direktører, ligesom deres kolleger f. eks. i Sverige, undtagen P. Hansen og Thage, de ønskede stadig at være „driftsbestyrere“ og er det som bekendt endnu — men altså: suppleret med disse holdt udvalget møde, drøftede og nedsatte et underudvalg bestående af Stemann, Terp-Lassen (samrådet), Kuhlman og P. Hansen samt

konsulent Bang, og på et møde d. 23. januar vedtog dette underudvalg en meget udførlig indstilling.

Med henvisning til de på delegeretmødet fremkomne udtalelser, konstaterede man først, at medens der i de svundne tider, da banernes *eneretsbevillinger* blev givet, virkelig kunne tales om en *eneret*, var dette nu, takket være bilerne, kun en illusion. Forudsætningerne var så væsentlig ændrede, „at også de i disse bevillinger fastsatte vilkår og begrænsninger navnlig m. h. t. banernes ret til selvstændig at disponere ikke kan anses at svare til deres formål i den foreliggende situation“. Og idet man håbede, at ministeriet ville stille sig velvilligt til tanken om „en sådan friere forretningsmæssig ordning“ stillede man følgende forslag, som her refereres i hovedtræk:

m. h. t. *køreplaner* måtte det være nok, at de færdigtrykte planer indsendtes til direktøren for statstilsynet (dog efter forhandling med statsbanerne for de baner, der har tilslutning);

m. h. t. *takster* var „en vis og ikke ubetydelig bevægelsesfrihed“ nødvendig, og man bad sig fritaget for at skulle søge approbation;

også *approbation af budgettet* måtte anses for unødvendig, den indtraf jo forøvrigt ofte først efter driftsårets begyndelse;

regnskabets behandling i 2. *hovedrevisorat* ligeledes, nu havde alle baner jo selv en statsautoriseret revisor;

over alle andre *fonds* end reservefondene måtte banerne kunne disponere uden approbation. Og ligeledes kunne foretage de nødvendige *anskaffelser* m. v. selvstændigt, forudsat at udgiften kunne afholdes af „forhåndenværende midler“, altså uden optagelse af lån. —

Driftsbestyrer *P. Hansen* kunne ikke tiltræde forslaget, han havde ikke haft vanskeligheder ved at følge de gældende regler og „måtte nære betænkelighed ved at afbryde forbindelsen med ministeriet“. Enkelte, konkrete vanskeligheder, der voldte besvær, var der al mulig grund til at vente, at ministeriet ville stille sig forstående overfor.

Underudvalgets indstilling blev tiltrådt af udvalget og derefter af *fællesrepræsentationen*. Indstillingen blev derefter indsendt til ministeriet, og fællesrepræsentationens repræsentanter i udvalget blev indkaldt til et møde i ministeriet i august, men der kom intet ud af det (undtagen m. h. t. køreplanerne, som var det mindste af det). Ministeriet fastholdt, „at det navnlig i øjeblikket, hvor der var tale om udvidet støtte til privatbanerne, — — *ikke mente at kunne give afkald på sin indflydelse på banernes økonomiske dispositioner*“. Og det tog delegeretmødet så i september s. å. „til efterretning“.

Denne sag er refereret her så forholdsvis udførlig, fordi den meget godt oplyser om fællesrepræsentationens aktivitet og vågne blik for privatbanernes interesser. At de i dette — og mangfoldige andre —

tilfælde førte til intet, kan i alt fald ikke bebrejdes repræsentationen. Dens arbejde gennem årene har ofte været stort — og utaknemmeligt.

Af andre sager i årets løb skal nævnes:

Godtgørelsen for postbefordring — som endte med, at ministeren fastsatte forhøjelsen af dyrtidstillæget til 50 % — indtil videre, og *takstforhøjelserne* — hvor banerne dog i det væsentlige fik deres ønsker opfyldt.

Lokomotivfolkene ønskede en forhandling om *betjening af banernes skinnebusser og motorvogne* (til hvilken de mente at måtte have eneret). Et møde mellem repræsentanter for fællesrepræsentationen og banefunktionærernes forbund blev indkaldt, men da man fra fællesrepræsentationens side ikke kunne indvillige i, at næstformanden for Dansk smede- og maskinarbejderforbund deltog i mødet, forlod lokomotivmandsforbundets mænd mødet som protest. Og da derefter togfører Herlak erklærede, at han for privatbanefunktionærernes forbunds vedkommende ingen sager havde at forhandle, sluttede dermed mødet.

Et møde mellem et udvalg af fællesrepræsentationen og repræsentanter for samtlige baneorganisationer fandt derimod sted til behandling af *de gamle pensionisters forhold*. Fra personalets side ønskede man statens regler fulgt. Banerepræsentanterne meddelte, at pensionskassens bestyrelse havde erklæret, at kassen ikke kunne deltage i en forhøjelse af pensionen. Fællesrepræsentationen ville tilskrive banerne, at de måtte anses pligtige til fra 1/4 46 at betale 2/3 af de to portioner reguleringstillæg, som statens pensionister havde opnået, men generelt kunne spørgsmålet ikke løses, dette måtte forhandles ved de enkelte baner.

Organisationerne hævdede at have ret til at føre disse forhandlinger efter forhandlingsreglerne på pensionisternes vegne, men en fællesudvalgskendelse af 3/10 —47, afslog dette.

Efter at lokomotivfolkene så brat havde afsluttet det nævnte møde (om betjening af skinnebusser m. m.) genoptog de en tidligere påbegyndt, midlertidig indstillet, aktion mod Hammelbanen. Banen gik til ministeriet, og dette indkaldte så til et møde af alle interesserede parter. Her gik fællesrepræsentationens repræsentanter ind på en ordning, hvorefter det på den tid faktisk bestående forhold, at 85 % af motorførerstillingerne var besat med tjenestemænd fra maskinafdelingen og 15 % fra trafikafdelingen, skulle søges bevaret for de allerede bestående stillingers vedkommende, medens ved nyoprettelse af sådanne stillinger disse så vidt muligt skulle deles lige mellem

de to afdelinger. Lokomotivmandsforbundet afslog først en sådan ordning — som trafikafdelingen var godt tilfreds med — men efter yderligere forhandlinger gik de dog med til den. Til gengæld insisterede de på at få selvstændig forhandlingsret, hvad fællesrepræsentationen intet havde imod. Ministeriet udarbejdede de nødvendige ændringer i forhandlingsreglerne, som alle parter tiltrådte.

Om nyt *lønningsreglement* og *tjenestetidsregler* førtes der forhandlinger.

Af *fællesudvalget* var et underudvalg nedsat. Tjenestemændenes repræsentanter ønskede (i et fællesudvalgsmøde 3. september 1946) spørgsmålet om tjenestetidsreglerne påkendt, men fællesudvalgets formand med tilslutning af banernes repræsentanter, mente, at der var „en sådan forbindelse mellem de to sager, at man ikke kunne se bort fra muligheden af, at der ved en fællesbehandling kunne opnås et yderligere resultat“, og henviste derfor spørgsmålet til ny underudvalgsbehandling i forbindelse med ændringer i *lønningsreglementet*. Der opnåedes da også sluttelig enighed (fællesudvalgsmøde 6. november s. å.) om en ordning, „ved hvilken, — som det hedder i kendelsens motiver — det var tilstræbt at bringe de ved privatbanerne ansatte tjenestemænds ansættelses-, lønnings-, pensions- og arbejdsvilkår m. v. i så nær overensstemmelse med de for statens tjenestemænd gældende vilkår på tilsvarende områder som privatbanernes særlige forhold har gjort muligt“. Og reglementerne ændredes så i overensstemmelse hermed.

Delegeretmødet 1947

behandlede, foruden de nævnte sager, et forslag til *ændring i forhandlingsreglerne* § 5 ang. oprettelse af et *forhandlingsudvalg* nedsat af fællesrepræsentationen til forhandling med organisationerne om sager af principiel karakter, forinden sagen henvises til fællesudvalget. Fællesrepræsentationen, som forelagde sagen og havde udarbejdet ændringsforslaget, ønskede dog, da nye momenter i den seneste tid var kommet til, (spørgsmål om „samarbejdsudvalg“), at tage spørgsmålet under yderligere overvejelse, og delegeretmødet nøjedes med at tage sagen til efterretning.

Formanden redegjorde for de med ministeren førte forhandlinger om *statsstøtte til modernisering* — hvorom et lovforslag forelå med en samlet moderniseringsplan på 50 millioner, hvoraf 10 millioner skulle afholdes af banernes fonds og resten med 2/3 af staten og 1/3 af de interesserede kommuner, og ligeledes til *dækning af driftsunderskud*, hvor den løbende, midlertidige lov ønskedes afløst af en permanent.

Endelig havde ministeren på fællesrepræsentationens anmodning, nedsat et udvalg til undersøgelse af spørgsmålet om en *rational trafikordning*, men der forelå intet om resultatet af dette udvalgs arbejde.

Da kammerherre Saxild ikke ønskede genvalg hverken til fællesrepræsentationen eller fællesudvalget, nyvalgte hertil henholdsvis direktør *Terp-Lassen* og stiftamtmand *Neumann*.

På *fællesrepræsentationens* første møde herefter blev *Neumann* valgt til *formand*.

Direktør *Thomsen* havde søgt sin afsked som fælleskontorets leder, han anmodedes om i to år at være „til rådighed“, stillingen opsloges ledig — „for en civilingeniør med nøje kendskab til privatbanernes forhold“, og overassistent Brandt blev udnævnt til fuldmægtig. På et møde d. 13. november vedtoges det at udnævne direktør *Hjortkjær* til direktør for fælleskontoret med tiltrædelse senest 1. april 1948.

I anledning af et af amtmand Stemann fremsat *forslag til ændring i forhandlingsreglerne* var nedsat et udvalg, en skrivelse om sagen blev udarbejdet og sendt til samtlige baner, og et underudvalg bestående af banernes medlemmer i fællesudvalget blev nedsat til at behandle forespørgsler fra banerne, — *det er altså det nu noksom bekendte 48-udvalg*, et stående udvalg, hvis nytte har været ubestridelig.

I anledning af *manglende valuta til skinnebusser* (som var bestilt) forhandlede formanden med ministeren, og sagen gik i orden.

Endvidere forhandlede han med folketingsudvalget om *modernisering*, og loven blev da også vedtaget.

Fra amtmand Stemann modtog man en udskrift af forvaltningskommissionens betænkning (han var medlem af denne kommission) om *privatbanernes forhold til ministeriet for offentlige arbejder*.

Til ministeren rettedes en henvendelse om *begrænsning af indførslen af lastbiler og ønskeligheden af en samlet trafikplan*.

Og ligeledes om at loven af 1946 om midlertidig ordning m. h. t. *dækning af vanskeligt stillede privatbaners underskud* måtte blive forlænget.

På *delegeretmødet i september 1948*

blev formandens beretning om de større sager i årets løb „taget til efterretning“, for flere punkters vedkommende dog først efter en livlig diskussion.

Således om *moderniseringsloven*, hvor formanden redegjorde for de gentagne forhandlinger, der var ført med ministeriet bl. a. for

at opnå 2 pladser i det til lovens administration nedsatte udvalg, men det var kun blevet til 1; dog havde man opnået, at direktør Hjortkjær kunne overvære udvalgets møder, hvad der var af betydelig praktiske betydning, og man o: fællesrepræsentationen havde nedsat et udvalg til i forening med direktøren for statstilsynet at komme med forslag om de typer af materiel, der skulle anskaffes, og forsøge at fremskaffe gunstige priser.

Under punktet: *Privatbanernes nuværende stilling og spørgsmålet om en trafikordning* oplyste formanden, at mens persontrafikken stadig var jævnt stigende, tegnede billedet for godstrafikken sig meget mørkt, den var stærkt faldende, og det skyldtes naturligvis i første række lastbilkonkurrencen, men i nogen grad også varemanglen. Indtægterne som helhed holdt sig nogenlunde konstant, men udgifterne var siden 43/44 steget med ca. 25 %, eller 12 millioner, hvoraf halvdelen på lønninger m. v.

En *rational trafikordning* havde ministeren lovet at ville interessere sig for. Landstingsmand *Gudiksen* gik meget kraftigt ind for tanken, overretssagfører *Eriksen*, *Hammelbanen*, ligeledes, og det samme gjorde *Rendbeck*, *Aalborg*, som desuden krævede, at banerne fik en passende — det vil sige forhøjet — andel i rutebilnettet, og endelig *Kuhlman*, som påtalte, at hverken myndighederne eller offentligheden havde tilstrækkeligt blik for, at privatbanerne i virkeligheden var *samfundsbaner*, eller for at biltrafikken belastede vor valuta med mægtige beløb, 100—150 millioner om året, mens privatbanerne kun kostede en brøkdel heraf, måske 10—20 millioner. og diskussionen endte med enstemmig vedtagelse af følgende *resolution*:

„Forsamlingen udtaler sin tilfredshed med, at ministeren for offentlige arbejder har givet tilsagn om at ville fremsætte forslag til en trafikordning, hvilken sag gentagne gange er bleven rejst fra privatbanernes side, og håbet om, at dette spørgsmål, som man erkender at være i høj grad påtrængende, snarest må finde en tilfredsstillende løsning“.

Ak ja, hvad skrev ikke P. A. Heiberg i sin berømte rim-abc:

En kapellan kan gammel blive,
men holder sig ved håb i live —.

Derpå godkendtes regnskabet og genvalg fandt sted til fællesrepræsentationen o.s.v.

På *fællesrepræsentationens* første møde derefter forelå en officiel meddelelse om det forhold, som alle i forvejen kendte, at *Sydfynske Jernbaner* fra 1. april 1949 overgik til staten, hvorfor banerne fra

nævnte dato udmeldte sig af sammenslutningen, som således mistede sit største medlem. Til gavn for hvem og hvad? Ja, for kommunerne vel, som således blev fritaget for enhver underskudsbekymring — koncernen havde dog ikke hørt til de ligefrem nødstedte. Men for egnens befolkning, banernes kunder, for trafikken og for staten? Mon? Et par særlig trafikmagre strækninger er, som bekendt, i de sidste år blevet nedlagt, men det kunne jo endelig også være sket under fortsat privatbanedrift, og manglende sans for rationalisering havde man aldrig kunnet beskyldte „Sydfynske“ for. — Men sådan skulle det altså være.

Fra ministeriet forelå anmodning til fællesrepræsentationen om at lade sig repræsentere ved et møde ang. *gennemførelse af forvaltningskommissionens betænkning*, og man bemyndigede hertil det tidligere udvalg + Stegger Nielsen.

Til forhandling med *statens mergeludvalg* (ang. tilskud til mergeltransport) indtrådte Hjortkjær i udvalget i stedet for Thomsen.

Af sager behandlede på senere møder kan nævnes: en meddelelse fra postvæsenet om, at *enhedsprisen for postbesørgelse* (et spørgsmål man gentagne gange havde forhandlet om) var forhøjet fra 3,37 kr. til 3,39 kr. fra 1/10-48, men kort efter en yderligere meddelelse om, at prisen var forhøjet til 3,48 fra samme dato — i anledning af det midlertidige tillæg.

En henvendelse fra Hjørringsbanerne om *fremskyndelse af udbetaling af statens andel* i privatbanernes underskud, foranledigede en anmodning til samtlige baner om tidligere indsendelse af regnskabberne, „da forsinket indsendelse fra blot een bane sinker udbetalingen for de øvrige.“

Bornholmske Jernbaner rettede på ny en anmodning om, at fællesrepræsentationen ville foretage nye henvendelser til myndighederne ang. omnibus- og fragtmandsloven (specielt ang. såkaldte turistkørsel arrangeret af hoteller), og man vedtog at indhente et responsum fra højesteretssagfører Steglich-Petersen.

Og i anledning af en klage fra Gribskovbanen over, at statsbanerne havde *afslået erstatning* for en ved rangering på Hillerød Statsbanestation *beskadiget skinnebus*, udbad man sig ny forhandling med statsbanerne (ved et udvalg).

Kuhlman stillede forslag om *fællesindkøb* af visse materialer, eventuelt gennem statsbanernes handelsafdeling, og et udvalg blev nedsat til at forhandle med statsbanerne herom.

Højesteretssagfører Steglich-Petersen afgav responsum, og det besluttedes at undersøge i ministeriet, om der gives koncessioner til „Turistkørsel“.

Fra 1. april 1949 forhøjede postvæsenet *enhedsprisen* yderligere til 3,52 kr.

Vedrørende gennemførelsen af *forenklingskommissionens betænkning* vedtog man at henvende sig til ministeriet om en ændring gående ud på, at *privatbanernes takster ikke henhører under prislovgivningen*.

Postvæsenet havde rejst krav om *indretning af postrum i skinnebusser*, og det vedtoges at skrive til banerne herom.

Delegeretmøde blev afholdt 2. september 1949.

I sin beretning fremhævede formanden, at det beløb, der var stillet til rådighed til *modernisering*, var adskilligt under, hvad banerne havde ønsket: 70 millioner, og der var bevilget 50. Han redegjorde for det nedsatte udvalgs arbejde og understregede, at en kommunegaranti for vedkommende banes fortsatte drift i 7 år, eller hvor det drejede sig om sporanlæg 10 år, var en absolut betingelse for at opnå støtte. Og han oplyste sluttelig, at fællesrepræsentationen var sindet at fremkomme med forslag om fortsat støtte til modernisering ved årlige bevillinger.

Forenkling af administrationen var det ikke kommet videre med, for ministeriet forbeholdt sig stadig sin approbation — af takstbestemmelser, f. eks.. — Om *statens overtagelse af reguleringstillæget til banernes pensionister*, en post på ca. 3 millioner, var der forhandlet både med ministeriet og rigsdagens udvalg, men videre var sagen endnu ikke kommet.

Et virkeligt lyspunkt var det, at den hidtil gældende, midlertidige *lov om underskudsdekning* ikke blot var blevet forlænget, men gjort permanent.

Om *klassificering af stationer* oplyste formanden, at man havde udsendt spørgeskemaer til samtlige baner, da det måtte anses for højst ønskeligt, at reglerne under de ændrede forhold, navnlig det nye lønningsreglement, blev taget op til revision, men kun een bane havde svaret, så foreløbig måtte det jo siges, at det nedsatte udvalg savnede materiale at arbejde med.

Til fortsatte forhandlinger med *postvæsenet* udbad formanden, efter at have oplyst om de allerede i rigt mål stedfundne, hvor postvæsenet f. eks. tilbød 8 % forhøjelse af enhedsbetalingen, mens banerne krævede 30 %, — sig forsamlingens bemyndigelse, og fik den.

Et særligt punkt på dagsordenen var det stadig uløste: Spørgsmålet om en *trafikordning*. Formanden henviste til resolutionen fra sidste delegeretmøde, man havde håbet på et lovforslag, men det kom ikke. Af adskillig omtale, i pressen f. eks., fremgik det imidlertid,

at ministeren *havde* et sådant forslag liggende udarbejdet, og banerne var ikke ene om at ønske en rationel ordning, også vognmandsorganisationerne var meget utilfredse med den bestående tilstand. "Det er", sagde formanden, „vel nok en kendsgerning, at Danmark m. h. t. en koordinering af trafikmidlerne er langt bagefter de øvrige civiliserede lande, og formentlig derfor også det mest overtrafikerede.“ Og *ministeren*, som var tilstede, gav formanden ret, en *trafiklov* var *nødvendig*, hvis vi frem i tiden skulle kunne løse trafikspørgsmålet på en både nationaløkonomisk og for publikum tilfredsstillende måde. Det var også rigtigt, at der i ministeriet lå et udkast til en sådan lov. På grundlag af dette havde han forhandlet med et udvalg af *politikere*, men fået et bestemt indtryk af, at der *ikke* var „politiske muligheder for at gennemføre et sådant forslag i rigsdagen“. Derfor var lovforslaget holdt tilbage, og ministeren sluttede sit indlæg i debatten med disse ord: „*Så meget kan jeg sige, at hvis der ikke hos politiske partier, der har stor betydning i dette land, sker en ændring i anskuelse, så kommer vi til at tage skade for hjemgæld i fremtiden.*“

Forsamlingen besvarede denne særdeles klare udtalelse ved at fastholde resolutionen fra forrige år, — hvilket efter omstændighederne betød lige så meget som: Tak for den ved baren holdte, trøsterige tale.

Af de sager, *fællesrepræsentationen* behandlede i det følgende år, kan nævnes:

Forhandling med postvæsenet og organisationerne om honorarerne, — „som sædvanlig“ kan vi uden overdivelse sige; og med brancheforeningen om rabat på autogummi, — heller ikke nogen nyhed.

Til forhandling med rigsdagsudvalget om forslaget til en *ny omnibus- og fragtmandslov* blev nedsat et udvalg og forhandlinger fandt sted. Loven blev vedtaget — i maj 1950 — den svarede ikke til privatbanernes ønsker, men betød dog en forbedring, se nærmere nedenfor i formandens beretning på delegeretmødet.

Til ministeriet blev rettet anmodning om en *tidligere udbetaling af statens andel i privatbanernes underskud* — af stor betydning for de baner, der så at sige „kørte på pumperne“. Man henstillede, at der årligt *forlods* søgtes fornøden bevilling på finansloven i stedet for som hidtil på tillægsbevillingsloven, når de endelige afgørelser forelå. Det afslog imidlertid ministeriet med bemærkning, at det måtte betragtes som ganske udelukket, at de bevilligende myndigheder gik med til en sådan forskudsbetaling.

Et udvalg, bestående af Stemann, Kuhlman, P. Hansen og Terp-Lassen blev nedsat til at undersøge mulighederne for *fællesindkøb*.

Delegeretmødet i september 1950

udmærkede sig ved en særdeles righoldig dagsorden, alene *formandens beretning* indeholdt 13 punkter, sager som jo alle først var behandlet i fællesrepræsentationen.

Det følger vel egentlig af sig selv, men er dog ingen skade til at blive understreget, at denne årligt tilbagevendende beretning kun er en redegørelse i hovedtræk for fællesrepræsentationens overvejelser og beslutninger f. s. v. angår større og mere principielle spørgsmål. Også daglige og mere rutinemæssige sager i betydeligt antal, arbejder den med i årets løb, og fælleskontorets direktør med endnu langt flere.

M. h. t. *moderniseringsloven* oplyste formanden, at af de ialt 48 baner havde 37 fået endeligt tilsagn om støtte og var endnu ikke færdigbehandlede, 1 havde fået afslag og 3 havde ikke søgt.

Om *statens overtagelse af reguleringstillæget til pensionister* forelå intet nyt. Et rigsdagsudvalg var nedsat, men, som formanden sagde, „det er desværre ikke vort indtryk, at udvalget arbejder særligt flittigt.“

Til *klassificering af stationer* var der nu kommet et materiale fra 17 baner, og udvalget måtte begynde på dette grundlag, men de øvrige blev opfordret til nu snarest at sende de begærede oplysninger.

Ang. *omnibus- og fragtmandskørsel* oplyste formanden, at den nye lov dog indeholdt *nogle* forbedringer navnlig den, at mens det hidtil var amtsrådene der gav koncession, var der nu i hvert amt nedsat et særligt *trafikudvalg* og desuden et *landsnævn*, som dog ikke havde større betydning, da det ikke var en appelinstans i almindelighed, men kun trådte i funktion, når ruten gik gennem to eller flere kredse (amter), hvis trafikudvalg var uenige. Det var altså ikke så meget, der var opnået, men nu måtte man jo se, hvordan loven blev administreret, og fællesrepræsentationen ville følge det med stadig opmærksomhed. Endelig var der også den bestemmelse, at loven skulle revideres i 1952—53.

Som et særligt punkt på dagsordenen var opført *privatbanernes nuværende stilling*, og formanden oplyste, at der i 1949/50 var 13 baner med et samlet overskud på ca. 640.000 kr. mod forrige år 13 baner med 1,1 million overskud, og 33 baner med samlet underskud på ca. 6,6 millioner, mod forrige år samme antal men 6,0 mill. Altså en samlet *forringelse* med ca. 1,1 mill. kroner. Formanden var ikke i tvivl om, at en *trafikordning* ville blive en nødvendighed, men anså det for uden nytte at genoptage en drøftelse herom nu, da man

desværre måtte „erkende, at den store trafikkommissions betænkning i virkeligheden er endt i rigsdagens papirkurv.“

Genvalg fandt sted til fællesrepræsentationen og fællesudvalg, dog at amtmand *Friis-Jespersen* blev valgt til suppleant i det sidste efter amtmand Tofts død.

Ved De nu omtrent, hvad der foregår i *fællesrepræsentationen*? Eller kan det endnu overraske Dem, at den genvælger formand og næstformand? Eller at den behandler sager som f. eks.

om *betaling for postbefordring* (med nedsættelse af et udvalg til at forhandle),

om *takstmoderation ved fællestransporter* (ligeledes med et udvalg),

om *reguleringstillæg til pensionister* (beroer til en kommende forhandling med ministeren),

om *fællesindkøb* (til efterretning),

om *ændring i satserne for særlige ydelser*,

om *ændring i uniformsreglementet* (forhandling genoptages)?

På foranledning af personaleorganisationerne udbad ministeriet sig en udtalelse ang. spørgsmålet om *udlevering af klassificeringsreglerne*, og fællesrepræsentationen svarede, at man arbejdede med sagen og skulle komme tilbage til den, når arbejdet var længere fremskredet.

I sagen om „*turistkørsel*“, indsendt af Bornholmske Jernbaner, tilskrev man banerne, at man var rede til at tage derover og støtte dem ved eventuelle forhandlinger med trafikudvalget.

Kontorchef Brandt, fælleskontoret, fratrådte efter at være blevet ansat som regnskabschef ved de lollandske baner. En ny fuldmægtig skulle ansættes, det blev, som bekendt, Velling.

Og fra 1. april 1951 blev *enhedsbetalingen for postexpedition* forhøjet fra 3,69 kr. til 3,82 kr.

Delegeretmødet i 1951

blev fredeligt og overskueligt. Formandens beretning indeholdt kun 6 punkter:

Fællesrepræsentationen havde forhandlet med ministeren om en *trafikordning*, som havde ministerens sympati og mulig ville blive taget op til drøftelse sammen med omnibus- og fragtmandslovens revision i 1952—53;

statens overtagelse af reguleringstillægget til privatbanernes pensionister, som trods et udvalgs drøftelser ikke var kommet videre; men banerne mindedes, hvor langtsomt det gik med underskudsdekningen, og gav ikke op;

et årligt moderniseringstilskud, som ministeren dog ikke ville tage stilling til før den store modernisering var gennemført;

fragtrabat på fællestransporter med statsbanerne, hvor man desværre ikke havde fået medhold af ministeren;

og krav om skarpere kontrol med, at lastbilerne overholder lovens hastigheds- og belastningsbestemmelser.

Om modernisering, fællesindkøb og uniformsreglement gav beretningen ingen anledning til særstandpunkter, og vedr. postbefordringen gav formanden meddelelse om de forhandlinger, der stadig måtte føres, fordi nye spørgsmål (om taksterne f. eks.) stadig dukkede op.

Og endelig om banernes nuværende stilling måtte formanden oplyse det beklagelige, at mens i 1949/50 13 baner havde et samlet overskud på ca. 640.000 kr. havde i 1950/51 kun 8 baner overskud på tilsammen ca. 482.000 kr. Og i 49/50 havde 34 baner ialt 6,6 millioner i underskud, men i 50/51 39 baner tilsammen 8,3 millioner. Resultatet var altså ca. 1,9 millioner dårligere end i det foregående regnskabsår. Og grunden hertil: Stigning på så at sige alle udgiftsposter, kulpriserne f. eks. steget over 50 %, reguleringstillægget til tjenestemændene ca. 900.000 kr. — Til disse triste facta tav forsamlingen.

Og derpå fandt alle genvalg sted.

På fællesrepræsentationens møde i oktober forelå bl. a. meddelelse fra postvæsenet om enhedsbetalingens forhøjelse fra 3,82 til 3,94 kr., hvilket betød en forhøjelse af den årlige godtgørelse til banerne på ca. 48.000 kr. Og til betaling for postens befordring forelå et tilbud på 17 % forhøjelse af dyrtidstillægget, som blev modtaget.

Om ændringer i D: forhøjelse af de gældende satser for reguleringstillæg, midlertidigt tillæg og særlige ydelser tilskrev man banerne.

Personaleorganisationerne ønskede oprettelse af et samarbejdsudvalg, og et udvalg blev nedsat til forhandling herom.

Endelig vedtog man at indkalde klassificeringsudvalget til drøftelse.

Om oprettelse af samarbejdsudvalget blev der i december holdt et forhandlingsmøde med repræsentanter for personaleorganisationerne. De fremlagde et forslag, som fællesrepræsentationens repræsentanter tog „til overvejelse“. Og efter at denne havde fundet sted, afviste fællesrepræsentationen andragendet og skrev til banerne, at hvis de gik med til at oprette lokale samarbejdsudvalg, måtte disse ikke tage sig af spørgsmål, der kan forhandles efter forhandlingsreglerne eller få konsekvenser for andre baner.

Fra organisationerne indgik et andragende om *forhøjelse af vederlaget for „skæve helligdage“*, fællesrepræsentationen kunne anbefale det, men måtte henvise til lokal forhandling ved de enkelte baner.

Kuhlman stillede i en skrivelse indtrængende forslag om fornyet henvendelse til regering og rigsdag om *fortsat støtte til banerne*, og man vedtog at søge en forhandling med ministeren herom. Den fandt sted. Desuden blev en skrivelse, lang og grundig, sendt de to myndigheder.

Den 9. marts 1952 afsagde *højesteret* dom i den tidligere nævnte sag om *turistkørsel* på Bornholm. *Banerne fik medhold*.

Og for at skaffe oplysning — til evt. efterfølgelse — om trafikordningen i andre lande, der nogenlunde svarer til vort, blev Milner og Hjortkjær sendt på en studierejse til Norge.

Til delegeretmødet i september 1952

var formanden sygemeldt og næstformanden, Kuhlman, aflagde *beretning*.

Den indeholdt kun 4 punkter, men i det mindste 2 af dem var af overmåde vigtighed og navnlig det første, *henvendelse til ministeren*, gav anledning til indgående drøftelser. I virkeligheden dækkede dette punkt adskilligt mere end den blotte beretning om en henvendelse, den blev en samlet fremstilling, grundig og motiveret, af privatbanernes samfundsnyttige virksomhed og de ønsker, de måtte nære, de krav de måtte mene sig berettiget til at stille for at kunne fortsætte dette arbejde.

Her skal vi dog nøjes med at gengive den *resolution*, fællesrepræsentationen havde besluttet at foreslå, og som blev enstemmigt vedtaget:

„Privatbanerne henstiller til regering og rigsdag, at der snarest nedsættes et hurtigt arbejdende udvalg, der skal fremkomme med forslag til en samlet *trafikordning* for hele landet. Indtil en sådan ordning foreligger, må privatbanerne indtrængende anmode om, at der ydes dem en øjeblikkelig hjælp gennem følgende tre punkter:

1. Maksimum af statens bidrag til dækning af banernes underskud forhøjes fra 60 til 80 pct.
2. I lighed med ordningen for statsbanerne opføres på finansloven det nødvendige beløb til dækning af reguleringstillæget til privatbanernes pensionister, ca. 5 mill.
3. Til fortsat modernisering af privatbanerne opføres på finansloven årlig 5 mill. kroner.“

Ministeren (denne gang Jørgen Jørgensen) som var tilstede, svarede:

— m. h. t. *trafikordningen*, at nu kom loven jo til revision, og så var „tidspunktet vel inde til at se, hvad man kan gøre“, men det var nu hans opfattelse, at det mere var den private firmakørsel end vognmandskørslen, der skabte konkurrencen, og den kunne man jo ikke gøre noget ved;

— ang. *reguleringsstillæget til pensionisterne*, var han i og for sig enig, men det var jo ingen hemmelighed, at også staten finansielt stod hårdt i det — (ak, han delte altså ikke Krag's anskuelse om det lune sving!) — og derfor var det nok et spørgsmål, om øjeblikket var det rette til at drøfte dette problem;

— og om *de højere procenter til dækning af underskudet* — som vel ikke netop behøvede at være 80 — mente han nok, at regeringen ville se velvilligt på det, men der var jo nok det, at sådan en sag skulle gennem både finansministeriet og finansudvalget, så love noget kunne han ikke.

(Når man husker, at denne minister på forhånd var såre venlig stemt overfor privatbanerne, må man indrømme, at stort var det jo ikke, han kunne love, og nogen forventning om gunstige resultater vakte han just ikke. Det eneste lille lysglimt var, som det jo også senere har bekræftet sig, udsigten til en højere procent for staten i underskudsdekningen).

Næstformanden berettede om forhandlingerne, de evindelige forhandlinger med *postvæsenet*, dyrtidstillægget var forhøjet fra 65 til 82 pct. — det var, som han tilføjede med et smil, „sådan nærmest en jysk handel med den jyske generalpostdirektør.“

M. h. t. banernes *driftsresultater* var der stadig 8, der gav overskud, men det var gået ned fra 503.000 kr. til 471.000 kr. De øvrige 33 baner havde et samlet underskud på ca. 10,4 mill. (mod 8,3 sidst), skønt indtægterne var steget med ialt ca. 3,8 mill. (fra 49,3 til 53,1 mill.); men udgifterne var samtidig steget med omtrent 6 millioner.

Til *fællesrepræsentationen* valgtes *direktør M. K. Jensen* i stedet for Utkov, som ønskede at fratræde, og til *fællesudvalget Terp-Lassen* i stedet for Stensballe, der heller ikke ønskede genvalg.

Af *fællesrepræsentationens* sager i det følgende år mærkes: en henvendelse fra *Gribskovbanen* om en *ny tilslutningsoverenskomst* med statsbanerne, — besvaret med, at man måtte tilråde banen at forhandle sig til rette med statsbanerne om tekniske og praktiske en-

keltheder, men at banen måtte fastholde, at den ikke kunne betale mere end det hidtil gældende tilslutningsvederlag, før andre baners eventuelt måtte blive reguleret som følge af resultater af de stedfindende forhandlinger mellem statsbanerne og fællesrepræsentationen — et principielt spørgsmål nemlig.

Hjortkjær og Milner havde været på studierejse i Sverrig (om trafikordning) og udarbejdede en rapport.

Henvendelse til personaleorganisationerne om *forhøjelse af personalets andel i pensionsbidrag* som følge af pensionskassens dårlige status. Herom fandt senere en forhandling sted på et *møde med repræsentanter for organisationerne*, fællesrepræsentationen foreslog deres bidrag forhøjet med 1 %, organisationerne ville overveje.

Udvalget til nye *klassificeringsregler* for stationerne afgav beretning, og det vedtoges at meddele ministeriet resultatet.

På henvendelse fra statsbanerne om *forhøjelse af vognleje* blev et udvalg nedsat til forhandling.

Fornyede forhandlinger med postvæsenet om *forhøjelse af betalingen* for postens befordring og ekspedition. (Bemærk, hvorledes alle sager om *betaling* af en hvilken som helst art nu drejer sig om *forhøjelse*, — men det har De vel allerede bemærket?)

Jernbaneskolen havde hidtil været afholdt i *Faaborg*, men da nu ingen privatbaner længer skulle have tilknytning til denne by, vedtog man, at 1954 skulle være den sidste gang.

Ved forhandlingerne med *postvæsenet* var opnået, at det *midlertidige tillæg til postbefordringsgodtgørelse* fra 1/4-53 at regne *forhøjedes* fra 82 % til 92 %, og at fra samme dag det siden 1/10-48 ydede tillæg til *entreprisegodtgørelsen* *forhøjedes* til 30 %.

På *delegeretmødet i september 1953* redegjorde formanden først for nogle *fællesudvalgskendelser*. Den ene drejede sig om De Bornholmske Jernbaners *pligt til at indføre det nye uniformsreglement*. Banerne havde vægret sig, men kendelsen gik dem imod.

En anden angik spørgsmålet om indførelse af forlængede ferier for personalet i lighed med de nye regler for statens tjenestemænd. Disse går ud på, at tjenestemænd med grundløn 7.800 kr. og derover har ret til ferie i 24 arbejdsdage, øvrige tjenestemænd ferie i 18 arbejdsdage — dog at de, der fylder 53 inden ferieårets udgang, også har ret til 24 dage. Dette sidste står ikke i loven, men blev bestemt af finansministeriet som en cadeau til statstjenestemændene, og banerne følte sig, ret naturligt skulle man synes, ikke bundet af denne rent administrative beslutning. Men fællesudvalgets, det vil praktisk

talt sig formandens, kendelse gik banerne imod. — Dette er refereret så udførligt, fordi kendelsen er lige så principiel som tvivlsom.

Den på forrige delegeretmøde vedtagne henstilling til regering og rigsdag var blevet indgivet. Ang. *Procenten i underskudsæknin-gen* havde finansministeren modsat sig, at den forhøjedes til mere end 65 %. Fællesrepræsentationen besluttede at rette en fornyet henvendelse, de langvarige forhandlinger om lollandsbanens forhold, hvor hverken amt eller kommuner ville yde nogen støtte, men forlangte banen overtaget af staten, kom imidlertid imellem, og først da den var sluttet med, at staten stillede et lån på 400.000 til rådighed, fandt fællesrepræsentationen tidspunktet inde til at komme med sit omarbejdede forslag, og nu afventer vi dets behandling. Ministeren har bebudet nedsættelse af en kommission til at undersøge forholdene vedrørende både statsbanernes sidelinier og privatbanerne, men hvornår den kommer og hvilken sammensætning den får, vides der intet om. Men staten har gennem årene lagt så svære byrder på banerne — ved erstatningsloven f. eks. og i højeste grad ved sine lønningslove, ferieregler etc., at banerne synes at have et naturligt krav på dens støtte.

M. h. t. *tilslutningsafgiften* måtte privatbanerne stadig hævde, at kun det arbejde ved anlæg, vedligeholdelse etc., der udføres alene for den lokale trafik, vedkommer dem, og statsbanerne kunne udmærket godt yde det som service overfor en stor og god kunde, som privatbanerne faktisk er dem. I alt fald måtte man bestemt protestere mod en forhøjelse af denne afgift, som statsbanerne ensidigt beregner.

M. h. t. *stationernes klassificering* havde man sammenholdt oplysninger indhentede for ca. 200 stationer med statsbanernes regler og i det store og hele havde det vist sig, at privatbanernes nye klassificeringsregler (enhedsberegningen) gav samme resultat som statsbanernes. Man ville derfor gå over til statsbanernes enhedsberegning, det havde man meddelt organisationerne, og de var tilfredse hermed.

Ang. *omnibus- og fragtmandsloven* havde man fremført sine synspunkter overfor folketingsudvalget, loven var jo ikke blevet færdigbehandlet i den afsluttede rigsdagssamling, men større forventninger havde man næppe grund til at nære, det fremgik jo af bemærkningerne til lovforslaget, at regeringen fandt, at den gældende lov havde fungeret tilfredsstillende, og en *trafikordning* syntes ingen at ville interessere sig for.

Banernes driftsresultater udviste for samtlige baner: en *stigning* af *personindtægten* (31.618.000) på ca. 5,8 %, en *nedgang* af *godsindtægten* (16.416.000) på ca. 12,3 %, *samlede indtægter* 52.615.000 kr.,

en nedgang på ca. 1,0 %, og samlede udgifter 65.050.000 kr., en stigning på ca. 3,2 %. Resultat: et samlet underskud på 12.436.000 kr. — Alene på reguleringstillægget til pensionisterne har banerne haft en udgift på 5.114.000 kr.

Følgende forslag til *resolution*, stillet af fællesrepræsentationen, blev forelagt:

„På danske privatbaners delegeretmøde i Helsingør den 4. september 1953 gav privatbanernes repræsentanter enstemmig tilslutning til den fra fællesrepræsentationen under 27. marts 1953 til regeringen og rigsdagen rettede henvendelse ang. forøget støtte og fortsat modernisering m. v., og anmoder fællesrepræsentationen om at gøre hele sin indflydelse gældende, for at sagen kan komme til behandling i regeringen og folketinget i den kommende samling.

Endvidere anmodede forsamlingen om, at det indstændigt må blive henstillet til ministeren, at der indtil spørgsmålet om tilslutningsvederlagenes bortfald kan rejses, ikke blev foretaget ændringer, der rokker forudsætningerne for de af de i privatbanerne interesserede kommuner afgivne garantier for driftens opretholdelse i en årrække.“

Og efter at *ministeren* i de venligste ord havde udtalt sin sympati for de fremsatte tanker, derunder også for en trafikkommission, som han fandt det lige så ønskeligt som vanskeligt at få etableret, og sluttet med, at han desværre, af politiske grunde, ikke kunne love noget som helst, blev *resolutionen* vedtaget — enstemmig, som det åbenbart var forudset ved dens affattelse.

Og genvalg fandt sted over hele linien.

I *fællesrepræsentationens* første møde derefter blev nedsat et udvalg „til at tiltræde en eventuel kommission og til at forhandle med ministeren for offentlige arbejder, finansministeren og folketingets finansudvalg m. v.“ — ang. repræsentationens skrivelse af 27/3-53 og det i delegeretmødets *resolution* vedtagne — „samt til at søge kontakt med amtsrådsforeningen, købstadsforeningen og sognerådsforeningerne“ — med henblik altså på omnibus- og fragtmandsloven. Udvalget kom til at bestå af Kuhlman (formand), P. Hansen og Hjortkjær. Landstingsmændene Stegger-Nielsen og Gudiksen „lovede at deltage i de henvendelser, som udvalget måtte ønske.“
): gøre deres politiske indflydelse gældende.

I anledning af *højesteretsdom* af 9/6-53 (i *pensionssag ved Østsjællandske Jernbane*) vedtog man at rette henvendelse til ministeriet ang. dommens konsekvenser.

Cirkulære med de nye *klassificeringsregler* blev tilsendt banerne.

Ligeledes cirkulære ang. forhøjelse af *dyrtidstillægget til betalin-*

gen for postbefordring, og cirkulære om nye satser for særlige ydelser.

Det meddeltes banerne, at dyrtidstillægget til postekspeditørernes honorar fra 1/4 1953 forhøjes fra 15 til 30 % som følge af postvæsenets tilsvarende forhøjelse af godtgørelse til banerne for dette arbejde.

I et møde i juni redegjorde Kuhlman for det indledende arbejde, der var gjort i den *privatbanekommission*, der nu virkelig var blevet nedsat, og for privatbanerepræsentanternes indlæg i den generaldebat, der havde fundet sted 6. maj. Man vedtog at tilskrive ministeren om en midlertidig bevilling på 5 millioner årlig til *dækning af udgifterne ved reguleringstillægene til pensionisterne* for 1954/55 og 1955/56 bilagt det nævnte indlæg i generaldebatten samt at sende denne skrivelse med bilag til de fire kommunale sammenslutninger.

Ligeledes en udtalelse til ministeriet i anledning af et forelagt *forslag til nyt regulativ for omnibuskørsel* med motorkøretøjer.

I anledning af skrivelse fra postvæsenet om ændringer fra 1/4 i *enhedsbetalingen for postens ekspedition* vedtog man at tage spørgsmålet om *betaling for postbefordring med rutebiler* op til behandling, efter at sagen først havde været forelagt direktør-samrådet.

I en ny sag mellem De bornholmske Jernbaner og vognmændene på Bornholm (om „*turistkørsel*“ *m. m.*) var faldet en dom, som gik banerne imod, og banerne anmodede om fællesrepræsentationens støtte til appel. Man forhandlede med ministeriet og anbefalede, at sagen førtes videre til højesteret. Dette skete, og højesteret idømte 6 tiltalte bøder af 100 kr. for egentlig „*turistkørsel*“, dvs. kombineret kørsel for personer for forskellige hoteller og pensionater, men frifandt i tilfælde hvor ture var foretaget efter bestilling af hotelvært som service for hans gæster.

Fra det nystiftede A/S Lollandsbanen indgik en forespørgsel, om det kunne indtræde i det tidligere Lolland-Falsterske Jernbaneselskabs rettigheder og forpligtelser overfor sammenslutningen, og fællesrepræsentationen bekræftede dette.

Delegeretmødet september 1954.

Den hidtidige formand, *kammerherre Neumann*, var p. g. a. sygdom *udtrådt af fællesrepræsentationen*. I hans sted fungerede næstformanden, direktør *Kuhlman*, og aflagde den årlige beretning, som for første gang forud var tilsendt banerne.

Det vigtigste punkt i denne var det som *henvendelse til ministeren for offentlige arbejder* betegnede, der gav en meget grundig fremstilling af alt, hvad fællesrepræsentationen havde foretaget i henhold

til resolutionerne på sidste og næstsidste delegeretmøde: skriftlig henvendelse til ministeren med et udformet forslag om støtte til privatbanerne og henstilling om nedsættelse af en kommission; derefter mundtlig forhandling med trafikministeren og finansministeren; ministeriet havde nedsat den ønskede kommission til undersøgelse af, i hvilket omfang privatbanernes drift kan opretholdes, og hvorledes den i givet fald kan sikres, samt konsekvenserne af eventuelle nedlæggelser; kommissionen, i hvilken de forskellige kategorier af interesserede var repræsenteret, privatbanerne med to (Kuhlman og P. Hansen), havde holdt sit første plenarmøde 6. maj, hvor banernes repræsentanter fremstillede deres sag og pointerede deres ønsker overensstemmende med resolutionerne. Kommissionen havde imidlertid ment, at spørgsmålet om midlertidig støtte faldt udenfor denne opgave, og fællesrepræsentationen havde da foretaget en fornyet henvendelse herom til ministeren. Kommissionen havde iøvrigt nedsat et arbejdsudvalg (hvor i Kuhlman og P. Hansen), og det var hensigten at holde plenarmøde i løbet af efteråret til behandling af det indkomne materiale. Fristen for afslutning af kommissionens arbejde var sat til efteråret 1955.

Moderniseringen var heldig gennemført ved de fleste baner.

I spørgsmålet om *tilslutningsvederlag* til statsbanerne stod parterne meget langt fra hinanden, og det lå nu i ministerens hånd at træffe afgørelsen eller måske udskyde den, til privatbanekommissionens betænkning forelå.

Beretningen indeholdt endvidere oplysninger om forholdet til *postvæsenet*, om *jernbaneskolen* og om *arbejdet i forhandlingsudvalget af 1948*.

Endvidere om *reguleringstillæget til pensionister afskedigede før 1/4-46*, en sag, der var medtaget i anledning af, at højesteret havde afsagt dom i en sag, som en pensionist ved Østsjællandske Jernbane havde anlagt mod baneselskabet, fordi han var utilfreds med banens beregning af dette tillæg, — iøvrigt en såre indviklet sag hvorom nærmere må henvises til beretningen fra delegeretmødet.

Alt dette stod, adskilligt udførligere, i den udsendte skriftlige beretning, og Kuhlman tilføjede nogle opmuntrende ord. Meningen med *kommissionen* var jo at få de bedst mulige forhold for privatbanerne, og han troede på ingen måde, det skulle blive nødvendigt at nedlægge mange baner, de fire kommunale repræsentanter i kommissionen ville utvivlsomt støtte banerne på bedste måde.

M. h. t. *færdselsloven* udtalte han tilfredshed med, at det nye lovforslag påbød en nedsættelse af vejtrafikanternes hastighed, når de nærmer sig niveauoverskæringer, således at standsning kan ske øje-

blikkelig. Han ønskede en kraftigere retshåndhævelse overfor de hensynsløse bilister, en effektiv kontrol med, at den for køretøjet fastsatte belastningsgrænse ikke overskrides, og rimelige begrænsninger af chaufførernes arbejdstid.

Endelig omtalte han sagen om Lolland-Falsterske Jernbaneselskab, som var trådt i likvidation 1/7 s. å., men afløst af A/S Lollandsbanen med støtte af staten, der bestemt havde afvist at overtage banen, hvilket måske kunne udtydes som, at der i folketinget var et absolut flertal imod, at staten overtager flere privatbaner. —

Derpå fulgte en livlig diskussion. *Milner* så ikke så lyst på banernes fremtid som *Kuhlman*, han ventede, adskillige ville blive nedlagt, men så burde der absolut, også af hensyn til personalet der skulle beskæftiges, gives de nedlagte baner en præferencetilting m. h. t. erhvervelse af koncessioner til de bilruter, der måtte etableres for at erstatte banen.

Ministeren ville ikke udtale sig om privatbanernes fremtid, nu var der nedsat en kommission, og den måtte først have ordet. Om statens overtagelse af reguleringstillæget ville han blot sige, at det efter hans mening ville være forkert at rejse det spørgsmål på nuværende tidspunkt, kommissionens resultat måtte afventes. M. h. t. til tidsslutningsvederlaget kendte han endnu ikke sagen grundigt nok. Endelig havde han gjort sit bedste for at fremme udbetalingen af underskudsdekningen, men finansudvalget havde svaret ham, at der skulle en lov til, den ville han nu lade udarbejde.

Det var jo altid *noget*, og *Kuhlman* takkede ham hjerteligt.

Derpå blev beretningen taget „til efterretning“.

Om *banernes driftsresultat* blev det oplyst, at 5 baner i 1953—54 havde haft et samlet *overskud* på 380.700 kr. mod 7 baner 340.700 kr. det forrige driftsår, og 39 baner et *underskud* på 11.584.000 kr. imod 37 baner 12.509.000 kr. forrige år. Indtægterne var gået ned, personindtægten kun ganske lidt, $\frac{1}{4}$ %, men godsindtægten adskilligt mere, nemlig 6,3 %. De *samlede indtægter* blev herefter 51.029.000 kr. mod 52.068.000 kr. forrige driftsår, altså en nedgang på 1.039.000 kr., men det var lykkedes at gennemføre besparelser til et samlet beløb af 1.974.000 kr., så driftsresultatet var forbedret med 935.000 kr. Reguleringstillæget til pensionisterne var som sidst på godt 5 millioner.

Til fællesrepræsentationen genvalgtes de tre efter tur afgående medlemmer, og i stedet for kammerherre Neumann, der efter at have nedlagt sin bestyrelsespost i Kertemindebanen ikke kunne genvælges, valgtes borgmester *Holm*, Horsens.

Til *fællesudvalget* kunne Neumann og Tiemroth (tidligere formand i Lolland-Falsterske Jernbaneselskab) ikke genvælges og Terp-Lassen ønskede ikke genvalg. Nyvalgt blev derefter stiftamtmand *Høirup*, sparekassedirektør *Berneke* og direktør *Milner*, og til suppleanter stiftamtmand *Friis*, overretssagfører *Rendbeck* og direktør *Hjortkjær*.

Til revisorer genvalgte statsautoriseret revisor *Erik Nielsen* og nyvalgte sparekassedirektør *Andersen*, Hillerød.

På *fællesrepræsentationens* første møde derefter, i oktober 1954, valgtes direktør *Kuhlman* til formand og fhv. landstingsmand *Stegger Nielsen* til næstformand.

Fra Hillerød—Frederiksværk—Hundested Jernbane henstilledes, at fællesrepræsentationen søgte udvirket, at *vejfarende der passerer jernbaneoverskæringer i strid med færdselslovens* og politianordningens forskrifter idømmes *højere bøder*, og det vedtoges at tilskrive ministeriet herom.

Fra *Aalborgbanerne* var indgået meddelelse om en på en generalforsamling i Fjerritslev—Frederikshavn Jernbane vedtaget resolution til fællesrepræsentationen om at søge udvirket, „at staten deltager på lige fod med kommunerne i indbetaling af budgetterede underskudsbeløb,“ — det vedtoges at gøre ministeriet bekendt hermed og anbefale ønsket.

P. Hansen gav meddelelse fra *foreningen af danske privatbaner under arbejdsgiverforeningen*. Han oplyste, at der i foreningens faglige hjælpefond var opsamlet ca. 216.000 kr., og at foreningens medlemmer som følge heraf fra 1/1-55 indtil videre var fritaget for at svare bidrag til hjælpefonden. Tilbage for banerne var der herefter kun at betale bidrag til arbejdsgiverforeningen, $\frac{1}{2}$ % p. å. af den udbetalte arbejds løn.

Formanden redegjorde for forhandling med personaleorganisationerne om ændring i ferieregler og klassificeringsregler. Om begge dele var opnået enighed, hvilket meddeles banerne med tilføjende, at der om feriereglerne skal afholdes lokal forhandling.

På senere møder drøftedes bl. a. spørgsmålet, som var rejst på delegeretmødet, om *ændringer i reglerne for valg til fællesrepræsentationen, fællesudvalget og foreningernes bestyrelser*.

Endvidere redegjordes for forhandlinger ført med ministeriet for offentlige arbejder angående *refusionsbeløbene for „de gamle pensionister.“*

Et udvalg blev nedsat til at forhandle med statsbanerne angående *forenkling af godstaksterne* til lettelse af konkurrencen med lastbilerne.

Man havde rettet henvendelse til ministeriet for offentlige arbejder om *skærpelse af bødestraffene for overtrædelse af bestemmelserne om vejfærdselsens passage af jernbaneoverkørsler*, og ministeriet havde anbefalet dette til justitsministeriet.

Og til forhandling med postvæsenet om *forhøjelse af betalingen for postbefordring* nedsattes et udvalg.

Den ærede læser vil utvivlsomt have lagt mærke til, at fremstillingen, efterhånden som årene skrider frem, bliver fyldigere, ikke mindst for så vidt angår *delegeretmoderne* og deres forhandlinger. Det har den grund, at den allerede fjerne fortids problemer alle enten er løst eller forsvundne, så at det for den periode kun gælder om med forholdsvis få streger at ridse et forståeligt billede op, i korte træk at følge udviklingen, sagernes gang, som de følger på og udspringer af hinanden. Men jo nærmere vi kommer nutiden, i desto højere grad vedkommer sager og synspunkter os direkte, de får en farve af voksende aktualitet, problemerne nærmer sig vore egne af i dag eller er for en stor del ligefrem de samme. Så bliver det af værdi at følge diskussioner, som lige så godt kunne føres i dag, og understrege afgørelser, der binder os i dag eller endnu lader de problemer uløste, som vi stadig må beskæftige os med.

Og samme gode læser har sikkert også bemærket en anden ting, nemlig denne fremstillings form. En sådan historiske redegørelse kan tages op på to måder, man kan kalde dem: i længdesnit og i tværsnit. I længdesnit, det vil sige, at man tager fat på en sag fra den ene ende og derpå følger den op. Forhandlingerne med postvæsenet f. eks., som De har mødt ustandseligt, man kunne tage sagen op, som den forelå for halvtreds år siden, og følge den gennem årene, se hvorledes de enkelte spørgsmål løses for en tid for så at dukke op igen, se hvordan den udvikler sig, skifter former, men *dog* til syvende og sidst udspringer af den samme kerne. Eller forhandlingerne med personalet, hvad de udspringer af, hvad de udvikler sig til, konflikternes skiften og *dog* ensartethed, følge den røde tråd, som binder dem sammen. Eller sagen om statstilskud, hvordan også den tager skiftende former, som *dog* bliver ved at være udtryk for den samme idé, kun vekslende *former* for det samme problem: Samfundets interesse i privatbanerne, eller med videre horisont: i en trafikordning.

En sådan fremstillingsform ville unægtelig kunne give et historisk interessant billede — men af *sagerne*, af *problemerne*. Og således er

opgaven ikke opfattet her, det har ikke været hensigten med dette lille skrift at give en fremstilling af en række sager og deres løsning, et fagligt register. Men derimod af en *organisation* og dens arbejde gennem årene. Derfor er den anden, tværsnitsformen valgt. Den består i at følge arbejdets gang så at sige fra dag til dag, at iagttage og i hovedtræk beskrive, hvorledes sager af vidt forskellig art kommer og går, hvordan de drøftes, løses eller afvises, hvordan de en anden dag måske dukker op igen, kort sagt: et billede af den brogede arbejdsdag og dens mænd. Naturligvis også af resultaterne, De vil have lagt mærke til, hvordan det gang på gang anføres, at sagen senere blev afgjort på den og den måde. Men idéen i dette skrift har været at give en række billeder af det mangfoldige og stadigt skiftende *liv*, en mosaik, om De vil, hvor de hundrede småstykker føjes til hinanden for tilsammen at skabe et broget billede af *helheden*.

Er det lykkedes? Ak ja, gamle Sokrates viser sig på ny for mig: Det skønne er vanskeligt!

FÆLLESREPRÆSENTATION OG FÆLLESUDVALG

Til den første fællesrepræsentation — eller blot repræsentation, som den jo blev kaldt dengang og mange år efter — valgte delegeretmødet, der nu døbte sig selv således, den 7. september 1905 på et møde i Rønne:

Borgmester Neumann
folketingsmand Klaus Berntsen
driftsdirektør Kier
landstingsmand Jørgen Berthelsen
ingeniør Winkel
driftsbestyrer Helweg
og driftsdirektør Harboe

og vedtog det første *regulativ for danske privatbaners delegeretmøder og fællesrepræsentationen.*

I dette regulativ fastslås det, at der hvert år, sædvanlig i september måned, skal afholdes et delegeretmøde for samtlige privatbaner. Mødestedet bestemmes så vidt muligt på det foregående års delegeretmøde, og mødet skal indkaldes med mindst 14 dages varsel. Det ledes af en af de delegerede valgt dirigent og skal forhandle om og tage beslutning i „sådanne sager, som af repræsentationen eller af en eller flere baner måtte være henvist dertil.“ Eventuelle forslag fra banerne skal være tilstillet repræsentationens formand inden 1. august, og „om sager udenfor dagsordenen kan beslutning ikke tages på mødet, med mindre halvdelen af banerne er repræsenterede og mindst $\frac{2}{3}$ af de delegerede giver samtykke dertil.“

Banerne kan møde med så mange delegerede, de ønsker, men hver bane har kun 1 stemme, og „når baner drives i fællesskab eller er bortforpagtede, tilkommer stemmeretten det jernbaneselskab, som har driften af banerne, medmindre andet udtrykkelig er bemærket.“



Borgmester O. Neumann



Klaus Berntsen.



Driftsdir., etatsråd F. Kier.

„Afgørelsen på møderne sker ved simpel stemmeflerhed. Skriftlig afstemning kan forlanges af 6 delegerede.“

Om *repræsentationen* hedder det i § 3, at „På delegeretmødet vælges en repræsentation bestående af 7 medlemmer, så vidt muligt således, at de forskellige landsdele bliver repræsenteret. Valget sker på 3 år, således at der årlig afgår 2, dog hvert 3. år 3, første gang 1906. Genvalg kan finde sted. Valget foregår skriftlig ved alm. stemmeflerhed. Når et medlem af repræsentationen ophører at være medlem af en bestyrelse eller driftsbestyrer, udtræder han af repræsentationen, og der vælges et nyt medlem på næste delegeretmøde for den tilbagestående funktionstid.“

I § 4 er angivet repræsentationens opgave, som, foruden indkaldelsen til delegeretmøder, er:

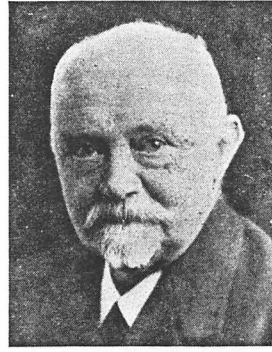
- a. „At forberede forslag til og forelægge disse på de årlige delegeretmøder, samt foretage det fornødne til udførelse af de på møderne tagne beslutninger.
- b. På privatbanernes vegne at føre de forhandlinger med offentlige autoriteter eller private personer, der er en følge af eller har betydning for de under a. nævnte opgaver.
- c. At være opmærksom på mulig fremkommende lovforslag for privatbanerne og i fornødent fald søge at varetage banernes interesser under forslagenes behandling på rigsdagen og ved den senere gennemførelse.
- d. Ved forefaldende lejligheder at optræde som repræsentant for privatbanerne, *dog således, at repræsentationen ikke kan forbinde de enkelte privatbaner undtagen i tilfælde, hvor sådan bemyndigelse udtrykkelig er givet.*“



Ingeniør S. Winkel.



Driftsbestyrer Helweg.



Driftsdirektor P. G. Harboe.

Den sidste bestemmelse med sit forbehold har, som bekendt, adskillige gange været genstand for kritik, ikke blot fra personaleorganisationerne, der ønskede et fællesorgan at forhandle bindende med, men også undertiden fra baneledelser, der savnede et kraftigere centralorgan, og det er jo heller ingen hemmelighed, at der har været tilfælde, hvor ensidige beslutninger fra en enkelt banes side har kunnet volde de andre vanskeligheder, — det foran omtalte 48-udvalg har jo bl. a. haft sin succes ved at fremme ensartetheden i de driftsmæssige dispositioner. Ja, jeg mindes engang, det er en snes år siden godt og vel, da tanken om en virkelig centralmyndighed blev alvorligt overvejet af førende privatbanemænd. Men det blev alligevel ved tanken, og banerne har jo til denne dag bevaret deres selvstændighed, som de skatter højt, men dog som regel holder i tømme for større og principielle spørgsmåls vedkommende i åben erkendelse af fællesskabets værdi.

M. h. t. repræsentationen bestemmer *regulativet* iøvrigt: at den på hvert års delegeretmøde skal aflægge beretning om sin virksomhed i det forløbne år, at den selv vælger sin formand, fastsætter sin forretningsorden og bestemmer nedsættelse af udvalg m. m., og at den som regel skal sammentræde 1 gang hvert kvartal, og ellers så ofte formanden eller 3 medlemmer ønsker det.

Dette første regulativ må anerkendes som både klart og udtømmende, det er da heller ikke senere blevet ændret i hovedreglerne (§§ 3 og 4) eller princippet.

Den første fællesrepræsentation valgte *borgmester Neumann* til formand.



Driftsbestyrer A. Bentzon.



Fhv. minister J. P. Stensballe.



Kammerherre C. Saxild.

På delegeretmødet i 1906 afgik Klaus Berntsen og Jørgen Berthelsen — „efter tur“ står der i beretningen, men det vil nu i de første par år sige „efter lodtrækning“. De blev genvalgt.

I 1907 afgik Neumann og Harboe — genvalg, i 1908 Kier, Helweg og Winkel — genvalgt; „med akklamation“ står der ovenikøbet i beretningen, skønt det i regulativet er bestemt, at valgene skal foregå „skriftligt“, men det er aldrig blevet overholdt, hvor der var tale om genvalg eller enighed om valget.

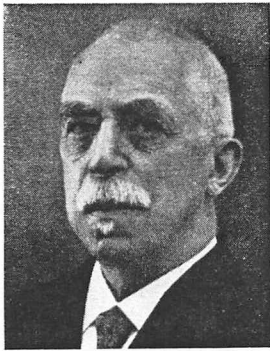
Og genvalget fortsattes og fællesrepræsentationen beholdt sin oprindelige sammensætning lige til 1913, da fratrådte *Helweg* „på grund af overtagelse af anden stilling“ d.v.s. han var blevet udnævnt til direktør for statens tilsyn med privatbaner. I hans sted valgtes *driftsbestyrer Bentzon*. Også *Rammeskov* var blevet foreslået, men ønskede ikke valg, „da der i så fald ville blive to repræsentanter for de nordjydske privatbaner“.

I 1914 blev der, p. gr. af krigssituationen, ikke afholdt delegeretmøde. I 1915 frabad ingeniør Winkel sig genvalg, accepteret med beklagelse, og driftsbestyrer *Oscar Petersen* valgtes enstemmigt.

Denne sammensætning bevarede fællesrepræsentationen indtil 1921. Da var Jørgen Berthelsen død, og i hans sted valgtes *amtmand Thomsen*, Aabenraa.

På samme møde blev det vedtaget at oprette et *fælleskontor* i København.

Det var sandelig heller ikke for tidligt. Sagernes antal var steget langt udover, hvad man med nogen rimelighed kunne forlange, at den arme formand, selv med assistance af en sekretær, skulle kunne overkomme, og det var i sig selv urimeligt, at en så stor og stærkt arbejdende organisation ikke havde et kontor med daglig ekspeditionstid.



Etatsråd Hoeg.



Direktor C. Kuhlman.



Folketingsmand V. Pinholt.

Om dette *fælleskontor*, der hurtigt viste sig at være et uundværligt led i, eller vel rettere: centrum for det daglige arbejde, der så sandt ikke er blevet formindsket med årene, kan her passende siges et par ord.

§ 8, i det på delegeretmødet i 1921 ændrede regulativ, bestemmer: „Der oprettes i København et fælles kontor for samtlige privatbaner. — Kontoret sorterer under fællesrepræsentationen, der ansætter en kontorbestyrer og det fornødne kontorpersonale samt bestemmer forretningens gang. — For kontorbestyreren udarbejdes af fællesrepræsentationen en instruks. — Til kontoret afgives for samtlige under sammenslutningen hørende baner eksemplarer af vedtægter og regulativer samt banernes driftsberetninger, og kan hver bane henvende sig til kontoret og få alle oplysninger, som kan fremskaffes vedrørende de enkelte baner og deres drift samt øvrige oplysninger af fælles interesse. — Til kontoret henlægges endvidere alle kontorforretninger vedrørende sammenslutningerne indenfor privatbanerne, altså ulykkesforsikringsforeningen, forsikringsforeningen og eventuelt Pensions- og Enkekassen“.

Denne „eventualitet“ blev nu ikke til virkelighed straks. Driftsbestyrer Bentzon, som var kassens energiske forretningsfører, var aldeles ikke tilbuds at opgive dette arbejde, han beholdt det endda, efter at han i 1930 var udtrådt af bestyrelsen, først i maj 1934, da Thomsen var blevet kontorchef i fælleskontoret, gik også pensionskassens forretninger over til dette.

I § 8 hedder det videre:

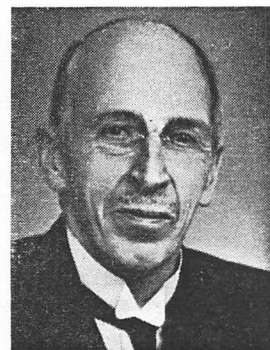
„Alle indbetalinger sker til en bank og alle udbetalinger gennem samme bank“.



Folketingsmand J. Vanggaard.



Driftsbestyrer Rammeskov.



Driftsbestyrer F. S. Agerskov.

Det var denne bestemmelse, som så beklageligt blev udnyttet til bedragerierne mod kontoret. Revisoren gik godtroende ud fra, at *alle* indbetalinger virkelig skete til banken, og lod sig nøje med dens, naturligvis uanfægtelige regnskab, mens kontorbestyrelsen i al stilhed modtog visse indbetalinger og tilegnede sig dem.

§ 9 giver regler for fordelingen af *udgifterne* — ved kontoret, delegeretmøderne, fællesrepræsentationen, fællesudvalget, auditoren, kursus m. m. Disse „fællesudgifter“ „fordeles på samtlige baner i forhold til deres bruttoindtægt“, medens „for administrationen af de ommeldte foreninger betaler disse et efter overenskomst fastsat årligt beløb“.

Endelig bestemmer § 10, at „regnskab over udgifterne aflægges af bestyrelsen (o: fællesrepræsentationen), og revideres af en af delegeretmødet valgt revision, og decideres af delegeretmødet“.

På delegeretmødet i 1945 vedtages et par mindre ændringer i dette regulativ. Betegnelsen „kontorbestyrelse“ forandres til „direktør“, og § 9 giver nye detaljerede regler for *udgifternes* opkrævning og fordeling, men en opremsning, altså afskrivninger her af disse regler, som ingen principielle ændringer indeholder, tør anses for overflødig.

Efter affæren i 1933 blev, som nævnt, driftsbestyreren for Hjørringbanerne, *C. Thomsen*, ansat som fælleskontorets chef. Han var en meget interesseret mand med et indgående kendskab til alle banernes anliggender, og en meget hjælpsom mand til hvem hans tidligere kolleger hurtigt lærte at henvende sig, og de fik altid hjælp. For fællesrepræsentationen var hans arbejde af stor værdi.

Han reorganiserede med stor dygtighed kontorets arbejde og varetog det til udelt tilfredshed, indtil han til almindelig beklagelse måtte



Kammerherre Sv. Neumann.



Folketingsmand N. P. Nielsen.



Landstingsmd. Stegger Nielsen.

fratræde stillingen den 1. april 1948, p. gr. af sygdom. For ikke helt at gå glip af hans store viden og til støtte for hans efterfølger anmodede fællesrepræsentationen ham om endnu i to år at være til rådighed.

Hans efterfølger direktor *P. Hjortkjær* kom fra Mariager—Faarup—Viborg og Skive—Vestsalling Jernbaner, hvor han havde været driftsbestyrer henholdsvis fra august 1941 og oktober 1942. Han er af uddannelse civilingeniør og havde ikke tidligere haft nogen tilknytning til jernbaner, men som driftsbestyrer gjorde han sig hurtigt bemærket ved sin store arbejdsevne og sin klare forståelse af de opdukkende problemer. De samme egenskaber og en aldrig svigtende interesse har gjort ham til en fortrinlig leder af fælleskontorets udviklede arbejde, hans evne til hurtigt at trænge tilbunds i sagerne og belyse dem fra alle sider er højt vurderet såvel af fællesrepræsentationen som af banerne, der ofte søger hans gode vejledning og altid får dette.

Allerede i 1919 havde man fået ministeriet til at nedsætte en kommission (med et lige antal medlemmer fra banerne og organisationer og en uvildig formand) til drøftelse af lønforhold og forhandlingsregler (dette sidste for at undgå strejker og i det hele taget eventuelle konflikters behandling af fagforeninger). Denne kommission blev for så vidt permanent, som den afløstes af et fast forhandlingsudvalg, og hertil valgtes — og genvalgtes — Neumann, Dam, Rammeskov, Oscar Petersen og Stensballe sen. med suppleanter: Amtmand Andersen, Nørgaard, Kuhlman, Thomsen og Thage sen.

I 1926 var birkedommer Neumann død og i hans sted valgtes, — både til fællesrepræsentationen og fællesudvalget — *amtmand Saxild*.



Amtmand P. Chr. v. Stemann.



Kammerherre A. V. Karberg.



Driftsbestyrer P. Hansen.

Amtmand Thomsen var udtrådt, da Aabenraa amts baner var nedlagt, og han afløstes af sagfører *Vald. Petersen*, Aalborg. *Kier* blev formand i fællesrepræsentationen.

I 1927 ønskede Harboe ikke genvalg, *Kuhlman* blev valgt til fællesrepræsentationen, og ligeledes til fællesudvalget, da Stensballe var blevet minister og derfor fratrådte; Klaus Berntsen var død og ligeledes sagfører *Vald. Petersen*, de blev i fællesrepræsentationen efterfulgt af folketingsmændene *Pinholt* og *Vangaard*.

I 1928 var etatsråd *Kier* død, *etatsråd Høeg* blev valgt til fællesrepræsentationen.

Den så herefter således ud:

Saxild, formand,
Bentzon,
Oscar Petersen,
Kuhlman,
Pinholt,
Vangaard og
Høeg.

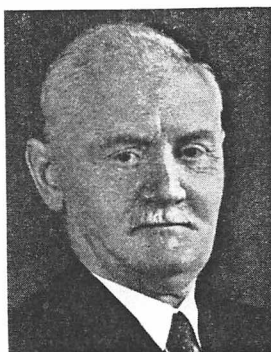
Ingen af de første mænd var nu længere tilbage.

Fællesudvalget (som havde afløst forhandlingsudvalget) bestod af: Saxild, Kuhlman, Oscar Petersen, Rammeskov og overretssagfører *Tiemroth*, valgt efter *L. A. Damms* død; med suppleanter: købmand *Anthon Petersen*, *Bülow*, *Thage sen.*, *Thomsen* og *Høeg*. Revisor var stadig godsforvalter *Bertelsen*. I 1929 blev *Anthon Petersen* efter ønske erstattet med amtmand *Toft*.

I 1930 havde *Bentzon* fratrådt sin stilling som driftsbestyrer, i stedet valgtes *Rammeskov* til *fællesrepræsentationen*; godsforvalter



Direktor J. Utkov.



Borgmester Lohff Rasmussen.



Landstingsmd. Gudik Gudiksen.

Bertelsen, der havde fungeret som revisor siden 1921, var død, og hans suppleant *blikkenslagermester Salling* blev valgt.

I 1931 var Salling død og *Tiemroth*, før suppleant, blev nu valgt til revisor. Iøvrigt genvalg.

I 1932 ønskede Rammeskov at udtræde, fordi han 1/2 33 ville fratræde som driftsbestyrer. Som hans afløser i *fællesrepræsentationen* valgtes *Agerskov* og i *fællesudvalget* *Thomsen*. Som suppleanter til dette sidste fratrådte Høeg, Thage sen. og Thomsen, og nyvalgtes: dommer Styhr, P. Hansen og Yde.

Til revisor genvalgtes *Tiemroth* og ligeledes på det ekstraordinære delegeretmøde i 1933, hvor endvidere statsautoriseret revisor *Erik Nielsen* nyvalgtes for at sikre revisionens sagkyndighed.

På dette møde valgtes til *fællesrepræsentationen* i stedet for Høeg og Oscar Petersen (fratrådt): stiftamtmand *Neumann* og driftsbestyrer *M. T. Hansen*, Skagen.

I 1934 genvalg til *fællesrepræsentationen*; til *fællesudvalget* genvalgtes *Saxild*, *Tiemroth* og *Kuhlman*, og nyvalgtes *P. Hansen* og *Stensballe*, *Kolding*, og som suppleanter: Genvalg Styhr, Toft og Terp-Lassen, nyvalg: *Baht* og *Milner*.

I 1935 genvalg over hele linien.

I 1936 ligeledes genvalg, men repræsentationen blev udvidet til 8 medlemmer, og folketingsmand *N. P. Nielsen* blev valgt.

I 1937 udvides fællesrepræsentationen til at bestå af 9 medlemmer, og byrådsmedlem *Marius Andersen*, Aalborg, vælges. Iøvrigt genvalg.

I 1938 ønskede Vanggaard ikke genvalg, hvorfor landstingsmand *Stegger Nielsen* valgtes til fællesrepræsentationen, iøvrigt genvalg.

I 1939 nyvalgtes *amtmand Stemann*. (Fællesrepræsentationen udvidet). Iøvrigt genvalg.



Direktor N. Terp-Lassen.



Direktor M. K. Jensen.



Borgmester Robert Holm.

I 1940 var Pinholt død, i stedet valgtes amtmand *Karberg*, resten genvalg.

I 1941 genvalg.

I 1942, Agerskov ønskede at udtræde af fællesrepræsentationen, og *P. Hansen*, Odense, blev valgt i hans sted. Iøvrigt genvalg.

I 1943 og 44 blev p. gr. af besættelsen ingen delegeretmøder afholdt.

I 1945 genvalgte alle, undtagen til fællesrepræsentationen *Utkov*, nyvalgt i stedet for *M. T. Hansen*, som var død, og som suppleant til fællesudvalget *Bager* i stedet for *Baht* (fratrådt).

I 1946 ønskede borgmester *Marius Andersen* og folketingsmand *N. P. Nielsen* ikke genvalg til fællesrepræsentationen, de erstattedes med henholdsvis landstingsmand *Gudiksen* og borgmester *Lohff Rasmussen*, og som suppleant til fællesudvalget af samme grund Styhr med *Stemann*.

I 1947 ønskede formanden, kammerherre *Saxild* ikke genvalg hverken til fællesrepræsentationen eller fællesudvalget. Henholdsvis *Terp-Lassen* og *Neumann* valgtes i hans sted. Den sidste blev derefter formand for fællesrepræsentationen og *Kuhlman* næstformand.

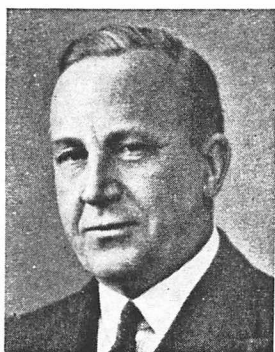
I 1948 alm. genvalg, blot at direktør *M. K. Jensen* blev suppleant i fællesudvalget i stedet for *Bager*, der ikke kunne genvælges (Slange-rupbanen udtrådt af sammenslutningen).

I 1949 kun genvalg.

I 1950 ligeledes, blot at amtmand *Friis-Jespersen* blev suppleant i fællesudvalget efter afdøde *Toft*.

I 1951 alle genvalgt.

I 1952 ønskede *Utkov* at udtræde af fællesrepræsentationen, og *M. K. Jensen*, Silkeborg, blev hans efterfølger; i fællesudvalget udtrådte



Overretssagf. Chr. Tiemroth.



Direktor C. Thomsen.



Direktor Poul Hjortkær.

Stensballe og indtrådte *Terp-Lassen*, medens direktør *Wedell-Wedellsborg* blev suppleant i hans sted.

I 1953 genvalgte alle.

I 1954, endelig fandt en del forandringer sted.

I *fællesrepræsentationen* fratræder kammerherre Neumann, han har nedlagt sit hverv som medlem af Kertemindebanens bestyrelse og glider dermed ud. I april følgende år døde han efter en langvarig sygdom. I hans sted vælges *borgmester Holm*, Horsens-Odder Jernbane. Også i *fællesudvalget* fratræder *Neumann*, desuden *Tiemroth*, efter at det jernbaneselskab, han repræsenterede, er opløst, og *Terp-Lassen*, som ikke ønsker genvalg. Forskellige bringes i forslag: Stiftamtmand Høirup, sparekassedirektor Berneke, direktør Milner, amtmand Stemmann, kammerherre Karberg, stiftamtmand Reventlow og amtmand Friis-Jespersen.

Efter en diskussion, som dette udvalg ikke plejer at give anledning til, vælges *direktor Milner* og (ved skriftlig afstemning) *Berneke*, Randers-Hadsund Jernbane, og *Høirup*, Odense-Kerteminde-Martofte Jernbane. Som suppleanter frabeder Stemmann og Friis-Jespersen sig derefter genvalg, Milner er indvalgt i selve udvalget, og der nyvælges derfor tre: Stiftamtmand *Friis*, Ribe, overretssagfører *Rendbeck*, Aalborg, og direktør *Hjortkær*, fælleskontoret.

Til revisorer genvalgte statsautoriseret revisor Erik Nielsen og nyvalgte *sparekassedirektor Andersen*, Hillerød, samt som suppleant bankdirektor *Muchitsch*, Hads-Ning Herreders Jernbane.

Fællesrepræsentationen

ser da ved 50-årets udgang således ud:

direktor *Kuhlman*, formand,

fhv. landstingsmand *Stegger Nielsen*, næstformand,

amtmand v. *Stemann*,
kammerherre *Karberg*,
fhv. landstingsmand *Gudiksen*,
driftsbestyrer *P. Hansen*,
direktør *M. K. Jensen*,
borgmester *Lohff Rasmussen*,
og borgmester *R. Holm*,

idet direktør Terp-Lassen pr. 1/10 54 er afgået p. gr. af sygdom og dermed udtrådt af fællesrepræsentationen.

Har dette afsnit forekommet Dem temmeligt uudholdeligt? Jeg ved godt, at der ikke er meget, der er kedeligere, end at se en række navne, endda i væsentlig grad de samme navne, remset op. Men det *skal* jo gøres, og vær sikker på, at blev blot eet navn glemt i en eller anden relation, ville det blive følt som en krænkelse, — rent bortset fra, at en historisk redegørelse skal være fuldstændig, enten den så bliver morsom eller ej.

Men tillad mig at knytte et par bemærkninger til i et beskedent forsøg på at gøre den *lidt* mere underholdende og måske vække forestillingen om *mennesker* af kød og blod bag de tørre navne.

Hvorfor er det vel, at det er de samme navne, *de samme mænd*, som fra den første tid, da samlingstendenserne begyndte at spire, trådte frem som talsmænd for disse bestræbelser på de vidt forskellige områder, og hvorfor blev, da den første generation efterhånden faldt fra og nye mænd trådte til, også disse i så væsentlig grad fælles og mangeårige ledere for de forskellige sammenslutninger?

Der er undtagelser, amtmand H. Andersen f. eks., som blev pensionskassens mand par excellence og aldrig ses at have haft trang til at deltage i de andre fællesledelser. Og det samme gælder hans efterfølger amtmand Toft og dommer Cortsen. Men ellers? Det har to grunde. Den første naturligvis, at de mænd *har* den interesse, at de har et åbent blik for *helhedens* betydning, for den vægt der ligger i at kunne tale i de manges navn, og for den værdi det har for den enkelte bane at få sine sager behandlet ikke som enkeltstående, konkrete tilfælde men som *fælles*anliggender med deraf følgende konsekvenser.

Men den anden betyder lige så meget: at de gennem arbejdet har vist deres dygtighed, at de anerkendes af dem, hvis interesser de skal varetage, som kyndige og værdifulde talsmænd for disse. Derfor vælges de — og genvælges atter og atter, ja næsten undtagelsesfrit så længe, de selv ønsker det, og deres stilling tillader det, d. v. s. at

de ikke fratræder som bestyrelsesmedlem eller som driftsbestyrer — eller bliver ministre, hvad vi jo også har eksempler på.

Foran har De set fortegnelsen over samtlige medlemmer af fællesrepræsentationen i de 50 år med redegørelse for deres funktionstid. Og dertil et portrætgalleri med billeder, vellignende billeder af så godt som dem alle. Se på disse billeder, gransk dem nøje, hvis De ikke kender mændene, og genkend dem eftertænksomt, hvis De kender dem. Et billede oplyser umiddelbart, ofte bedre end ord.

Se f. eks. på billedet af gamle *borgmester Neumann*, han er død forlængst, og de fleste, der læser dette lille skrift, har vel næppe kendt ham. Han var en fortræffelig mand i mange år, en vældig arbejdskraft, som med stor grundighed satte sig ind i sagerne og fremlagde dem klart og præcist. Men ved siden af dette havde han endnu i de ældre dage, da jeg lærte ham at kende, en djærv og dog elskværdig humor, som også i glimt kunne anes bag hans saglige redegørelse og såre indtagende foldede sig ud under de mere hyggelige sammenkomster, der, heldigvis, som oftest følger på de højst alvorlige møder. Finder De ikke dette i billedet?

Eller se på *etatsråd Kier*, tilsyneladende hans absolute modsætning, et skarpt ansigt, præget af vilje, overlegen i sin form som i sin tale, skarpsindig, energisk, ubønhørlig i sine krav til sig selv og sine medarbejdere. Og dog — også i *hans* gennemborende blik opdager De et glimt af humor, også i krogen af *hans* faste læber et lillebitte smil. Han *havde* humor bag masken, han havde også forståelsen bag den kølige form, og hans retfærdighedssans var uomtvistelig.

Se på *Klaus Berntsen* — også han er jo død for mange år siden, men mindes endnu som den betydelige politiker, han var. Også han var en mægtig arbejdskraft, vel ikke i særlig grad koncentreret om privatbanerne, hvor skulle han have fået tid til det? — men dog en interesseret og nyttig mand for dem. Om hans snart elskværdige snart bidende ironi går endnu frasagn, se på hans ansigt, og De vil finde den. Men det var jo kun een egenskab, han havde mange andre, han var en betydelig personlighed, det lyste bogstavelig talt af ham, når han stod i en forsamling, og han vidste det og spillede på det, han var sig sin betydning fuldt bevidst. Nå, det er jo endelig alle mænd af format — også de af det mindre.

Ja — og så står jeg igen overfor det spørgsmål, jeg mange gange har stillet mig: var de personer fra dengang, de nu afdøde, som man mødtes med og fik et indtryk af i det daglige arbejde, var de, jeg vil ikke sige større, men mere markante personligheder, end dem man

senere træffer? Jeg har en lille ubehagelig følelse af, at spørgsmålet er banalt, har ikke tusinder haft den samme fornemmelse, i virkeligheden uden anden grund end at disse mærkelige nu tilhører svundne tider? Bjergene bliver som bekendt mere blå på afstand.

Men alligevel — jeg *havde* også dengang den følelse, som jeg mindes nu.

Jeg går videre: *Bentzon, Helweg* — ligeledes dode. Se på *Bentzons* ansigt, det indesluttede, næsten mutte udtryk — sådan var hans væsen, og kendte man ham ikke, betænkte man sig på at komme ham for nær. Men når man kendte ham! Da skiftede billedet ganske, imødekommende og med største beredvillighed stillede han sin store viden til ens rådighed. Og han var en fortrinlig arbejdskraft. Og *Helweg*? *Bentzons* modsætning i det ydre: altid elskværdig, smilende, men med en lun skepsis bag smilet, en fortræffelig forhandler og særdeles anset både som driftsbestyrer og direktør for Tilsynet. Det må ikke være let således pludselig at blive en slags overordnet for tidligere kolleger, men han klarede det med taktfuld honnør. Al respekt for hans efterfølgere, men *Helweg* efterlod nu alligevel et savn.

Etatsråd Høeg — længe blev det jo ikke, han kom til at arbejde med banerne, og nogen fremtrædende stilling prætenderede han ikke, men han var en klog og erfaren mand, uimponeret både opad og nedad og med en behagelig evne til ikke at tage småting højtideligt.

Og så er der *Stensballe*, de danske privatbaners grand old man. Han er, som De ved, over firs nu, og i det offentlige liv møder man ham ikke meget mere, men sin tankes skarpsindighed og energi har han bevaret usvækket. Han arbejdede sig op i etatsråd Kiers på ingen måde blodsødne skole, og den passede for hans vældige arbejdskraft.

Da Kier gik af i 1914 blev *Stensballe* driftsbestyrer for Sydfynske Jernbaners store koncern, og hans ry steg — ikke *blot* på Fyn. Jeg husker en både pudsigt og betegnende lille oplevelse fra de år, i midten af tyverne må det have været. Jeg var i trafikministeriet dengang, og jeg skulle over som repræsentant til Sydfyenskes generalforsamling. I toget kom jeg til at følges med statsbanernes daværende banechef Flensborg, som rejste i samme anledning. Naturligt kom vi til at tale om de baner, og Flensborg fortalte da om nogle forhandlinger, han nylig havde deltaget i om en forlængelse af Sydfyenskes forpagtning af Nyborg-Faaborg-banen, (der jo var anlagt af statsbanerne). Han fortalte udførligt om, hvordan man fra statsbanernes side havde

forlangt nogle forbedringer i kontrakten — en vis afgiftsforhøjelse, så vidt jeg husker, i alt fald ville det koste forpagteren noget, og noget strålende aktiv var den bane jo ikke. Protest var ventet. Men Stensballe tog anstand på forslaget, og allerede dagen efter mødte han og accepterede. Og siden, sagde Flensborg med en blanding af respekt og ærgrelse, har vi spekuleret over, hvad der kan ligge bag. Stensballe må have udspekuleret noget, vi ikke har kunnet få øje på, det er meget ærgerligt. — Jeg spurgte for resten selv bagefter Stensballe om grunden, han smilede lidt og forklarede så, at det simpelthen trafikmæssigt og materialemæssigt var en fordel at have det større banenet. — Men det morsomme var altså, at det overhovedet ikke faldt Statsbanerne ind, at Stensballe skulle lade sig aftvinge noget, de var straks overbevist om, at han måtte have noget i baghånden, og at det var *dem*, der var blevet taget ved næsen.

Jeg husker også en anden gang, Friis-Skotte var minister, han og jeg snakkede jævnlig sammen. Der var tale om generaldirektørskifte i statsbanerne, og Friis-Skotte sagde, idet han nævnede de forskellige muligheder: — Ja, allerhelst ville jeg selvfølgelig have Stensballe, jeg ville betragte det som en appelsin, der faldt i min turban, men det er desværre umuligt. — Det var det, Stensballe var allerede da en af de førende politikere i sit parti, — foruden at han havde med en mængde virksomheder at gøre. Og snart blev han jo minister.

Men jeg går videre i galleriet og standser ved *Rammeskov*, den mangeårige driftsbestyrer ved Aalborgbanerne. Han var en ganske mærkelig mand, en fortræffelig driftsbestyrer, fast, skarpt tænkende, men han havde en vis evne til — ja, jeg vil ikke sige kværvulans, men til at indtage særstandpunkter. Nogen forhandlingens mand var han ikke, derimod en nok så farlig modstander i kraft af sin skarpe og ubønhørlige logik. En sådan mand bliver ikke elsket af alle, til gengæld får han måske oprigtigere venner end de alt for omgængelige. Han elskede at udtrykke sig med en mere eller mindre forbeholden ironi, ikke alle opfattede den, og så kom det hånlige øjekast, men hvis man gennemskuede ham, behøvede han blot et blik for spontant at besvare det med et smil, der sagde så meget som: Vi to forstår hinanden! — Køn var han jo ikke, høj og duknakket med fremstående tænder. Jeg husker fra mine unge dage i ministeriet, når han sammen med *Stensballe* og *Oscar Petersen* dukkede op, — det skete ikke så sjældent, de tre må på den tid have haft et vist, snævrere samarbejde. Forrest trippede lille Oscar Petersen, rund og smilende, efter ham skred Stensballe, overordentlig rank i holdningen, med stærkt fremskudt bryst, heller ikke han var jo egentlig nogen skønhed, og bag

sit smil havde han et udtryk af glubsk energi, og tilsidst Rammeskov, duknakket og med lange slæbende skridt. „De tre trolde fra Asbjørnsens Eventyr“ kaldte vi dem.

Der er et utal af anekdoter om Rammeskov, og det havde han ikke noget imod, han kendte de fleste og havde mere eller mindre uskyldigt været med til at skabe dem. Een skal nævnes, fordi den er et sjældent præcist udtryk for hans skarpe vid. Skuepladsen var et delegeretmøde, eller rettere „Dagen derpå“, efter mødet og den påfølgende middag med nachspielet, der jo, som Holberg siger, er det artigste. Det var forholdsvis tidlig morgen, Rammeskov sad ensom ved sin morgenkaffe, da en kollega, en yngre og fremadstræbende mand, trådte ind og ilede hen til hans bord med en livlighed, som forargede den ensomme tankefulde. — Du, sagde den opstemte kollega — ministeren drak dus med mig iaftes! — Såh? svarede Rammeskov eftertænksomt, — jeg lagde ikke mærke til, at ministeren var fuld.

Kammerherre Saxild, i en årrække fællesrepræsentationens fortræffelige leder, en klog og elskværdig mand, fuld af liv, en fortrinlig forhandler med en sjælden evne til med et smil og et par ord at kunne udglatte oprækkende konflikter i og udenfor fællesrepræsentationens snævre forsamling — jeg fremhæver med vilje „i“, for man må endelig ikke tro, at moderne her altid går i den skønneste enighed.

Den rette formand har ikke blot et klart blik for sagerne, men også et klart syn på menneskene, og Saxild havde begge dele. Intet formåede at bringe ham ud af ligevægt end ikke den pinlige situation i 1933, han lagde roligt sine kort på bordet, og de blev godkendt.

Og *kammerherre Neumann*, hans efterfølger, med de samme egenskaber — måske man tør sige: i en lidt mere dæmpet form. Hvilket aldeles ikke skal antyde noget for impulsivt eller hastigt i Saxilds ledelse, så havde han jo ikke været den udmærkede forhandlingsleder, men der var over Neumann et udtalt præg af ro og saglig grundighed, som kunne forplante sig dæmpende til mere urolige gemytter, en egen — ja, værdighed kan man sige, når man blot derved vil forstå en personligheds egenskab og ikke på nogen måde en villet form.

Men nu bliver jeg ængstelig for, at disse spredte bemærkninger skal glide over i en saglig vurdering, og det var jo ikke meningen, de skulle blot understrege et par karakteristiske træk i personlighederne. Og det falder mig ind: har jeg overhovedet nævnt nogen af disse mænd uden dertil at føje rosende epitheta, vil ikke en uden-

forstående, som tilfældig måtte komme til at læse dette lille skrift, — og ikke havde lagt det fra sig igen længe inden han kom så vidt, — ville han ikke med undren spørge: men er da virkelig alle disse ledere så kloge, så energiske, så fortræffelige mænd? Eller minder det ikke om den berømte scene hos Shakespeare, hvor Antonius holder talen over Cæsars lig og til folket siger og gentager atter og atter om hans mordere: De er hædersmænd. De er alle hædersmænd! — med det tilsigtede resultat, at han vækker den vildeste ophidselse imod dem?

Jeg svarer dertil: kære skeptiker, det er, som jeg har forsøgt at beskrive det, mænd af den største dygtighed, som i disse halvtred-sindstyve år har ledet banernes sager. Fejl kan være begået, det sker overalt, men i det store og hele? Er De klar over, hvilken udvikling privatbanerne har måttet gennemgå: fra at være politikernes kælebørn til at blive deres nødtørftigt underholdte plejebørn? Er De klar over, hvorledes disse baner p. gr. af deres *lokale* nødvendighed aldrig har nået at få den rette anerkendelse af deres *samfundsmæssige betydning*? Er De klar over, hvilken indsats der i mange, mange år har været krævet af banernes mænd i det daglige slid og i arbejdet på større sigt? Er De klar over, hvor nedslående det må føles for disse mænd, når de efter en periode som besættelsesårene, hvor deres arbejdes nødvendighed dog vandt *nogen* anerkendelse, så bagefter mødes med et skuldertræk og Schillers bekendte replik: Moren har gjort sin pligt, Moren kan gå! — Og *dog* bevarer de samme mænd både troen og viljen. Tror De virkelig, at ringe folk, ligegyldigheder gør det? Nej, kære skeptiker, det tror De ikke — når De tænker Dem om. Gør det, hvad?

Og derpå vandrer vi videre i galleriet.

Se på det billede af *amtmand v. Stemann* f. eks., ser man ikke straks i dette en udtalt energi og arbejdskraft? Hans store indsats under krigen er jo kendt nok, og De må også af den forudgående redegørelse have fået et indtryk af hans skarpe blik for banernes problemer og hans hensynsløse vilje til at få dem frem i dagens lys, få vækket det, man kalder „den offentlige mening“, til forståelse af dem og så få *gjort* noget. At han med disse egenskaber ikke altid kan være nogen „nem“ mand, er indlysende, — det ser De også straks, ikke sandt? — Der er heller ikke nogen grund til at tro, at han ønsker at være det, men han er en personlighed lige så udpræget som nogen af de gamle. Og han bliver aldrig træt.

Med et lille vemodigt smil ser man på de afdøde folketingsmænd *Pinholt* og *Vanggaard*, *Pinholt* den forsigtigere, men i de afgørende

øjeblikke fast beslutningsdygtige, og Vanggaard den stædigere og i udpræget grad med det, jeg har hørt ham selv kalde: sine meningers mod.

Det er blevet skik — eller har måske altid været det — at tale om politikeres opportuniste, deres ængstelse for at tage standpunkt, men når man kommer i samarbejde med politikere, som disse to, får man ikke så meget indtryk af ængstelig valenhed som af den gamle sandhed, at *politik er det muliges kunst*.

Det samme gælder, al forskel iøvrigt ufortalt, om kollegaen *N. P. Nielsen* — en meget behagelig mand i samarbejdet med et åbent blik for banernes interesser uden dog at glemme organisationernes, dem han følte sig som en slags talsmand for uden dog et øjeblik at acceptere deres vildskud.

Jeg brugte ordet „stædig“ før, jeg burde egentlig have sparet det for at anvende det på den tilbageværende „driftsbestyrer“ *P. Hansen* i Odense. Stædig har jo så mange betydninger, lige fra energisk, målbevidst og aldrig svigtende arbejdslyst til sejt fastholden af et een gang indtaget standpunkt, og på *P. Hansen* passer de alle.

Med stædig arbejdslyst har han tjent sig op gennem alle grader ved det baneselskab, hvor han begyndte, „Sydfyenske Jernbaner“. Med stædig vilje til at vide fuld besked med alt, hvad han fik med at gøre, har han, der ingen teknisk skoling har gennemgået, sat sig ind i også de tekniske problemer ved jernbanedriften. Efter Stensballe overtog han driftsbestyrerstillingen i sin tid, en vanskelig tid, hvor nedgangen var begyndt, og med stædighed kæmpede han mod de voksende besværligheder af alle slags, så både banerne og deres publikum var veltjente. Elsket af funktionærorganisationerne blev han ikke, for han gennemførte stricte alle sine reglementer og var imod alle lempelser, han anså for overflødige, men med sine egne folk kommer han nu meget godt ud af det, de ved bl. a., at han sparer heller ikke, eller man kan sige *mindst*, sig selv. „Banerne er til for kunderne“, har i udpræget grad været hans standpunkt. I april 1949 overtog statsbanerne som bekendt Sydfyenske. Den sommer og sommeren derefter boede jeg i omegnen af Faaborg. Den første sommer kom en handlende med røget fisk en gang om ugen ud til gården, næste år blev han væk. Jeg spurgte hvorfor, og fik svaret, at hans varer ikke kunne tåle transporten, som nu tog meget længere tid, end da Sydfyenske drev banen! Dette lille eksempel på Hansens sans for service. Nu leder han som driftsbestyrer — en titel han med stædighed har fastholdt — to baner i Nordfyn, et refugium kan man

vel ikke kalde det, men dog en væsentlig lettelse efter en lang arbejdsdag, — ja tak! hvis han så ikke påtog sig det ene arbejde efter det andet, men det gør han, som alle der kender ham, ved, f. eks. i Arbejdsgiverforeningen, hvor det i høj grad skyldes hans stædighed, at banerne er kommet ind. For hvile kan den mand ikke.

Betragt *Stegger-Nielsen*, som nu er næstformand i fællesrepræsentationen, en lyrisk natur, det ser man straks af billedet, ingen kan svulme som han, ingen kan fortælle en bedre historie eller le en hjerteligere latter. Men bag det joviale ydre gemmer han en rig erfaring, opdraget som han er i den politiske skole fra I. C. Christensens dage. Han er en mand, der helst går forhandlingernes vej, men ikke et øjeblik glemmer målet og har et meget klart blik for, hvor stramt buen kan spændes. En meget værdifuld mand for banerne.

Jeg anbefaler Dem også at kigge lidt på *Tiemroth*, et tiltalende ansigt, ikke sandt, selvom de elskværdige træk aldeles ikke skjuler hans grundfæstede skepsis. Medlem af fællesrepræsentationen har han ikke været, men han har et årelangt arbejde bag sig som revisor — hvor han gav anledning til bedrageriernes opdagelse — som medlem af fællesudvalget og ved adskillige delegeretmøder som dirigent. Og alle, der har kendt ham, sætter pris på ham, ikke mindst fordi han ved de hyggelige sammenkomster i forbindelse med møderne var en af dem, der gav dem kulør. En munter mand, en vennesæl mand, der kan sige som den bekendte svenske provst: Ingen skal stå på min grav og sige: Han var en hund mod sit eget kød.

Og så er der endelig *Kuhlman*, som jeg nævner sidst — rosinen i pølseenden — fordi han nu er blevet *formand* for fællesrepræsentationen.

Tidligt blev han driftsbestyrer for Hillerød-Frederiksværkbanen, og det er han, som bekendt, stadig til almindelig tilfredshed. Han har altid været en fremskridtets mand, han var blandt de første, der så motordriftens betydning for banedriften, både motorvognene til banerne, skinnebusserne og banernes interesse i rutebilerne. Og på samme måde har han bestandig haft øje for samarbejdets betydning — også udenfor landets grænser, med den svenske jernbaneforening. Hvad han har rejst af sager, foretaget af undersøgelser og deltaget i af forhandlinger, af udvalgs- og kommissionsarbejder, nu sidst privatbanekommissionens, er overvældende.

Han er i fremragende grad initiativets mand. Jeg ved ikke, om det er en hemmelighed, men så skal den i alt fald røbes nu, at da for-

lydender begyndte om, at kammerherre Neumann ville trække sig tilbage, og adskillige talte om, at Kuhlman burde efterfølge ham, var han selv meget betænkelig, — ikke ved arbejdet, for det første vil intet arbejde kunne afskrække ham, og for det andet vil han jo tage del i det alligevel, — men ved, ja, hvad skal man kalde det, ved sin egen position: Jeg er kun privatbanedirektør, indvendte han — der skal en mand til med en anden position, en amtmand f. eks. — Jamen Kier? — Ja, han var etatsråd. Kan I gøre mig til etatsråd måske? — Det med etatsråden var jo nok en spøg, men en virkelig betænkelighed lå alligevel bagved. Nå, den blev dog overvunden, og jeg betænker mig ikke på at tilføje: sikkert til gavn for privatbanerne. For en mere sagkyndig, energisk og initiativrig formand vil de vanskeligt kunne få.

Og så er han desuden en herlig mand til at *samle* i det kammeratlige samvær, som aldeles ikke er uden betydning, fordi det knytter mennesker mere fortroligt sammen.

Se på hans billede, humøret finder De vel knap, der er noget tungt i trækkene, ligesom i hans let snøvlende stemme, han er en af dem, hvis ydre ikke røber så meget. Synes De, han ser godt ud? Jeg skal fortælle en lille historie: for mange år siden, under et delegeretmøde i Aarhus, var der arrangeret en udflugt med små dampbåde til Kalo. I en af disse var både Kuhlman og Rammeskov — som forøvrigt ikke elskede hinanden — ombord. En lille kreds af driftsbestyrere, Harboe, Oscar Petersen og Winge, så vidt jeg husker, sad sammen med etatsråd Jensen fra Aarhus, ham der blev kaldt „Kanonsmeden“, og snakkede jernbaner, og dertil ville de have fat i Rammeskov, en servitrice blev tilkaldt for at hente ham, men hun kendte ikke Rammeskov. Så sagde Oscar Petersen: Hent den længste og grimteste mand, De kan finde! — Og hun kom tilbage med Kuhlman.

Jeg synes nu, han var meget pæn som yngre, han lignede faktisk kong Alphons af Spanien, hvis De kan huske ham. Og derfor kan jeg ikke nære mig for til slut at fortælle en lille skæmtsom historie. Vi var engang, et lille selskab af jernbanefolk og jeg, efter en behagelig middag gået ud til „Lorry“, et muntert sted i København, ved De. Jeg tror forresten Friis-Skotte var med, han kom der jævnlig. Det er et sted, hvor elskværdige damer dukker op for at underholde gæsterne.

En af disse gæstevenlige havde taget plads ved siden af mig og udspurgte mig om de tilstedeværende, som hun syntes så mærkeligere ud, end de besøgende plejede. — Hvem er han? spurgte hun og pegede på Rammeskov. — Han er landfoged på Færøerne! svarede jeg, og det forstod hun straks, færinger så nu mærkelige ud. — Men hvem er så han? spurgte hun videre og udpegede Kuhlman. — Han, sagde

jeg, — det er jo Kong Alphons af Spanien! — Men da sprang hun op: Gud, råbte hun forfærdet — er han alfons?

Og med denne lille historie vil jeg slutte beretningen. Er det en upassende afslutning på et jubilæumsskrift? Å hvad — den er da i alt fald ganske fornøjelig. Og det har været hensigten med den og med det sidste afsnit i det hele, at slutte af med et smil.

Hvad fremtiden vil bringe, kan ingen forudsige, mindst af alt i disse tider. At privatbanerne må følge samfundsudviklingen i det hele, er klart, det har de altid gjort. At de gennem de forløbne år har vist deres nytte, er lige så ubestrideligt. Og at en forceret agitation, en „offentlig mening“ oparbejdet fra visse sider, hvor man ved akkurat lige så lidt om udvikling og muligheder, som vi andre, men bare ikke erkender det, bare ganske naivt indbilder sig selv og vil indbilde andre, at med dem er det forløsende og sidste ord sagt, — som om det sidste ord nogensinde kunne siges! — at denne misforståelse skulle afgøre banedriftens skæbne er en tåbelig tanke. Vent og se, siger et gammelt ord.

I øjeblikket arbejder en privatbanekommission, som gentagne gange omtalt, vent og se dens resultater — i første omgang. I anden kommer så forhåbentlig det eneste rationelle skridt: *en trafikordning*. Det er ejendommeligt at se, at ingen politiker har haft mod til at fornægte dens nødvendighed, men heller ikke til for alvor at tage tanken op. Og en trafikordning betyder dog ikke andet end en virkelig rationel undersøgelse af den for samfundet bedste og mest økonomiske udnyttelse af de forhåndenværende trafikmidler og en planmæssig gennemførelse af undersøgelsens resultater.

Hvorlænge kan regering og folketing endnu blive ved med at skubbe denne for landets økonomi så uhyre betydningsfulde sag fra sig?

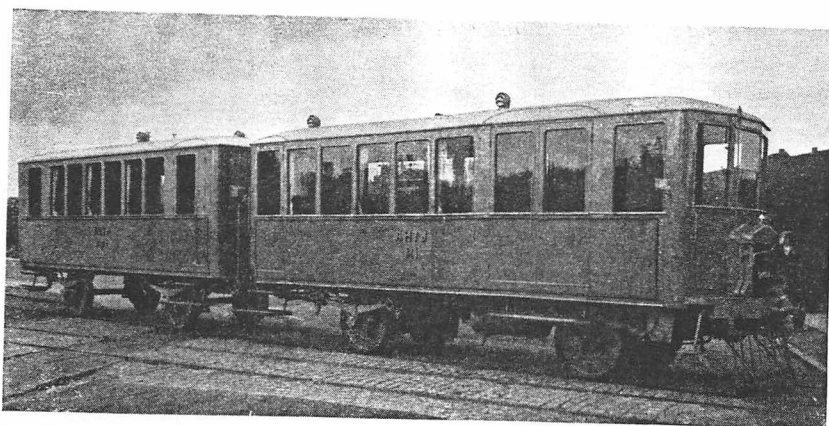
Det er med dette spørgsmål, banernes fællesledelse må afslutte sin første halvtredsårs-periode og gå ind i den næste med en på den sunde fornuft begrundet forventning om, at det fornuftige svar må komme, inden det er for sent, inden samfundet må tage skade for hjemgæld, som ministeren sagde. Og derhos med beredvillighed til, som hidtil, at gøre det arbejde, der viser privatbanernes nytte og nødvendighed — mens vi venter.

HVAD BETYDER PRIVATBANERNE IDAG FOR DANMARKS TRAFIK

Som privatbanemand stilles man ikke så sjældent over for det nedslående spørgsmål: Ja, men findes der stadig privatbaner i Danmark, der spiller nogen rolle i landets trafik?

Det svar, man kan give herpå, overrasker de fleste. Hvem uden for jernbanernes kreds tænker på, at der findes ikke mindre end 45 privatbaner med en samlet længde på mere end 2.000 km. Vil De vide, hvad de hedder, og hvor lange de er, så se her:

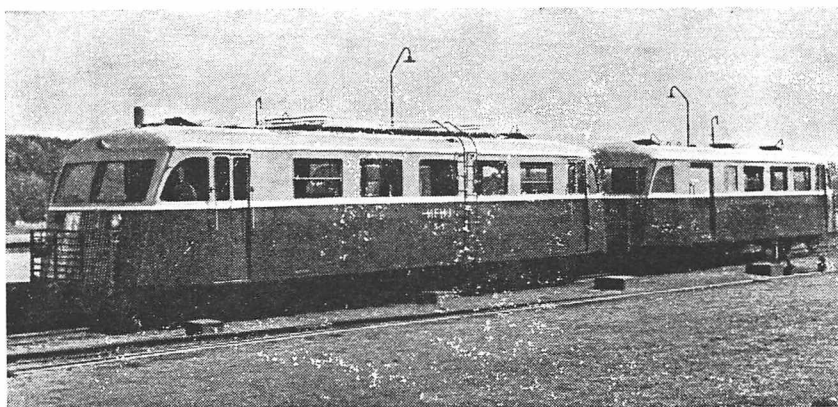
Amagerbanen	12,0 km
Lyngby—Nærum Jernbane	8,6 „
Helsingør—Hornbæk—Gilleleje Banen	25,9 „
Gribskovbanen	42,1 „
Hillerød—Frederiksværk—Hundested Jernbane ...	39,0 „
Odsherreds Jernbane	49,6 „
Hørve—Værsløv Jernbane	21,1 „
Høng—Tølløse Jernbane	38,2 „
Køge—Ringsted Jernbane	33,2 „
Østsjællandske Jernbane	46,2 „
Næstved—Præstø—Mern Banen	32,5 „
Kalvehavebanen	21,3 „
Lollandsbanen	70,0 „
Maribo—Bandholm Jernbane	7,5 „
Nakskov—Kragenæs Jernbane	26,7 „
Stubbekøbing—Nykøbing—Nysted Banen	45,7 „
Langelandsbanen	34,0 „
Odense—Kerteminde—Martofte Jernbane	35,6 „
Nordfynske Jernbane	38,3 „
Nordvestfynske Jernbane	62,1 „
Vejle—Vandel—Grindsted Jernbane	50,1 „
Horsens Vestbaner	73,6 „



Den første danskbyggede privatbanemotorvogn 1925.

Horsens—Bryrup—Silkeborg Jernbane	60,9	km
Horsens—Juelsminde Jernbane	30,2	„
Horsens—Odder Jernbane	34,0	„
Hads—Ning Herreders Jernbane	34,8	„
Aarhus—Hammel—Thorsø Jernbane	46,9	„
Ryomgaard—Gerrild—Grenaa Jernbane	43,3	„
Ebeltoft—Trustrup Jernbane	23,3	„
Randers—Hadsund Jernbane	43,2	„
Mariager—Faarup—Viborg Jernbane	58,7	„
Aalborg—Hadsund Jernbane	56,3	„
Aalborg—Hvalpsund Jernbane	65,7	„
Fjerritslev—Frederikshavn Jernbane	134,7	„
Thisted—Fjerritslev Jernbane	54,2	„
Hjørring Privatbaner	72,5	„
Skagensbanen	39,7	„
Silkeborg—Kellerup—Rødkærsbro Jernbane	34,9	„
Skive—Vestsalling Jernbane	26,7	„
Vemb—Lemvig—Thyborøn Jernbane	59,5	„
Ringkøbing—Ørnøj—Holstebro Jernbane	54,5	„
Varde—Grindsted Jernbane	44,3	„
Varde—Nr. Nebel Jernbane	37,6	„
Troldhede—Kolding—Vejen Jernbane	97,5	„
De bornholmske Jernbaner	36,9	„
	2.002,6	km

Statsbanernes længde er 2.874,4 km. Privatbanenettet udgør altså 41 % af Danmarks samlede jernbaner.



Den første danske skinnebus 1947. Privatbanerne har ca. 100 sådanne tog anskaffet efter moderniseringsloven af 1948.

Men vi kører jo også på landevejene, og den vejlængde, som trafikeres af privatbanernes rutebiler, er mere end dobbelt så lang som skinnevejen, nemlig ca. 4.600 km. Vi har omtrent 300 rutebiler. Antallet af rejsende med vore tog og vore biler er omtrent det samme, 13,2 mill. med togene og 13,6 mill. med bilerne om året. Personbefordringen er vor største indtægtskilde. De rejsende på skinnerne betaler ca. 19,7 mill. kr. og på landevejene ca. 11,8 mill. kr.

Men også godsbefordringen er betydelig: 1,7 mill. tons, d.v.s. et fuldtlastet godstog med en længde på ca. 1.100 km.

Til godskørsel på landevejene disponerer privatbanerne over mere end 100 lastbiler, der dels kører i fast rute som fragtbiler dels anvendes ved udkørsel og afhentning af jernbanegods fra og til stationerne.

Indtægten af godstransporterne er ca. 15 mill. kr.

Privatbanerne beskæftiger ca. 2500 funktionærer og 1400 ekstraarbejdere, der oppebærer 35-36 mill. kr. i løn.

Pensionsudgifterne er også betydelige: i 1954/55 8,6 mill. kr., hvoraf banedriften betalte 6,3 mill., medens 2,3 mill. blev refunderet af pensionskasser og -fonds.

Vi kører med togene ialt 12,2 mill. km om året. Det er jorden rundt ved ækvator 300 gange. Privatbanerne er næsten helt gået over til motordrift. Mindre end 1 % af togene køres med damplokomotiver.

Hvor meget denne gennemgribende motorisering betyder for banernes økonomi, og hvor store besparelser i driften den i de senere år gennemførte modernisering af motormateriellet har medført, kan man også danne sig et skøn over ved at drage en sammenligning mellem

driftsårene 1947/48, da moderniseringen netop var begyndt, og 1953/54, da den stort set var afsluttet.

En sådan sammenligning viser nemlig, at maskinafdelingens udgifter (heri brændsel og vedligeholdelse af materiellet) er faldet med ca. 12 % trods en stigning i kulprisen på 44 % og i dieselolieprisen på 51 % og en udvidelse af toggangen på 25 %, medens alle øvrige driftsudgifter er steget med ca. 51 %. Dersom maskinafdelingens udgifter var steget tilsvarende, som de øvrige driftsudgifter, og der er ingen grund til at antage, at en sådan stigning uden modernisering ikke ville have fundet sted, kan det anslås, at merudgiften i 1953/54 ville have været ca. 7 mill. kr.

Til moderniseringen af materiellet er anvendt 36 mill. kr., heraf har stat og kommuner betalt 27,6 mill. kr., medens banerne af egne midler har betalt resten. De 36 mill. kr. er anvendt til:

18 diesellokomotiver.

ca. 90 skinnebustog.

„ 40 nye dieselmotorer til ældre motorvogne.

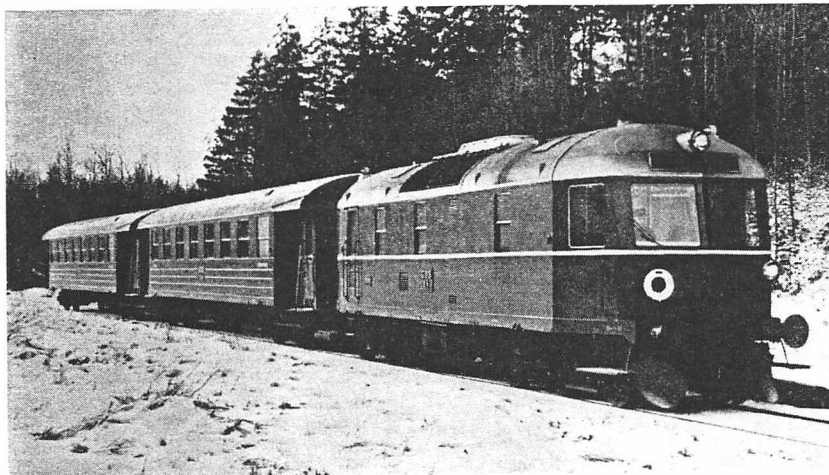
8 „ bogievogne samt

modernisering af en del ældre personvogne.

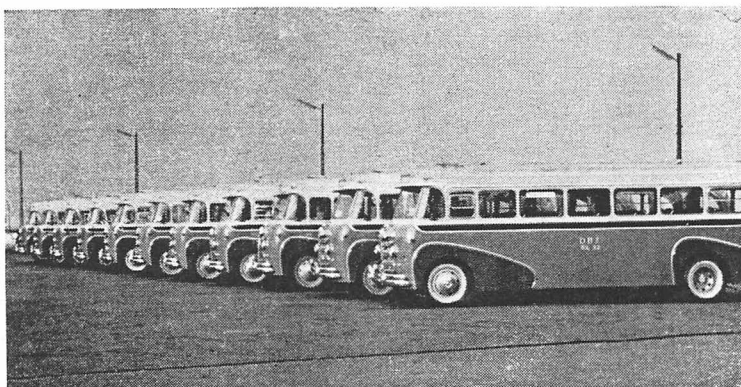
En besparelse på 7 mill. kr. om året for en investering på 36 mill. kr. må jo siges at være en pæn forrentning.

Privatbanerne virker i høj grad som fødelinier for statsbanerne:

I 1953/54 havde statsbanerne således følgende samtrafik med privatbanerne: ca. 2,4 mill. rejsende, hvoraf statsbanernes indtægter var



750 HK diesellokomotiv med 2 moderne boggievogne. Toget anskaffet efter moderniseringsloven af 1948.



Af en privatbanes rutebilpark.

ca. 12 mill. kr. og ca. 930.000 tons gods, hvoraf statsbanernes indtægter var ca. 21 mill. kr.

Dette er privatbanernes indsats i dag med få tal. De kan og vil gerne udføre et meget større arbejde, og uden at det koster nævneværdigt mere i driftsudgifter, hvis de blot kan få lov. De har heldigvis mange tilfredse kunder, og har *De* tænkt på, at privatbanerne fører til vore kønneste og mest kendte egne? Skagen, Løkken, Hirtshals, Thyborøn, Sæby, Mariager, Hadsund, Bogense, Kerteminde, Nykøbing Sj., Hundested, Tisvildeleje, Gilleleje, Hornbæk, Præsto, Fakse, Rødvig, Maribo, Nakskov for blot at nævne nogle af de steder, der „kun“ har privatbane. — Ser De hele landet for Dem med skov og strand, med den blide idyl og med det muntreste liv?

Prov selv en rejse med privatbanerne gennem Danmark, og De vil opdage det!



»Skønhed, som De ikke aner, findes langs private baner.«