



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 10 - 53. ÅRGANG

20. MAJ 1953



Indhold:

Formandens åbningstale på kongressen	117
Kongressens gæster	118
Beretning om foreningens virksomhed	119
Detailpristallet april 1953	138
Under DLF	138
Tak	138
Dødsfald	138
Personalia	138
Nye adresser	139
Medlemslisten	139
Lanternen	139
Det jysk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek	139
Byttelejligheder	140
Statsbanepersonalets Sygekasse ..	140
Damp eller Elektricitet	140



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarhavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10—16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,
Howitzvej 49.

Dansk Lokomotivmands Forenings ordinære kongres 1953

Formandens åbningstale

På hovedbestyrelsens vegne er det mig en glæde at byde foreningens tillidsmænd fra landets afdelinger hjertelig velkommen til vor ordinære kongres.

Her i arbejderbevægelsens gamle borg under de mange smukke afdelingsfaner skal vi i de kommende dage i fællesskab drøfte resultaterne af hovedbestyrelsens arbejde i de forløbne to år og tillige tage stilling til den fremtidige politik, den kommende ledelse skal anlægge for at fremme og gavne kårene for vore medlemmer.

Et tilbageblik vil kunne fremkalde skuffelser og tildragelser, men jeg tror alligevel, at den afvigte to-årige periode har været præget af så mange lyspunkter, at vi i alt overvejende grad har grund til at betegne den som tilfredsstillende.

Ganske vist er de mørke skyer over den verdenspolitiske situation endnu ikke fortrukket, men i de sidste måneders mange forhandlinger mellem Øst og Vest har der været større optimisme end tidligere, og såfremt der ligger den samme ærlige vilje bag handlingerne, som der er givet udtryk for i taler, er der god grund til at forudse en snarlig afspænding de to parter imellem. Det skal indrømmes, at vi tidligere og mere end en gang er blevet skuffede i vore forventninger, men mister vi først troen på retfærdighedens sejr, giver vi samtidig afkald på den.

Indenfor vort eget land er genopbygningen fortsat, og vi kan på nuværende tidspunkt spore en vis tendens til stabilitet i priserne, men det er dog for tidligt endnu at afgøre, hvorvidt denne udvikling kan fortsætte. Konjunkturerne har været den sidende regering gunstige, og det sidst offentliggjorte pristal peger på en nedgang i prisniveauet. Lad os imidlertid ikke tage forskud på glæderne, thi de kommende skatter m. m., som skal indgå i beregningen af juli-pristallet, kan meget nemt forrykke billedet. Og så længe husmoderen endnu ikke kan mærke nogen besparelser i forbindelse med de daglige indkøb og den daglige husholdning, er der ingen grund til glædesudbrud.

Indenfor organisationen har der været mange og store opgaver, som har betinget en ikke uvæsentlig indsats fra hovedbestyrelsen. Ikke mindst lønsagen, hvortil forarbejdet allerede blev påbegyndt umiddelbart efter sidste kongres, har stillet store krav til hovedledelsen. Der lå denne gang to problemer, som måtte løses på samme tid, nemlig den opståede deklassering af tjenestemændenes lønninger i forhold til lønningerne i privatindustrien og den såkaldte nivellering tjenestemandslønningerne imellem. Begge problemerne gjorde sig gældende indenfor vor organisation. Trods vanskeligheder og voksende modstand fra finansministerens side mod at behandle begge emner under eet, og skønt centralorganisationerne på et givet tidspunkt ikke kunne finde hinanden, lykkedes det at opnå et — også for vore medlemmer — gunstigt resultat.

En anden og betydningsfuld sag har ligeledes fået sin afslutning i denne kongresperiode. Det nye ferieregulativ for tjeneste-

NOTITSER

Kongressens gæster

Enighed og sammenhold er bærepiller i fagorganisationerne og ikke mindst er dette en gyldig regel for samarbejdet de enkelte organisationer imellem. Solidaritetsfølelsen går videre end til nationens grænser, og fra den overvejende del af denne verdens nationer fylkes organisationer, som ud fra samme følelse er parat til og virksom for styrkelse af det fællesskab, der som en aktiv front skal sikre arbejderne deres rettigheder, deres eksistens, præge udviklingen, så der skabes fred, frihed og tryghed for masserne.

Under denne solidaritets auspicer er et bredt udsnit af Europas jernbanemænd anmeldt som gæster på vor kongres, og repræsenterende følgende nationer og organisationer.

Generalsekretær i ITF, P. Tofarhn, England, Franz de Helt og Filip de Wachter, Belgien, R. van der Weerd og L. N. Zwaan, Holland, Carl Kamp og Jakob Wüst, Tyskland, Otto Stollberger og Franz Schwarz, Øst-rig, G. Widing og E. Järvi, Finsk Lokomotivmandsforbund, P. Valseth, Norsk Lokomotivmandsforbund, E. Svensson og H. Blomquist, Svenska Järnvägsmannaförbundet, A. J. Malm og E. Gode, Svenska Järnvägsmannaförbundets Lokmannadistrikten. For de danske organisationer, der repræsenteres på kongressen, møder J. K. F. Jensen, Centralorganisation I, Hans Rasmussen, Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund, P. Madsen, Nordisk Jernbanemand Union og Dansk Jernbaneforbund, M. S. Lyn-gesen, Jernbaneforeningen, Hj. Jensen, Fællesorganisationen DSB, Carl Hansen, Dansk Lokomotivmands Forbund, J. Chr. Jensen, Danske Jernbaners Afholdsselskab, og for Den socialdemokratiske Presse: redaktørerne Edvin Christensen og Arne Riis Flor. Foreningens æresmedlemmer: M. Mortensen, Esbjerg, Rich. Lillie, København, Soph. Jensen, Fredericia, og L. M. Schmidt, København. Endvidere revisorerne: P. M. Frandsen, Fredericia, og A. Knudsen, Aarhus, lovudvalgsmedlemmerne: P. Jensen, København Hgl., og C. A. Lundberg, Brande.

mændene er blevet en realitet. 3 ugers ferie er gennemført for alle og 4 uger for den noget ældre generation. Bag den forlængede ferie og i den væsentligste del af de opnåede lønresultater står De samvirkende Fagforbund og Socialdemokratiet, uden hvis støtte vi ganske afgjort ikke havde fået resultaterne hjem.

Allerede ved sidste kongres havde det været muligt at forelægge et nyt ferieregulativ, hvis ikke finansminister Thorkil Kristensen havde henlagt sagen. Først da De samvirkende Fagforbund under overenskomstforhandlingerne i foråret 1952 gennemførte 3 ugers ferie til alle arbejdere, var der åbnet adgang til samme rettigheder for samtlige tjenestemænd, og først da Socialdemokratiet gav tjenestemændene håndslag på, at deres hidtidige ret til forlænget ferie efter alder skulle bevares, blev de 4 ugers ferie en realitet.

Med dette og tilsvarende tilfælde fra tidligere tider som baggrund og med henvisning til vor stilling som organisation, er der al mulig grund til på denne kongres alvorligt at overveje, om ikke medlemmerne i den kommende periode bør tage stilling til indmeldelsen i De samvirkende Fagforbund, der er en nødvendig udbygning af vort ellers på alle andre områder gode samarbejde med organisationer i ind- og udlandet.

Skal der være mening i den fagbevægelse, som i mere end 75 år fra ganske små og vanskelige kår er vokset op og er blevet en magtfaktor indenfor vort land, og skal linien i den foreningspolitik, Dansk Lokomotivmands Forening har anlagt både ved sin tilslutning til nordiske organisationer og til Internationalt Transportarbejder Forbund, fuldstændiggøres, må dette nationale led føjes til.

I denne forbindelse bør det også erindres, at talen om en lønningslovsrevision har været fremme mere end en gang i de sidste to år, og at lovens opbygning og de mange særlige tillæg, vi efterhånden har fået til lønningerne, inden længe kan betinge nedsættelsen af en lønningslovskommission. Under arbejdet med denne vil det naturligvis ikke være uden betydning, om vi organisationsmæssigt set har styrket os mest muligt.

Det er en lang og omfattende dagsorden, kongressen skal igennem de kommende dage. Den lange række af medlemsmøder og det umiddelbart påfølgende formandsmøde i foråret 1952 skulle til gengæld betyde en aflastning i kongressens arbejde. Der er på disse møder aflagt beretning over behandlede sager i første halvdel af kongresperioden og tillige drøftet de lokale problemer. Også de periodiske beretninger skulle kunne medvirke hertil.

Det af den sidste kongres nedsatte lovudvalg har afsluttet sit arbejde og fremsætter i dagsordenen sin indstilling om ændringer af lovene. Udvalget har i sine forslag lagt vægt på, at vore love bliver ført a jour i overensstemmelse med den udvikling, der bl. a. har medført en stadig stigning i lokomotivførerantallet i forhold til antallet af lokomotivfyrbødere.

Med ønsket om, at denne kongres vil understrege betydningen af et udvidet samarbejde, og i forvisning om, at lokomotivmændene, som altid loyalt og uden vaklen ønsker at være med i fagbevægelsens arbejde, erklærer jeg Dansk Lokomotivmands Forenings ordinære kongres for åbnet.

Beretning om foreningens virksomhed

Formandens beretning på kongressens 1. dag

Den forløbne kongresperiode har været prøvetiden for de periodiske beretninger om sagers behandling. Vi har i disse beretninger bragt alt det officielle stof fra de enkelte sager, som det har været af betydning for vore tillidsmænd at stifte bekendtskab med. Vel vidende, at al begyndelse er svær, har vi dog indtrykket af, at dette halvårige meddelelsesmiddel fra hovedledelsen har været af stor værdi. En beretning om foreningens virksomhed, hvori medtages alle detaljer, skulle derfor være unødvendig, hvorfor jeg i det efterfølgende skal indskrænke mig til at trække hovedpunkterne op i en del af de sager, hovedbestyrelsen har beskæftiget sig med.

Lønsagen.

Som det vil erindres, blev der i tiden omkring sidste kongres af finansministeriet nedsat to udvalg. Det såkaldte nivelleringsudvalg, der havde til opgave at undersøge det nivelleringsproblem, der var opstået ved den fortsatte stigning i pristallet og i antallet af reguleringstilægsportioner. Der var, som det ligeledes vil være bekendt, en ikke helt uberettiget utilfredshed med den fortsatte udvikling, hvorved den procentvise lønstigning for de højest lønnede var lavere end for de lavest lønnede. Det andet udvalg var det såkaldte pristalsudvalg, der fik til opgave at undersøge, hvorvidt finansminister Thorkil Kristensens tidligere fremsatte idé om et »velstandstillæg«, bygget på et særligt velstandstal, kunne gennemføres. Tanken hermed var at indføre en form for lønregulering, der ikke var baseret på varepriser, men på den almindelige velstand i landet, som den tegnede sig på grundlag af national indtægt og landets hele økonomiske stilling i forhold til udlandet. Udvalget fik således til opgave at undersøge virkningerne af prisstigning på visse varer af mindre nødvendig karakter overfor pristallet og skatteforhøjelser, der fastsættes som led i pengepolitiske foranstaltninger. Udvalget skulle tillige se på, hvilken virkning faktorer af uden- og indenlandsk oprindelse havde haft på pristallet og endelig søge frem til et grundlag for indførelsen af et velstandstal, hvis udregning skulle ske på grundlag af ændringer i landets nationalprodukt og bytteforholdet i udenrigshandelen,

skiftende høstudbytter og langsigtede ændringer i erhvervslivets produktivitet.

Når jeg nævner disse to udvalg i forbindelse med hinanden, er det ikke mindst af den grund, at det oprindelig var ministerens mening, at det sidstnævnte udvalg skulle have afsluttet sit arbejde, således at resultatet deraf kunne indgå i nivelleringsudvalgets overvejelser. Det blev imidlertid ikke tilfældet, fordi udvalget i sin betænkning gav udtryk for, at der ikke var grund til på noget punkt at ændre ved det grundlag, pristallet nu udarbejdedes på, og udvalget frarådede bestemt at indlade sig på at forfølge tanken om et velstandstillæg.

Et resultat, vi kun kan hilse med tilfredshed, idet erfaringerne fra det gamle konjunkturtillæg jo ikke ligefrem opfordrer os til eksperimenter, der kun tager sigte på forringelse af tjenestemændenes vilkår. Iøvrigt forekommer det mig noget mærkeligt, at ministeren søgte at ride sin gamle kæphest så kort tid efter indførelsen af det nye pristalsbudget.

For nivelleringsudvalget formede det sig på en anden måde. Udvalget blev sammensat af repræsentanter for de fem demokratiske partier, for de fire centralorganisationer, embedsmænd fra de enkelte styrelser og centraladministrationen med departementschef E Dige som formand. Under hensyn til det vanskelige i for så stort et udvalg at kunne udarbejde de mange detaljer, som var nødvendige for at få sagen rigtig belyst, nedsattes senere et mindre underudvalg bestående af formændene for de fire centralorganisationer og med afdelingschef Ulrik Andersen som formand.

Men uanset denne ændring indenfor udvalget lå der en ejendommelig atmosfære omkring hele nivelleringsudvalget, og man fik nærmest indtrykket af, at der ikke var synderlig stor interesse for selve problemet. Da arbejdsudvalget havde gennemarbejdet det materiale, der skulle lægges til grund for det videre arbejde i det store udvalg, var det ikke engang muligt at fremkalde en positiv indsats fra nogen side. Man fik efterhånden det indtryk, at det hele ville gå i stå, og problemet skulle udskydes så længe som vel muligt.

Denne stilling var selvsagt uholdbar for cen-

tralorganisationerne i det lange løb, og da arbejderne i privatindustrien gennem mæglingforslaget i foråret 1952 opnåede en lønmæssig forbedring på 8 øre mere i timen, voksede tillige deklasseringsproblemet, hvorfor centralorganisationerne nu måtte søge at puste liv i hele lønsagen.

I den anledning blev der afholdt en række møder de fire centralorganisationer imellem, og som et endeligt resultat enedes man om et forslag til lønforbedring, som blev afleveret til formanden for nivelleringsudvalget. Denne lovede, foranlediget heraf, snarest at indkalde udvalget, som skulle tage stilling til organisationernes forslag.

I forslaget var der både taget hensyn til nivelleringen og deklasseringen, og da finansministeren fik det forelagt, betegnede han det som uantageligt, idet nivelleringsudvalget efter hans opfattelse havde overskredet sin kompetence. Påstanden herom var imidlertid ikke rigtig, man havde fra organisationernes side ene og alene foretaget dette skridt for at få sat fart i hele sagen, en handling, organisationerne til enhver tid naturligvis har ret til.

Det lykkedes dog ikke at få gang i arbejdet. Først efter at mæglingforslaget for privatarbejderne var blevet tiltrådt af begge parter, fandt ministeren anledning til at søge kontakt med centralorganisationerne, og den første forhandling fandt sted den 8. april, ved hvilken lejlighed ministeren fremsatte et af ham udarbejdet forslag.

Dette var nu ganske uantageligt, og de fire organisationer stod fast på deres allerede udarbejdede forslag, som det dog viste sig umuligt at gennemføre. Med de to forslag som udgangspunkt førtes der nu en lang række forhandlinger organisationerne imellem, ligesom de enkelte organisationer hver for sig afholdt en række møder. Natten til den 19. april, hvor den næste forhandling med ministeren skulle finde sted, lykkedes det at nå frem til enighed om et nyt forslag.

Men heller ikke dette kunne finansministeren tiltræde, hvorfor vi påny måtte ud i nogle lange forhandlinger, der på et vist tidspunkt så ud til at skulle ende resultatløse. Men da der på begge sider af bordet var vilje til at forhandle sig frem til et resultat, og ministeren langt om længe gav tilsagn om yderligere 6 mill. kr., blev der sluttet forlig på det grundlag, alle vore tillidsmænd er bekendt med, og hvori hovedpunkterne er følgende:

Overenskomsten fik gyldighed for 2 år. Det midlertidige løntillæg ydedes i finansåret 1952—53 med 8 portioner, hvilket var en forhøjelse på 2. For lønninger på indtil 5 400 kr. forhøjedes portionernes størrelse for pensionsgivende lønninger mellem 1500—2999 kr. fra 120 kr. til 132 kr., og portionerne i lønintervallet 3000—4499 kr. forhøjedes fra 132 kr. til 144 kr. For pensionsgivende lønninger på 4500 kr. og derover udgør portionerne 3 pct. af den pensionsgivende lønning, dog mindst 162 kr. Den hidtidige begrænsning af det midlertidige løntillæg til højst 1500 kr. bortfaldt. Fra 1. april 1953 forhøjedes tillæget med yderligere en portion beregnet efter samme regler.

Til imødegåelse af nivelleringen indførtes et særligt løntillæg, der fremkommer ved omregning af 4 ordinære reguleringstillægsportioner i finansåret 1952/53 efter en skala, der pr. portion stort set svarer til 3 pct. af den pensionsgivende lønning, dog mindst 120 kr. For finansåret 1953/54 omregnes yderligere 5 portioner efter samme princip.

For de ugifte tjenestemænd søgte organisationerne at gennemføre en yderligere forbedring, idet man foreslog grænsen på de 30 år, som blev fastsat ved forhandlingerne i 1951, ændret til 25 år. Ministeren stillede sig imidlertid afvisende såvel overfor dette forslag som overfor et forslag om en graduering, efter hvilket man i 1952 skulle have fastsat 29 år og for næste finansår 28 år o. s. fr. til man nåede ned på de 25 år. De 30 år blev således stående uforandret, men til gengæld beregnes såvel det midlertidige løntillæg som det særlige tillæg med samme beløb for ugifte over 30 år som for forsørgere.

For samgifte tjenestemænd skete ligeledes en forbedring, idet den højstlønnede oppebærer de to tillæg med det fulde beløb, medens den lavestlønnede oppebærer $\frac{2}{3}$ mod tidligere halvdelen.

Pensionisterne får som hidtil 70 pct. af det midlertidige tillæg, medens det særlige tillæg ydes efter samme regler som for tjenestemænd.

Dette er i korte træk en oversigt over de førte lønforhandlinger, og der er kun grund til at hilse resultatet med tilfredshed, idet der såvel gennem nivelleringen som deklasseringen blev hentet penge hjem til vore medlemmer. Reelt betød lønforliget en fremgang i månedslønnen fra 48 kr. til 62 kr. for vore gifte medlemmer, og endnu mere for vore ugifte over 30 år.

Finanslovshonorarerne.

Ved de samme lønforhandlinger måtte centralorganisationernes repræsentanter henlede finansministerens opmærksomhed på, at den hidtidige praksis, hvorefter honorarerne var blevet forhøjede med 5 pct. for hver 3 portioner, reguleringstillæget steg, ikke var fulgt ved reguleringstillægsforhøjelsen pr. oktober 1950. Finansministeren havde ved en tidligere lejlighed afvist en tilsvarende henvendelse, men indvilgede nu i at forhøje honorarerne pr. 1. april 1952 til 75 pct. og tiltrådte samtidig, at de fremtidig reguleres automatisk med 5 pct. for hver 360 kr., reguleringstillæget og det midlertidige løntillæg for gruppen 1500—2999 kr. forhøjes udover 4920 kr. eller nedsættes under 5279 kr.

Dette spørgsmål har jo en ikke ringe betydning for vor organisation, idet vi jo foruden depotforstanderhonorar tillige har de særlige kørelærershonorarer m. v., som vi i sidste kongresperiode fik indført under automatisk regulering.

Også for bestillingstillægene, der har betydning for de lokomotivførere, der står for den daglige ledelse af elektrokontrollen, skete der en forbedring under lønforhandlingerne, idet der fra 1. april 1952 er blevet tillagt disse tillæg 35 pct.'s forhøjelse.

Godtgørelse til lokomotivmesteraspiranter under uddannelse.

Ved en omtale af lønninger vil det være på sin plads, at jeg lige nævner en gennemført nyordning for udbetaling af godtgørelse til lokomotivmesteraspiranter, som under uddannelse uden for jernbaneskolen stationeres i en anden by end den, hvori vedkommende har bopæl. Problemet har ikke hidtil været særlig stort og er det måske heller ikke lige for tiden, men der er dog forekommet tilfælde, hvor en lokomotivmesteraspirant er blevet udpeget blandt personalet i en anden by end den, hvori stillingen oprettes. Disse pladser er egentlige opslagspladser, hvorfor en forflyttelse i forbindelse hermed betragtes som ansøgt og derfor ikke giver ret til godtgørelse for dobbelt husførelse.

Vi har nu sluttet overenskomst med Generaldirektoratet om, at der for fremtiden i sådanne tilfælde ydes $\frac{3}{4}$ af time- og dagpenge, når uddannelsens varighed overstiger en måned på det pågældende sted; dog ydes der ikke diæter i uddannelsesperioder på over $1\frac{1}{2}$ år. Er uddannelsesperioden mindre end 1 måned, er diæternes størrelse fastsat til almindelige time- og dagpenge.

Funktionsvederlag.

Der er ligeledes grund til ganske kort at berøre funktionsvederlaget, selv om vi i den forløbne periode ikke har været præsenteret for tilsvarende antal sager som tidligere. Årsagen her til skal dels findes i en mindre tilbagegang i funktionsdagens antal, dels i en mere human fortolkning af de gældende bestemmelser.

Dog er der et enkelt spørgsmål, som jeg finder anledning til at fremhæve, og det er beregning af funktion for fridage eller orlovsdage, når der ikke udføres tjeneste i højere stilling såvel før som efter disse dage. Vi har haft nogle enkelte tilfælde af denne karakter og søgte gennem Generaldirektoratet at få dagene anerkendt som berettigede til funktionsvederlag. Men såvel Generaldirektoratet som finansministeriet har fastholdt, at betingelsen for dagenes medregning er, at der ikke forekommer tjeneste i egen stilling forud eller efter fridage og orlovsdage.

Instruktionshonorar.

Der har været nogen uoverensstemmelse mellem foreningen og Generaldirektoratet med hensyn til betaling af honorarer for instruktion på motorvogne. Det drejer sig i særlig grad om instruktionskørslen på MK-FK- og MO-vogne. Senere har tilsvarende vanskeligheder vist sig for instruktion i betjening af traktorer. Til at begynde med var vi egentlig af den opfattelse, at vi her blot stod overfor et forbigående tilfælde, og at det hele ville falde i lave igen. Men det har senere vist sig, at der fortsat er nogle, der søger at bekæmpe retten til disse honorarer, og skønt vi i efteråret 1952 havde opfattelsen af, at sagen var sluttet med et for os gunstigt resultat, har det indtil dato ikke været muligt at få den endelige afgørelse.

Dobbelt husførelse.

Med udgangspunkt i de sager om godtgørelse for dobbelt husførelse, vi behandlede i forrige kongresperiode, og som fik sin endelige afslutning i begyndelsen af indeværende, fremsatte vi overfor Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg forslag om nye regler på dette område. Vi henstillede, at man søgte gennemført et godtgørelsessystem efter samme principper som standard-flyttegodtgørelserne. Efter en behandling af vort forslag i Fællesudvalget blev det fremsendt til Generaldirektoratet, der imidlertid måtte være af den opfattelse, at sagen burde behandles inden for et større forum, f. eks. mel-

lem centralorganisationerne og finansministeriet. Dette er nu sket, idet sagen har været til drøftelse i Centralorganisation I og derfra er videresendt til ministeriet, hvorfra man dog endnu ikke har modtaget noget svar.

I samme forbindelse har Fællesudvalget beskæftiget sig med satsene for godtgørelse under ophold på jernbaneskolen, som efter vor opfattelse ikke mere var tidssvarende.

Som det vil fremgå af sag nr. 1-21/51 er der gennemført en ikke ringe forbedring, idet langvejsrejsende kursusdeltagere, som ikke kan komme fra hjem til skole eller omvendt hver dag, nu oppebærer $\frac{3}{4}$ udstationeringsgodtgørelse.

Feriesagen.

På sidste kongres kunne vi mod forventning ikke møde med resultatet af arbejdet indenfor ferieudvalget, skønt det allerede på det tidspunkt havde haft en arbejdsperiode på 14 år. Den daværende finansminister, som er den samme, vi har i dag, ville imidlertid ikke diskutere forbedret ferieordning for tjenestemændene, og sagen måtte derfor stilles i bero. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at der allerede på det tidspunkt forelå en betænkning fra udvalget, men fra Centralorganisation I's side ønskede man ikke den blev underskrevet, med mindre der blev givet fuldstændig tilsagn om fremsættelse af lovforslag.

Under lønforhandlingerne i foråret 1952, som jeg allerede har omtalt, fremsatte centralorganisationerne påny krav om en ændring af feriereglerne og dermed en genoptagelse af ferieudvalgets arbejde. På det tidspunkt havde arbejderne i det private erhverv gennemført 3 ugers ferie til alle fra 1. april 1953. Ministeren ville dog ikke tage stilling på det tidspunkt og henviste sagen til ferieudvalget, som herefter påny trådte i funktion.

Allerede i kommissoriet for udvalget af 1937 blev der givet udtryk for, at der måtte stræbes efter en ferieordning, hvis hovedlinier blev ens i de forskellige styrelser. Som det vil være bekendt havde en del tjenestemænd på det tidspunkt ret til 3 ugers ferie efter en bestemt tjenesteadler, en ret, som senere i 1944 blev udvidet til som en midlertidig ordning at omfatte alle tjenestemænd. År for år har man søgt om bibeholdelse af denne midlertidige bestemmelse, og den var efterhånden blevet godkendt så mange gange, at den blev betegnet som permanent.

Da vi nu stod overfor en godkendelse af ge-

nerelle regler, hvis hovedpunkt var 3 ugers ferie til alle efter samme princip, som arbejderne i privatindustrien havde fået, d. v. s. en udvidelse af den hidtidige ferie med een uge, var det såre naturligt, at der fra vor side blev stillet krav af tilsvarende karakter.

Det viste sig imidlertid vanskeligt at finde sympati herfor, og vore repræsentanter indenfor ferieudvalget måtte bl. a. tage særstilling i udvalgets betænkning, fordi administrationsrepræsentanterne ikke kunne følge dem i deres ønske. Samme stilling tog finansminister Thorkil Kristensen, og i efteråret 1952 var udsigterne til mere end 3 ugers ferie meget dårlige. Man kunne få tilslutning til denne længde af ferie for et større antal af de højere lønningsklasser, men derudover ville man ikke yde mere.

Vi fra vor side kunne ikke erklære os tilfreds hermed. Et standpunkt, som Centralorganisation I gav os medhold i.

Indenfor centralorganisationens styrelse drøftede man derfor, hvilken stilling vore repræsentanter i udvalget skulle indtage, og man fandt det formålstjenligt at ændre den hidtidige praksis med tjenesteadleren som grundlag for forlænget ferie til at være levealderen. Man var til gengæld klar over, at med den allerede udviste modstand fra ministerens side mod at gå ind for 4 ugers ferie, var det uigennemførligt at fremsætte forslag, hvor levealderen sattes lavere end 50 år. Det var ud fra den betragtning, og den velbegrundede motivering, at denne alder er grænsen i sygefradragsreglerne, at man valgte at foreslå 4 ugers ferie til samtlige tjenestemænd ved det fyldte 50. år.

Finansministeren ville dog ikke godtage forslaget, men forelagde ferieudvalgets betænkning for lønningsrådet. Centralorganisation I så nu ingen anden udvej end at søge politisk støtte i sagen og rettede derfor en henvendelse til Socialdemokratiet, der stillede sig fuldtud bag organisationerne, hvorimod Venstres og Konservatives lønningsrådsmedlemmer gik imod tjenestemændenes ønsker.

Da de radikales medlem i lønningsrådet personlig var stemt for at støtte tjenestemændene, blev der således skabt politisk flertal bag vort forslag, og lønningsrådets formand måtte nu lade sagen gå tilbage til finansministeren.

Den 16. marts mødte de forhandlingsberettigede organisationer efter opfordring til møde hos ministeren, der nu præsenterede os for et forslag om at gennemføre 3 ugers ferie i finansåret 1953/54 og udsætte den videre drøftelse om 4

ugers ferie til forhandling om lønningerne skulle finde sted i efteråret 1953. Forøvrigt et mærkeligt standpunkt, når det tages i betragtning, at finansministeren i foråret 1952 ikke ville tale ferie med tjenestemændene samtidig med lønforhandlingerne. Dette kunne han altså godt anbefale et år efter.

Centralorganisation I kunne selvfølgelig ikke gå ind på denne fremgangsmåde, men måtte forlange feriesagen afsluttet inden ferieårets begyndelse.

Resultatet blev herefter 3 ugers ferie til alle og 4 ugers ferie efter en opnået levealder af 53 år. Af andre forbedringer i ferieregulativet skal nævnes tillæget til vinterferie, som giver tjenestemændene ret til een dags ekstra ferie for hver påbegyndt ferieuge, som af tjenstlige grunde er henvist til at falde inden den 2. maj eller efter den 30. september.

For ferie, der falder i sygeperioder, vil man almindeligvis ikke kunne få erstatning. Der er dog givet de enkelte styrelser ret til undtagelsesvis at suspendere ferien under en tjenstemands sygdom, når særlige forhold taler for det. Ved sådan afgørelse skal der særligt tages hensyn til, om tjenstemanden var sygemeldt ved feriens begyndelse, om sygdommen er af længere varighed og af alvorlig karakter, og om det kan antages, at sygdommen vil kunne fritages for medregning i henhold til sygereglementet. Af betydning for afgørelsen er tillige, om sygdommen hindrer tjenstemanden i at benytte tjenstefriheden på rimelig måde som ferie og om sygdommen skyldes tilskadekomst i tjensten. Bliver ferien på grund af sygdom overført til vinterhalvåret, gives der ikke det omtalte tillæg.

For tjenestemænd, der afskediges med pension, er der indført en bestemmelse om, at de forinden afskedigelsen bør holde både den ferie, de har indtjent året forud, og den, de har indtjent i det ferieår, de afskediges. Kan dette undtagelsesvis ikke ske, kan der ydes dem en godtgørelse svarende til forskellen mellem pensionen og lønningen. Men i sådanne tilfælde kan sygedage, der ligger umiddelbart foran afskedigelsen, ikke komme i betragtning ved beregning af den ferie, der tilkommer tjenstemanden i afskedigelsesåret, og har tjenstemanden været sygemeldt over et halvt år umiddelbart før han afskediges, udbetales der ikke godtgørelse for manglende feriedage.

Afskediges tjenstemanden uden pension, ydes der en feriegodtgørelse beregnet som $6\frac{1}{2}$

pct. af lønnen for en til den tilgodehavende ferie svarende periode.

Der er grund til her at fremhæve, at selv om der er gennemført generelle regler og ferieåret er fastsat til finansåret, sommerferieperioden til tidsrummet mellem 2. maj og 30. september og det hidtidige ugeprincip er afløst af et bestemt antal feriedage, er der ingen, der ved nyordningen mister allerede opnåede rettigheder. De af vore folk, der i dag har ret til 20 feriedage, bibeholder denne ret, men vil naturligvis ved opnåelsen af 4 ugers ferien få adgang til 24 dages ferie. Bestemmelsen om bortfald af »skæve helligdage«, når der ydes 4 ugers ferie, er ligeledes fjernet, således at der reelt er en fremgang i det årlige antal fri- og feriedage.

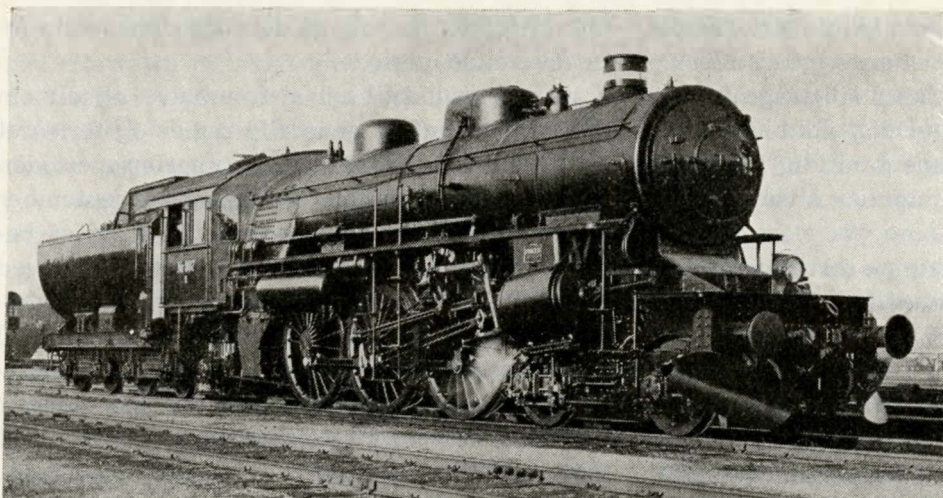
Vi må hilse de opnåede resultater inden for ferieudvalget med tilfredshed. Selvom det på et vist tidspunkt så ud til, at udvalget ikke kunne møde frem med ferieregler, hvori retfærdigheden var sket fyldest for alle tjenestemænd, lykkedes det altså efter lange og trange forhandlinger at finde en tilfredsstillende løsning. Skønt modstand fra finansministeren og regeringen i sin helhed, viste Socialdemokratiet sin trofasthed over for tjenestemændene ved sin stadige medvirken til det endelige resultat.

På grundlag af disse generelle regler skal de enkelte styrelser udarbejde de interne regler. Endnu ved kongressens åbning er vi inden for Statsbanerne ikke færdige med forhandlingerne herom. Der vil derfor måske nok i indeværende ferieår opstå nogle tvivlsspørgsmål, men vi er fra hovedledelsens side til disposition med råd og vejledning.

Normeringslovene.

Efter den linie, der engang er lagt og som gennem mange år har virket indenfor vor organisation, har antallet af pladser til udnyttelse på normeringslovene været stærkt begrænset. Antallet af kategorier indenfor organisationen er jo ikke mange, og den almindelige slutstilling for størsteparten af vore folk er lokomotivførerstillingen i 11. lønningsklasse. Udenfor denne har vi et antal lokomotivmesterpladser, hvortil adgang dog ikke kan finde sted efter det fyldte 40. år, og desuden har vi lokomotivinstruktørstillingerne, som oprettedes umiddelbart før lønningsloven af 1946.

Efter de bestående regler for de årlige normeringslove er vort arbejdsgrundlag derfor ikke overvældende stort, idet det, der kan opnås ved disse lejligheder, såre naturligt må være



Med de stadig større og større maskintyper vokser kravene til lokomotivmændene under deres daglige gerning.

begrundet med ganske særlige forhold. Herunder eventuelle ændringer af arbejdsmæssig eller tjenstlig karakter, som er fremkommet siden sidste lønningslovsrevision. Der gives da også hvert år fra finansministeriets side bestemte regler for, hvilke forslag der kan ventes fremmet og imødekommet, ligesom man påpeger nødvendigheden af ikke at gøre normeringslovene til mindre lønningslovsrevisioner.

Lokomotivinstruktørernes oprykning.

På trods heraf må det erkendes, at vi fra vor side til hver normeringslov har fremsat forslag om advancementsforbedringer for samtlige vore kategorier og det må tillige erkendes, at vi på de to love i den forløbne kongresperiode har hentet gode resultater hjem.

På normeringsloven 1952/53 fik vi således 2 lokomotivinstruktører rykket op i 6. lønningsklasse. Det virker måske for den enkelte lokomotivmand ikke som noget særlig stort, hvis han drager sammenligning med hele medlemsantallet, men bruger han billedet af det samlede antal instruktører, vil han se, at der er tale om mere end $\frac{1}{3}$. Når hertil kommer, at der gennem denne oprykning er givet anerkendelse for en højere lønmæssig placering for den almindelige lokomotivmands uddannelse, kan resultatet heraf vist ikke kritiseres. Samtidig oprettedes en lokomotivinstruktørstilling mere i 7. lønklasse.

Vi blev ved denne lejlighed iøvrigt stillet overfor et organisationsproblem, idet de almindelige forhandlingsregler bl. a. berettiger Jernbaneforeningen til at føre forhandlingen for lønklasser indenfor embedsklasserne. Selvom vi efter en tidligere aftale mellem de 2 organisationer hidtil havde haft instruktørerne i 7. lønklasse indenfor vor forening, måtte Jern-

baneforeningen efter den nye udvikling tage spørgsmålet op til fornyet overvejelse.

I den anledning har vi ført en del forhandlinger, der er resulteret i, at såfremt et flertal indenfor lokomotivinstruktørerne ikke fremsætter ønske om at overgå til Jernbaneforeningen, forbliver de i vor organisation. Vi er naturligvis taknemlig over den imødekommenhed, Jernbaneforeningen har vist i denne sag, thi vi ser selvfølgelig helst, at de mennesker, vi skaffer forbedret advancement, bliver stående i vor organisation; men det ligger altså nu i instruktørernes egne hænder at træffe beslutning herom.

Elektroførerstillingen.

Som jeg gav udtryk for på sidste kongres, skete der sådanne ændringer i den lønmæssige placering for togformandsgruppen ved den elektrificerede københavnske nærtrafik, at vor aftale med Generaldirektoratet om betegnelsen »slutstilling« i 12. lønningsklasse for elektroførerne blev forrykket. Vi måtte være af den formening, at når den ene kategori indenfor samme driftsform kunne få adgang til dennes naturlige slutstilling, måtte tilsvarende gøre sig gældende for den anden kategori.

Ud fra disse betragtninger søgte vi derfor på de efterfølgende normeringslove at få omstødt bestemmelsen fra normeringsloven 1948/49, så der åbnedes adgang for alle elektroførere til at overgå til lokomotivførerstillingen. Det viste sig imidlertid, at det var forbundet med store vanskeligheder. Fra såvel baneafdelingen som maskinafdelingen måtte man bestemt fastholde nødvendigheden af, at der til stadighed var en fast stab af elektroførere, d. v. s. folk, som forblev i stillingen gennem en årrække. Erfaringerne fra tidligere tider, hvor stillingen var gennemgangsstilling, og erfaringerne fra årene

siden 1949 havde overbevist administrationen om, at gennemgangsstillingen ikke skulle genoprettes. Helt afvisende overfor samtlige elektroføreres overgang til lokomotivførerstillingen stillede man sig til gengæld ikke, men betingelserne herfor var de dårligst mulige, idet man i så fald ønskede at rekruttere elektroførerne fra kategorier uden faglig uddannelse.

Betingelserne for en løsning af dette problem var altså ikke de allerbedste. Hovedbestyrelsen arbejdede imidlertid intenst med sagen og søgte at udarbejde et forslag, der kunne gennemføres.

Siden 1934, da den elektrificerede bane blev oprettet, er der med mellemrum sket forskellige ændringer for kategorien af lokomotivmænd, beskæftiget ved den elektriske drift. Selvom der har været karenstid af forskellige længder og der har været adgang for de pågældende til at overgå til lokomotivførerstillingen, er det ikke således, at hele staben af elektroførere i dag er fra nogenlunde samme årgang. Tværtimod er der forskellige aldersklasser repræsenteret. Således findes der en gruppe, som foruden at have været beskæftiget i S-togene fra banens åbning tillige har haft nogle vanskelige kår i henseende til forflyttelse i forbindelse med forfremmelse, såfremt de havde taget en sådan på det tidspunkt, hvor de almindelige betingelser gav dem ret dertil.

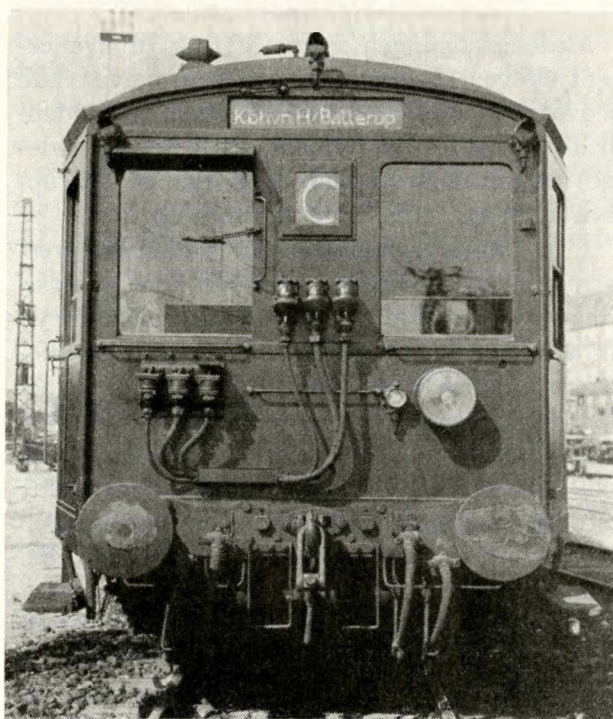
Dette og hovedbestyrelsens almindelige ønske om at skabe stabilitet for elektroførerstillingen i almindelighed var en del af grundlaget ved vor udarbejdelse af et forslag.

Vi var tillige klar over, at der fandtes en del elektroførere, som ønskede lokomotivførerstillingen, og en del, som ikke ønskede den, ligesom anciennitetsspørgsmålet uvægerligt ville trænge sig på.

Jeg skal imidlertid ikke komme dybere ind på enkelthederne i det forarbejde, der er gjort i denne sag, men blot henvise til det resultat, vi opnåede for elektroførerne på normeringsloven for indeværende finansår.

Med ubetinget god bistand fra generaldirektøren og maskinchefen fik vi åbnet adgang for elektroførerne til 11. lønningsklasse.

Den fremtidige ordning bliver, at elektroførerne ved udnævnelsen fra lokomotivfyrbøderstillingen anbringes i 13. lønningsklasse, men til gengæld efter 10 års tjeneste i stillingen — dog ikke før de ved forbliven i lokomotivfyrbøderstillingen og forfremmelse derfra efter tur kunne være avanceret til lokomotivførerstillingen



Elektroførerne er sikret adgang til 11. lønningsklasse.

— oprykkes til en ny oprettet stilling som elektrofører i 11. lønningsklasse.

Som en overgangsordning er tillige indført, at elektroførere efter ansøgning kan overgå til lokomotivførerstillingen, når de pågældende efter deres placering i forfremmelsesrækken kunne have opnået en sådan forfremmelse. Dog vil der højst kunne overgå 4 mand årlig, og ansøgning om overgang skal være indgivet inden den 1. juli 1953. Fremtidige elektroførere, d. v. s. dem, der er udnævnt pr. 1. april d. å. og senere, vil normalt ikke kunne overgå til lokomotivførerstillingen, idet sådan overgang kun vil kunne tillades, når helbredshensyn måtte gøre overgangen ubetinget påkrævet.

I forbindelse hermed vil der naturligvis være enkelte detailspørgsmål, som må løses, og vi har i den anledning tilskrevet Generaldirektoratet herom uden dog at have fået en endelig afslutning på sagen.

Denne nyordning for elektroførerstillingen kan kun hilses med tilfredshed, omend vi gerne havde set 12. lønningsklasse som begyndelsesklasse. Men vi har ydet en håndsrekning til alle aldersklasser indenfor elektroførerne, og det ligger egentlig for en stor parts vedkommende i deres hænder at afgøre, hvor mange nye stillinger, der skal oprettes i 13. lønningsklasse.

Indenfor et tidsrum af 4 år er der hermed opnået en ikke ringe forbedring for denne kategori.

Lokomotivførernormativet.

Medens adgangen for vore folk til avancement udover 11. lønningsklasse som nævnt ikke er overvældende stor, har vi naturligvis indenfor de øvrige lokomotivmandsstillinger almindelige normeringsspørgsmål, som det er vor opgave at få løst efter de givne forhold.

I indeværende periode har lokomotivførernormativet påny været i søgelyset, idet generaldirektøren allerede i 1951 offentlig gav udtryk for, at der bl. a. gennem en reducere af lokomotivførertallet kunne opnås en økonomisk gevinst for Danske Statsbaner. Vi fra vor side stod noget uforstående overfor en sådan påstand, ikke mindst fordi vi vidste, at omend der havde været en nedgang i antallet af funktioner som lokomotivfører, anvendtes der stadig en del lokomotivfyrbødere til lokomotivførertjeneste. Når hertil kom, at det hidtil ikke havde været muligt at afskaffe 1-årsprøven for lokomotivfyrbødere, var det ganske givet umuligt for Statsbanerne at indhente megen fortjeneste på det område. Noget andet var, at vi på det tidspunkt ikke havde ret mange lokomotivfyrbødere med så lang tjenestealder, at de kunne tages op til den praktiske lokomotivførerprøve.

På grundlag af det her anførte anmodede vi om at få lokomotivførernormativet til behandling sammen med normeringsloven 1952/53; men det lykkedes dog ikke under de førte forhandlinger at få Generaldirektoratet til at indse det berettigede i vor påstand om, at der på det tidspunkt manglede ca. 44 lokomotivførere, hvorfor hovedbestyrelsen besluttede ikke at godkende en fornyelse af 1-årsprøven.

Herefter blev forhandlingerne genoptaget, og denne gang med det resultat, at Generaldi-

rektoratet i hvert fald gav os en indrømmelse på 28 flere lokomotivførere, således at reducere i antallet ikke blev så stort som det, generaldirektøren havde bebudet.

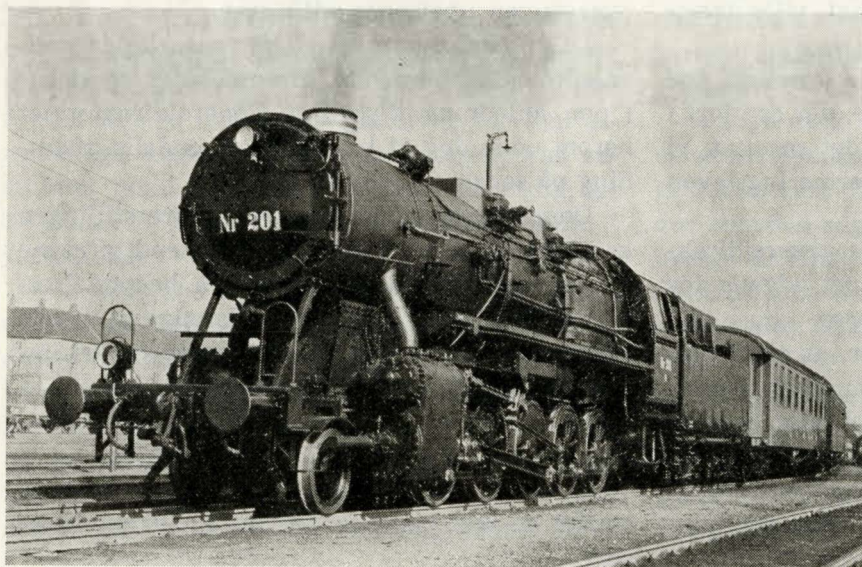
For at afskaffe 1-årsprøven og få den praktiske lokomotivførerprøve gennemført i mere udstrakt grad, har vi senere efter indsamlet materiale søgt at oprette en midlertidig ordning, hvorefter den praktiske prøve blev givet efter 2 års lokomotivfyrbødertjeneste. Det viste sig imidlertid uigennemførligt for 1. Distrikts vedkommende, medens 2. Distrikt mente det kunne klares. Da vi ikke kunne få et ensartet system i begge distrikter, og 1. Distrikt ifølge en statistisk udregning tidligst kunne afskaffe 1-årsprøven i 1957, foretrak hovedbestyrelsen at lade den nuværende ordning forblive uforandret.

Vi har i hele denne sag taget alle de forhold i betragtning, som står i nøje tilknytning til forfremmelser og forflytninger. Vi har været præsentert for forslag om en udvidet anvendelse af ufaglært arbejdskraft til også at omfatte de større maskintyper, og vi har set frem til tiden, der kommer, og den fortsatte udvikling af motordriften og de mange MO-vogne, der sættes i drift til erstatning for de mindre maskintyper, der nu igennem en årrække har været arbejdsområde for ikke-uddannede lokomotivmænd.

Udviklingen skrider stadig frem, og med denne følger der forandringer på mange områder, og hvorledes stillingen vil forme sig i fremtiden ved vi ikke, men det hævdvundne søger vi at bevare.

Bemanding af rangertraktorer.

Med den fortsatte udvikling og med Danske Statsbaners stadige udvidede motorisering mød-



En ny maskintype er i den forløbne kongresperiode indrullet i Danske Statsbaners maskinpark.

te vi i efteråret 1951 et problem af ikke uvæsentlig karakter. På det tidspunkt havde Statsbanerne indkøbt 5 nye rangertraktorer med en kapacitet på 165 hk. I den anledning blev vi den 24. oktober indkaldt til en drøftelse i Generaldirektoratet, hvor det blev os forelagt, at der var tale om traktorer af meget enkel konstruktion og derfor simple i betjeningen. Man ville fra Generaldirektoratets side i nogen grad anerkende, at lokomotivmændene fik adgang til betjeningen af disse traktorer, men ønskede under hensyn til forskellige faktiske forhold, at denne adgang skulle deles med personalet fra trafiktjenesten. Det var således tanken, at hvor der f. eks. var anvendelse for traktoren i mere end 8 timer, skulle der være en lokomotivmand til de første 8 timer, og resten af tjenesten skulle udføres af trafikpersonalet. Ligeledes skulle strækningsskørslen ske med en lokomotivmand som traktorfører. Hvor der var tale om mindre end 8 timers anvendelse af traktoren, og den pågældende traktorfører derfor måtte anvendes til det almindelige stationsarbejde, kunne lokomotivpersonalet heller ikke komme i betragtning.

Skønt der på det tidspunkt ikke kunne siges noget bestemt om, hvor mange traktorer man i fremtiden ønskede at købe udover de 5, stod det os klart, at vi her blev præsenteret for begyndelsen til en betydelig udvidelse af motorkraft til rangertjeneste. Ved overgangen fra benzin- til dieseldrevne traktorer måtte der være udsigt til en mærkbar udbygning på dette område. Fra Sverige var vi allerede bekendt med, at man havde indkøbt et ikke ringe antal meget store dieseltraktorer — større end dem Statsbanerne havde indkøbt. Man var i dette land endog oppe på ca. 450 hk.

Skulle der derfor skaffes adgang for lokomo-

tivpersonalet til traktorerne, måtte det ske på det tidspunkt, hvor Ardelt-traktoren blev sat i drift.

Vi sluttede til sidst en et-årig aftale med Generaldirektoratet. Etårsperioden, der udløber pr. 1. december i år, er at betragte som en prøvetid for begge parter, idet der ikke er så få spørgsmål, som først kan løses efter indhøstede erfaringer. Stillingerne blev tildelt lokomotivfyrbøderne, selv om vi fra vor side måtte anse det for rimeligt, at traktorførerne blev lønmæssigt bedret placeret. Vi fremsatte tillige krav om en maksimumstjeneste på 195 timer, ligesom vi på en given foranledning måtte holde for, at vore traktorførere skulle oppebære rangergodtgørelse efter tjenestemandsløvens § 977, stk. 8, og ikke efter stk. 9.

Med motivering om, at nuværende traktorførere indenfor stationstjenesten ikke henføres til en tjenestetidsnorm på 195 timer, men til 208 timer, og at de oppebærer rangergodtgørelse efter nævnte §'s stk. 9, mente Generaldirektoratet ikke at kunne strække sig længere for lokomotivpersonalet.

For rangergodtgørelsens vedkommende blev sagen derfor rejst overfor finansministeriet, der lod den overgå til behandling i lønningsrådet, som anerkendte, at vore traktorførere oppebærer rangergodtgørelse efter de almindelige regler for lokomotivpersonalet.

Den højere lønmæssige placering kunne vi ikke gennemføre, men hovedbestyrelsen fandt til trods herfor, at det var påkrævet, at lokomotivmændene nu gjorde deres indflydelse gældende overfor spørgsmålet om betjening af traktorer. I foreningens historie har vi stået overfor en noget lignende situation, dengang de første motorvogne blev indført i jernbanedriften. Helt

Også ved rangertjenesten bliver dampmaskinen efterhånden afløst af motorkraften. Den nye Ardelt-traktor vil snart være i drift på mange af vore rangerbanegårde.



anvende erfaringerne fra dengang kan vi naturligvis ikke, men det er nødvendigt at bygge på fremtiden, selv om der skal begyndes i det små.

Det er mit håb, at lokomotivfyrbøderne og dermed den nye generation af lokomotivmænd forstår betydningen af at gøre en indsats på nuværende tidspunkt både i henseende til at besætte pladserne og i deres daglige gerning som traktorførere at understrege værdien af faglært arbejdskraft også til denne trækraft.

De nye traktorer blev i første omgang stationeret på Københavns Godsbanegaard, Køge, Aarhus H., Skanderborg og Ringkøbing. For de mindre maskindepoters vedkommende har det derfor været nødvendigt med visse overgangsbestemmelser, fordi der her kun er stationeret lokomotivførere. Disse får lov til at blive, indtil de efter eget ønske eller af anden grund forlader tjenestestedet, ligesom de pågældende depotforstandere foreløbig indtil 1. december i år fortsat oppebærer depotforstanderhonorar. Når prøvetiden er udløbet, skal det fastslås, om der ved stationering af traktorer forekommer samme arbejdsomfang som ved anvendelse af dampmaskiner. Den første del af prøvetiden har ikke kunnet give os det rette billede, fordi traktorerne har haft visse »børnesygdomme«. Men så vidt jeg har forstået, skulle disse nu være overvundne, og jeg håber, vi har et tilfredsstillende materiale, når tidsfristen er udløbet.

Tjenestetidsreglerne.

Under min omtale af de nye tjenestetidsregler på kongressen i 1951 gav jeg udtryk for, at vi siden 1947 havde haft forholdsvis mange sager vedrørende afvikling af erstatning for »skæve helligdage«, og at vi måtte forvente, at hele spørgsmålet blev taget op til revision på grundlag af vor fastholden af overenskomsten fra 1944.

Der hengik da heller ikke lang tid, før en forhandling blev påkrævet, og vi kom i realitetsdrøftelser om en nyordning, hvorefter fridagene ydes med gennemsnitlig 5 tjenestedage mellem fridagene.

Det skal med det samme erkendes, at vi fra vor side gerne havde bibeholdt den hidtidige ordning, hvis ikke alle de nye misfortolkninger havde set dagens lys. Det var i særlig grad bestemmelsen om fridage indlagt af hensyn til tjenestens art og arbejdets karakter man havde fået kig på, efter at vi havde protesteret mod de særlige ture, man i vinterhalvåret 1947/48 havde indført ved enkelte maskindepoter i 2. Distrikt.

Efter flere forhandlinger med Generaldirektoratet og efter at finansministeriet havde tilkendegivet, at de var enige med Generaldirektoratet i de synspunkter, man der anlagde, blev der nedsat et mindre udvalg til at udarbejde de nye regler.

De hovedpunkter, vi lagde vægt på, var, at reglerne skulle omfatte alt personale, hvad enten det hørte til en fast tur eller til reserven, at det blev en hovedregel med højst 5 tjenestedage mellem 2 fridage, at der ikke uden personalets samtykke blev tildelt mindre end 4 fridage i en måned eller 13 i et kvartal, at indlagte fridage af hensyn til tjenestens art og arbejdets karakter fik påtegning herom i kørselsfordelingerne, og at alle fridagssager opstået før overenskomstens ikrafttræden, blev afviklet i overensstemmelse med overenskomsten fra 1944.

Også administrationens repræsentanter i udvalget var enige i disse synspunkter, men det blev her, som det så ofte er tilfældet, når en bestemmelse skal udarbejdes, nødvendigt at indføre særlige forbehold. Dette er tilfældet med de 5 tjenestedage mellem 2 fridage, da det viste sig, at der ved enkelte maskindepoter kunne være behov for en forøgelse af dette antal tjenestedage både af hensyn til personalet og den almindelige afvikling af trafikken. Derfor blev det fastsat, at hvor det er hensigtsmæssigt, kan man gå ud over 5 dage, dog højst til 8 dage mellem 2 fridage. Samme hensyn måtte vi tage overfor spørgsmålet om sammenlagte fridage, idet vi ved, vore medlemmer ofte ønsker en sammenlægning. Men så snart der er tale om mere end 2 dage, skal personalet være enig heri.

Men jeg skal iøvrigt ikke komme dybere ind på fridagsproblemet. Det er efter min og hovedbestyrelsens mening løst på den bedst mulige måde, og tiden fra reglernes ikrafttræden og til nu understreger dette, idet vi har indtrykket af, at det hele stort set virker tilfredsstillende.

Gennem Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg har vi overfor Tjenestetidsnævnet forelagt sagen vedrørende ramme Fridage, fordi vi på et vist tidspunkt havde indtrykket af, at denne nye bestemmelse i tjenestetidsreglerne blev udnyttet udover, hvad der havde været hensigten fra tjenestetidskommissionens side.

Ligesom Tjenestetidsnævnet ofte virker alene ved sin tilstedeværelse, har jeg indtrykket af, at tilsvarende har gjort sig gældende for denne henvendelse fra jernbaneorganisationerne, i hvert fald er der sket en betydelig bedring, og

rammefridagenes antal er nedsat til et minimum.

Det skal i denne forbindelse nævnes, at vi i kongresperioden har været ude for et af de få tilfælde, hvor foreningen ser sig nødsaget til at rejse en sag overfor Tjenestetidsnævnet. Det drejede sig om kørselsfordelingen for elektriførerne, og det lykkedes os ved nævnets bistand at få medhold og få kørselsfordelingen rettet i overensstemmelse med vore ønsker.

Tillæg af spadseretid, når en motorvogn hentes udenfor et maskindepots område, har vi ligeledes taget op til behandling. Fra forskellige afdelinger havde vi efterhånden modtaget så mange henvendelser, at hovedbestyrelsen besluttede at tage problemet op for hele landet. Vi tilskrev samtlige afdelinger med anmodning om forskellige oplysninger og rent bortset fra, at det kneb noget med at få materiale hjem, lykkedes det os dog at få samlet så meget, at et forslag kunne fremsættes. Det viste sig, at der fandtes spadseretider lige fra 5 til 35 minutter. Vi søgte dog at gennemføre en ensartet ordning for hele landet og foreslog Generaldirektoratet en gennemsnitstid på 15 minutter. Fuld tilslutning her til fik vi ikke, men Generaldirektoratet stillede sig velvillig over for, at der på visse steder ydes et passende tillæg, der betragtes som fuld tjenestetid for spadseretid, når en motorvogn overtages eller afleveres uden for maskintjenestens sporområde. Men der skal forhandles om hvert enkelt tilfælde, hvorfor det må overdrages afdelingerne at søge en sådan spadseretid tilvejebragt, hvor det er nødvendigt.

Ved indførelsen af oliefyret varmekedel på MO- og MK/FK-vogne har vi ansøgt om et tillæg til forberedelses- og afslutningstjenesten. Vort forslag er tiltrådt, og meddelelse herom er udsendt.

Under fællesmøderne i afdelingerne i foråret 1952 blev jeg præsenteret for, at der var en del utilfredshed med den særlige bestemmelse for 52-årige lokomotivførere, der ønsker at overgå

fra den ene driftsform til den anden. Jeg lovede ved disse lejligheder at gøre et forsøg på, om bestemmelsen kunne fjernes, men gjorde samtidig opmærksom på, at det var yderst uheldigt, at denne reaktion først viste sig 5 år efter, at det særlige motorudvalg i 1946 havde afgivet indstilling om denne tilføjelse til lokomotivpersonalets turvalgregler. Ganske vist havde den ikke været optaget i ordre P, men den var og havde været en kendsgerning igennem et åremål.

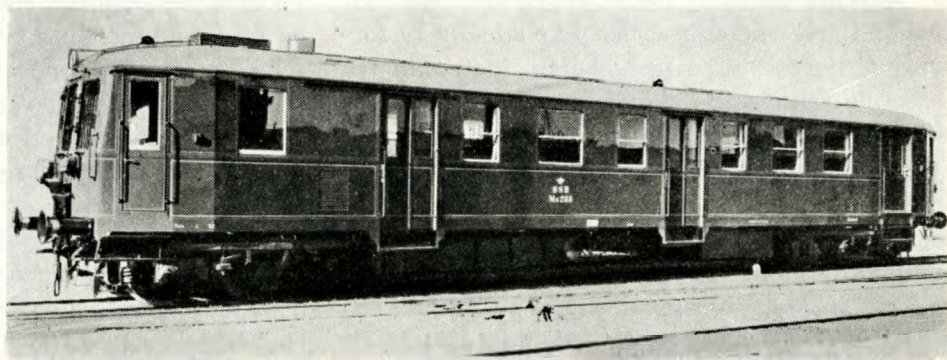
Jeg har berørt spørgsmålet overfor kontorchef Andersen, maskinafdelingen, som var medlem af motorudvalget, men der er ingen afklaring i sagen på nuværende tidspunkt.

Beregning af overtid.

Det har ofte været en kilde til uoverensstemmelser og megen diskussion, hvornår tjenesten i den tur, man rettelig tilhører, skal lægges til grund for beregning af overtid på de særlige helligdage, når man midlertidig er taget ud af den faste tur. Således er det et utal af henvendelser, vi har modtaget gennem årene fra bl. a. de af vore lokomotivfyrbødere, der blev udtaget til lokomotivførertjeneste i måneder med forøget trafik. En gammel og vistnok stiltiende overenskomst gik ud på, at såfremt en mand blev taget ud af sin faste tur alene af hensyn til den særlige højtids trafik, måtte han bruge tjenesten i egen tur som grundlag for overtidsberegning. Blev han derimod taget ud alene på grund af mangel på personale i anden anledning, betragtedes han som tilhørende reserven. Hvor skæringsdatoen lå for anvendelsen af en af de to beregningsformer, vidste ingen, hvorfor det hele efterhånden beroede på et skøn.

Ønsket om at få faste bestemmelser for sådanne tilfælde har derfor længe været aktuelt og blev det endnu mere ved indførelsen af de nye tjenestetidsregler, efter hvilke der skal ydes 25 pct. tillæg for inddragne fridage. Da vi derfor blev præsenteret for en sag fra Nyborg lokomotivførerafdeling om beregning af overtid

Motoriseringen breder sig mere og mere, og Statsbanernes standard motorvognstype MO afløser efterhånden de mere end 40 år gamle små dampmaskintyper.



for udført tjeneste på langfredag 1951 og senere for en sag fra Struer lokomotivfyrbøderafdeling, hvor man havde inddraget en fridag, men nægtede at yde procentberegning, fandt vi anledning til at søge gennemført mere faste regler. Vort oprindelige krav var en bestemt skæringsdato, men fra Generaldirektoratets side har man hidtil ikke villet give os medhold heri, hvorfor vi i stedet enedes om de betingelser, som kongressen allerede er bekendt med og som i hovedprincippet går ud på, at personalet skal være underrettet om ændringer i deres fridagstildeling inden udgangen af måneden, forud for den måned, hvori fridagene skal falde.

Uniformer.

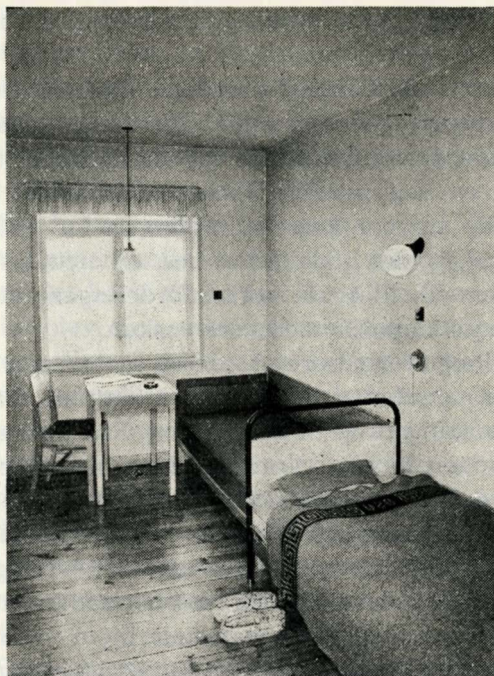
Fraregnet nogle ganske få tilfælde af beklagelser over leverede uniformsgenstande har der i kongresperioden ikke været særlige problemer med uniformerne. Når jeg drager spørgsmålet frem, skal det derfor alene være for at meddele, at det uniformsudvalg, som jernbaneorganisationerne i 1948 fremsatte ønske om at få nedsat, men som dengang blev afvist af Generaldirektoratet, blev en realitet den 30. juni 1952.

Udvalget, hvori undertegnede repræsenterer foreningen, har allerede holdt en del møder, men det kan næppe ventes, at arbejdet er tilendebragt før udgangen af indeværende kalenderår.

Som jeg allerede har givet udtryk for ved anden lejlighed, skal lokomotivmændene til gengæld ikke vente sig nogen større forbedringer i det bestående uniformsregulativ, idet der i udvalgets kommissorium gives stærkt udtryk for, at man skal søge tilvejebragt ændrede uniformstildelinger til sådanne tjenestemandsgupper eller enkelte kategorier, som ikke for tiden har ligestilling med andre grupper, men med hvem de rettelig kan sammenstilles i uniforms-mæssig henseende.

Dette tager selvfølgelig sigte på, at ikke allerede fuldt uniformerede skal have adgang dertil, såfremt deres tjeneste begrunder det. Til gengæld giver kommissoriet ikke adgang til forbrug af noget større pengebeløb, idet man fra Generaldirektoratets side har givet udtryk for betænkeligheder ved udsigten til yderligere stigninger i udgifter til uniform.

Et andet af udvalgets hovedopgaver er at finde frem til modernisering og eventuel ændring af distinktioner, men som sagt er udvalget endnu i arbejde, hvorfor der ikke på denne kongres kan forelægges noget endeligt resultat.



En modernisering af møblerne til opholds- og overnatningsværelser er nær forestående.

Velfærdsforanstaltninger og lejeboliger.

Der har i de to forløbne finansår været stillet beløb til rådighed for velfærdsforanstaltninger i lokaler, og det sædvanlige beløb til opførelse af lejeboliger. Der har ligeledes været et beløb til rådighed for modernisering af gamle lejeboliger, og vi har været repræsenteret på alle konti.

For velfærdsforanstaltningernes vedkommende er det som bekendt således, at de mindre foranstaltninger udføres ved distriktets foranledning, medens de større og mere omfattende såvel i arbejde som i udgift forestås af Generaldirektoratet. Der er nu sket en udvidelse af distrikternes konti, idet de mod tidligere praksis har fået stillet et betydeligt større beløb til rådighed og derfor kan påtage sig større opgaver. De sager, der henhører under Generaldirektoratet, har vi på et tidligt tidspunkt af kongresperioden, organiseret på den måde, at man har opdelt sagerne i 3 grupper alt efter, hvor påkrævet arbejdet er, og efter samme linie er de igen placeret indenfor de enkelte grupper. Det erkendes, at når der er tale om ældre sager, så har det knebet med at få gang i dem, men en væsentlig årsag hertil må søges i de meget store nybygninger, som har været påkrævet bl. a. indenfor det sydfynske område. Vi har derfor endnu nogle store ombygninger på ekspektancelisten, det gælder bl. a. maskindepoterne Aarhus, Herning, Københavns Godsbanegaard m. fl.



Overnatningsbygningerne bør, hvor forholdene tillader det, lægges i en passende afstand fra maskindepoternes støj og røgplage.

For inventarets vedkommende har vi fremsat ønske om modernisering og fornyelse over hele linien, nogenlunde efter samme princip, som er gennemført i overnatningsbygningerne i Fredericia og i Helsingør. Der har allerede været ført en del forhandlinger om møbeltyperne, og det varer sikkert ikke længe, før resultatet foreligger. Og jeg tror det bliver et resultat, vore medlemmer vil hilse med tilfredshed. Vi har i den forløbne tid haft 17.000 kr. til rådigh-

hed, men desværre ikke kunne udnytte dem, og det har også knebet med at få de nødvendige oplysninger fra de enkelte afdelinger.

Opførelse af nye lejeboliger har fundet sted efter de almindelige gældende retningslinier, og vi har efter bedste evne søgt dem opført i de byer, hvor man almindeligvis vil stille lejeboliger til rådighed, og hvor det har været stærkt påkrævet. Vi har imidlertid kun krav på en enkelt bolig årligt, og der er derfor ikke så meget



Standardiseringen af vaskerum er stort set gennemført overalt; kun hvor der er tvivl om, hvorvidt maskindepotet skal bibeholdes eller ej, mangler der tilfredsstillende badeforhold.

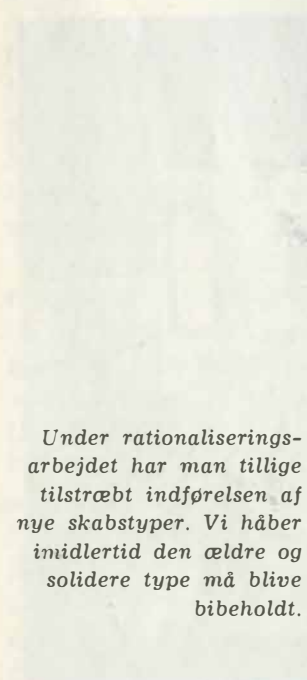


Boligmanglen gør sig stadig gældende i en del byer, og der står derfor mange på ekspektancelisten til lejeboliger.

at gøre godt med. Men det er lykkedes os i et enkelt år at få 2 boliger, ligesom vi fik en ekstra tildeling på 2 boliger i Faaborg. Vi har ført forhandling om nye boligtyper, der er af en mere moderne karakter.

Siden kongressen i 1949 har vi arbejdet med tanken om at få indlagt centralvarme i nyopførte lejeboliger. Den har imidlertid hele tiden mødt på modstand fra Generaldirektoratets side, der til trods for at boliger til højere lønningsklasser får centralvarmeanlæg, ikke har ment,

boliger til vore medlemmer skulle have tilsvarende. I foråret 1951 drøftede vi påny sagen, idet vi fra vor side mente, at der burde gøres et forsøg med en ejendom, som var under opførelse i Padborg, og hvori der skulle være 4 lejligheder, hvoraf 2 til lokomotivpersonale. Vi fik langt om længe tilsagn om et centralvarmeanlæg, men senere fik Generaldirektoratet betænkeligheder og stillede som en betingelse, at Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg måtte påtage sig antagelse af varmemester, opstilling af varmeregn-



Under rationaliseringsarbejdet har man tillige tilstræbt indførelsen af nye skabstyper. Vi håber imidlertid den ældre og solidere type må blive bibeholdt.

skab m. v. Resultatet blev, at Dansk Lokomotivmands Forening måtte påtage sig disse forpligtelser, og vi har i den anledning opsat bestemte regler herfor og truffet de fornødne aftaler med 2. Distrikt.

Indenfor vor hovedbestyrelse var vi enige om, at tiden nu måtte være inde til også at gennemføre denne modernisering, og vi håber, når vi nu snart skal slutte det første varmeregnskab, at vi her har handlet på den rette måde.

Uddannelse.

Foranlediget af forskellige henvendelser fra lokomotivførere, der var til motoruddannelse, og som mente, at den praktiske uddannelse på værkstedet burde udnyttes noget mere og give eleverne bedre forkundskaber, har vi forsøgsvis og med held fået gennemført, at der stilles en kyndig vejleder til rådighed for eleverne under værksteduddannelsen.

Efter samme princip er der for lokomotivfyrbøderaspiranternes vedkommende indført de såkaldte spørgetimer. Disse tager sigte på, at aspiranten gennem 5 × 10 timer får lejlighed til hos en lokomotivinstruktør eller anden overordnet at stille spørgsmål om eventuelle problemer, han står tvivlende over for, ligesom der er tale om en mindre eksamination, således at man på et tidligere tidspunkt af aspirantens uddannelse giver ham oplysninger og vejleder ham. Han vil herefter være bedre rustet ved indkaldelsen til den teoretiske uddannelse, og den fastsatte værkstedstid udnyttes bedre og kan samtidig nedsættes. Ordningen gælder foreløbig kun for de større maskindepoter, hvor man har indtrykket af, at kontakten mellem leder og aspirant ikke er så effektiv, som ved de mindre maskindepoter.

Personaleforhold.

Som tidligere nævnt har vi kunnet holde lokomotivførernormativet på 1572 mand, og vi har den 1. april i år 80 elektroførerstillinger med 18 i 11. lønningsklasse, 54 i 12. lønningsklasse og 8 i 13. lønningsklasse. For lokomotivfyrbødernes vedkommende har der været en glædelig fremgang i antallet, idet vi pr. 1. april i år har 484 mand mod 396 ved sidste kongres. Det samlede medlemstal er pr. 1. januar i år 2129 ordinære og 585 ekstraordinære. Det er en fremgang i hele medlemsantallet på 148 medlemmer. Det skal hertil tilføjes, at kun een lokomotivmand ved Danske Statsbaner står uden for vor organisation.

Skønt vi har kunnet holde gang i forflytterne og fået vore folk hjem til den by, hvor deres familie er bosiddende, uden at de har haft længere perioder på fremmed sted, er der selv sagt stadig væk problemer på dette område. De vanskelige boligforhold gør sig endnu gældende, men der forekommer også tilfælde, hvor vi ikke ser os i stand til at hjælpe de pågældende.

Motoriseringen trækker en del med sig og betyder bl. a. nedlægning af mindre maskindepoter. Det må derfor forudses, at der bliver flere og flere byer, hvor anvendelsen af lokomotivfyrbødere ikke kan finde sted. Vore medlemmer må derfor gøre sig dette klart og indstille sig på, at tilgangen til en by, hvor der er planer om at lægge driftsformen om til motor, standser, og den standses naturligvis meget ofte, før hele dampdriften er nedlagt. Jeg nævner dette, fordi vi ofte præsenteres for et utilfreds medlem, som ikke kan forstå, at han ikke kan komme hjem, skønt der stadig anvendes lokomotivfyrbødere og skønt der tillige anvendes ekstra mandskab.

Det skyldes ikke uvilje fra vor side, når vi i sådanne tilfælde må meddele, at der intet håb er. Tværtimod rækker vi her en hjælpende hånd, thi der er ingen grund til at forflytte en mand til en by, hvorfra han kan blive forflyttet igen efter ganske få måneder. Vi er til gengæld opmærksom på, hvis der anvendes ekstra mandskab, som står i vejen for vore folk, men vi må her dels tage det, jeg allerede har sagt, i betragtning, dels være klar på, at vi ikke har det fulde lokomotivfyrbødernormativ og derfor stadig må anvende ekstra hjælp.

Når denne er ufaglært, må vi ligeledes anerkende dens anvendelse ved maskindepoter, hvor der kun er stationeret små maskintyper, altså de steder, hvor motorvognen indføres først, fordi denne skal afløse de små maskiner, som også er de ældste. I denne sammenhæng gør jeg opmærksom på, at der er en meget stor tilbagegang i anvendelse af ekstra mandskab, og når den for nogle stadig synes at være meget stor, skyldes det ene og alene, som sagt, fordi vi ved enkelte maskindepoter har flertallet.

Aspiranternes optagelse i foreningen.

Med tjenestemandsløven af 6. juni 1946 indførtes bl. a. i lovens § 21 bestemmelsen om, at tjenestemandsgeselskaber kan optage aspiranter som medlemmer. På det tidspunkt var vi indenfor vor forening noget betænkelig ved at opfylde denne betingelse. Vor afholdenhed på

dette område skal nærmere søges i de bitre erfaringer fra tiden omkring 1927, hvor der fandt masseafskedigelser sted, som bragte aspirerende lokomotivmænd ud i arbejdsløshed. Vor forening har ingen arbejdsløshedskasse og kan derfor ikke træde hjælpende til på samme måde som Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund.

Men tiderne har jo skiftet, den samme usikkerhedsfølelse, som rådede i 1946, er ikke fuldt ud til stede i dag, og der er vel næppe udsigt til, at de tilstande, der rådede i 1927, vender tilbage.

Ud fra disse betragtninger og foranlediget af forskellige henvendelser fra afdelingsformænd for lokomotivfyrbødere og fra aspiranterne selv, som gerne ønskede at tage del i vort organisationsarbejde på et tidligere tidspunkt, end lovene gav dem adgang til, besluttede hovedbestyrelsen at søge kontakt med Smedeforbundet om en drøftelse af de overgangsbestemmelser, der findes mellem de to organisationer.

Resultatet heraf er bekendt af alle, og jeg skal derfor indskrænke mig til ved denne kongres at fastslå, at aspiranter til lokomotivmandsstillingen kan optages i vor organisation, og at vi allerede har modtaget en del anmodninger om optagelse.

Vi lægger selvfølgelig vægt på, at der i denne sag tages alle forhold i betragtning, at alle aspiranter nøje overvejer, hvorledes deres stilling er, og at der på ingen måde lægges pres på den enkelte om at søge optagelse, før han selv finder det for passende. Vi sætter tillige vor lid til, at vore tillidsmænd efter bedste evne vejleder de unge mennesker.

Frirejsebestemmelser.

Lige siden 1950 har der i de nordiske lande hersket nogen utilfredshed med de gældende frirejsebestemmelser. Årsagen hertil skal søges i den ubegrænsede adgang til at rejse inden for Norden. Omend ikke udtrykket misbrug kan anvendes, fordi det ikke dækker helt retfærdigt, var der ved den voksende rejselyst i efterkrigsårene forekommet tilfælde, hvor man anså det for nødvendigt at slå ned og samtidig finde nye retningslinier.

Indenfor de 4 nordiske landes statsbaneadministrationer blev der derfor ført forskellige forhandlinger, der sluttelig er resulteret i en begrænsning af adgang til rejser i de enkelte lande. Desværre er der tillige ændret ved visse kategoriers hidtidige adgang til bestemte vognklasser. Det er bl. a. tilfældet for de danske

lokomotivførere, som i fremtiden kun får adgang til 3. klasse, ligesom deres kolleger i Sverige og Norge.

Jeg har i Nordisk Jernbanemands Union dybt beklaget denne tilbagegang, som burde have været forhindret, hvis der skal være mål og mening i det nordiske organisationsarbejde. Men alle bestræbelser for at forhindre denne udvikling er ikke lykkedes for organisationerne, idet jernbanestyrelserne har været enige herom.

Ved omtalen af frirejsebestemmelserne skal jeg samtidig nævne, at vi i de sidste dage før kongressen har forhandlet med Generaldirektoratet om udstedelse af frirejsehjemler i forbindelse med udflugtsrejser og lign. arrangeret af forskellige foreninger indenfor jernbanemændene. Antallet af foreninger af den ene eller den anden art det være sig sportsklubber, sangforeninger, skakklubber og selskabelige foreninger har vist sig at være stærkt stigende, ligesom tendensen til udflugter, teaterrejser m. v. har været tiltagende. Det har derfor været nødvendigt at lægge faste rammer om, hvornår der kan udstedes ekstra fripas, og hovedgrundreglen vil for fremtiden være, at den pågældende selskabelige forening skal være nøje tilknyttet de enkelte organisationers respektive lokale afdelinger.

Ombudsmandsstilling.

Med det nye grundlovsforslag, som skal til folkeafstemning den 28. maj, fulgte tillige forslag om oprettelse af en ombudsmand, som på rigsdagens vegne skal have indsigt i statens civile og militære forvaltning. Ombudsmanden skal vælges af rigsdagen og kan af samme afskediges.

Medens en sådan stilling er noget nyt her i landet, er det en gammel foreteelse i de øvrige nordiske lande, hvor man til gengæld har fundet ordningen tilfredsstillende.

Som det ofte er, når noget nyt fremkommer, stiller man sig skeptisk, og indenfor tjenestemandorganisationerne reagerer man da også på denne måde overfor forslaget om en ombudsmand i Danmark. Helt ubegrundet var det vel ikke, idet det syntes, som om man på rigsdagen ikke havde fået lovforslaget udarbejdet i fuld overensstemmelse med den gældende tjenestemandsslov, hvorfor det meget vel kunne tænkes, at det fremsatte forslag om ombudsmanden kunne have fået uheldig indflydelse på tjenestemandenes almindelige vilkår. Det blev derfor nødvendigt for centralorganisationerne at rette henvendelse til justitsministeren og til det særlige

rigsdagsudvalg for at få foretaget sådanne ændringer, at lov om rigsdagens ombudsmand kom til at harmonere med de almindelige gældende bestemmelser i tjenestemandslovens § 17 om disciplinær forfølgning og straf samt om appel til domstolene.

Tjenestemandsgeselskaberne ønsker er blevet imødekommet, idet man har foretaget de ændringer i lovforslaget, der var fremsat krav om.

Ferie- og Rekreatiohshjemmet.

Om vort Ferie- og Rekreatiohshjem skal jeg aflægge en ganske kort beretning. De to forløbne ferieperioder adskiller sig fra hinanden, idet 1951 var et godt besøgt år, medens besøget i 1952 svigtede i sæsonens begyndelse. Årsagen hertil var den ganske naturlige, at vejrforholdene i juni måned var de slettest mulige og derfor afholdte folk fra at rejse på ferie.

Før sæsonen 1951 kunne vi afslutte arbejdet med installation af det nye maskinvaskeri og modernisering i køkkenregionerne. Vi har allerede haft megen glæde og fordel af disse anlæg, og der er ingen tvivl om, at det er et betydeligt aktiv for hjemmet.

Vort lille morsomme og vellykkede eksperiment i 1950, hvor vi inviterede 9 Østrup-drenge til et gratis ophold på hjemmet, gentog vi i 1952 ved at invitere eet tilsvarende antal aarhusianske drenge samt et lærerægtepar til et ophold under samme betingelser. Også denne gang havde vi fornøjelse af disse særlige gæster, og de mange breve fra drengene og deres forældre og lærerne vidner herom. Børnenes Kontor i Aar-

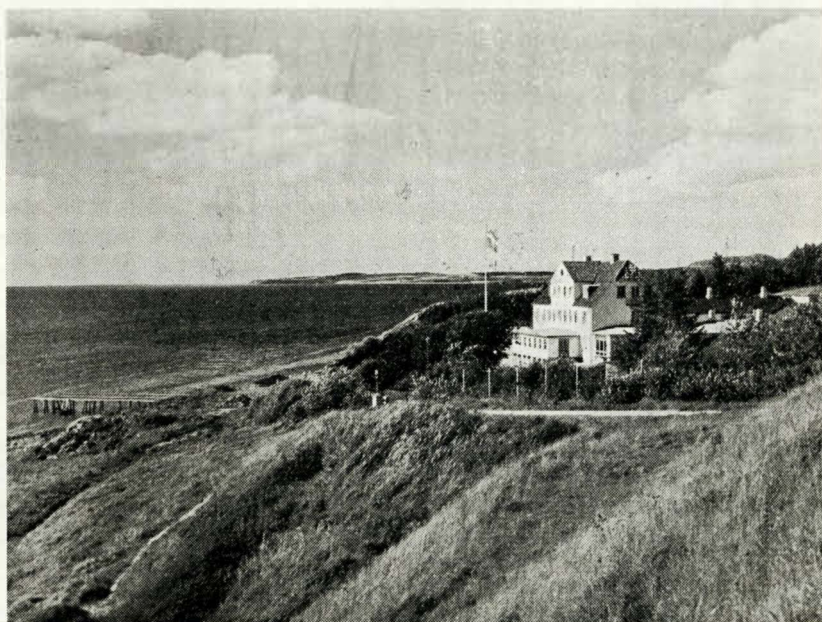
hus havde valgt en særlig fremgangsmåde, da børnene skulle udtages til rejsen, idet man dels havde udpeget nogle børn, som trængte særligt hårdt til et ophold, dels havde udsat nogle af pladserne som præmie for børn, som havde gjort sig særlig bemærket i det forløbne skoleår.

Vi har som hidtil modtaget mange gaver i form af skænkede andelsbeviser og som en særlig honnør for lokomotivfører Børgesen, den populære »skipper«, har vi belagt det af ham fremstillede monogram med guld. Det var os en glæde, at Børgesen fik set monogrammet i den nye udførelse, før han afgik ved døden i december måned 1952.

Det særlige rekreatiohshjem er blevet fuldt udnyttet, og det har været tildelt såvel enker som aktive medlemmers hustruer samt medlemmer, som har trængt til rekreatiohsoophold.

Til den forestående sæson har vi den glæde at kunne præsentere vore gæster for en grundig behandlet og istandsat vej lige fra hovedvejen ned igennem og forbi feriehjemmet. Forhandlinger om dette arbejde har stået på længe. Modstanden var stor fra nogle af de øvrige lodsejere, men ved bistand fra kommunen, amtsrådet og, hvor mærkeligt det end lyder, en gammel lov fra 1864, nåede vi i bogstavelig forstand til vejs ende.

Den siden 1945 verserende sag mellem foreningen og direktør Willumsen, hvis drenge øvede hærværk af groveste karakter på vort feriehjem, er afsluttet ved Højesteret med det resultat, at Willumsen blev frikendt. Jeg skal ikke ofre mange ord på denne sag, som har fået en afgørelse, som jeg vil tro, alle lokomotivmænd



Skønt udvidet interesse for udenlandsrejser er lokomotivmændenes Ferie- og Rekreatiohshjem fortsat godt besøgt.

med mig står ganske uforstående overfor. Som samfundsborgere bøjer vi os for rettens afgørelse, men som lokomotivmænd med kendskab til sabotage og sabotørvirksomhed står vi uforstående overfor afgørelsen.

Trods forøgede prisstigninger og lønstigninger har ferieudvalget med hovedbestyrelsens billigelse undgået en forhøjelse af pensionspriserne og den til tider fremkomne opfattelse af, at vore priser er for høje, har ingen berettigelse, thi tværtimod, når forplejning og alt tages i betragtning, kan vi uden at skamme os være vort prisniveau bekendt.

Som afslutning på denne redegørelse over feriehjemmets drift gør jeg kongressen opmærksom på, at vor udmærkede og elskelige økonoma, frk. Petersen, siden vi sidst var samlet, har passeret de 65 år. Vi må derfor se den kendsgerning i øjnene, at den tid nærmer sig, hvor frk. Petersen må trække sig tilbage. Jeg skal med det samme understrege, at hun ikke selv har talt derom endnu, men da det er et krævende arbejde at stå for ledelsen af så stor en virksomhed nærmer den dag sig, hvor det desværre er en kendsgerning, at frk. Petersen lægger op. Hun har været i vor tjeneste siden 1934, og jeg vil derfor på hovedbestyrelsens vegne gerne have kongressens tilslutning til, at vi allerede nu overvejer at indføre en pensionsordning, som kan være frk. Petersen en hjælp til eventuel aldersrente og til en betryggelse under et velfortjent otium.

Til efteråret vil det ældste medlem af ferie-

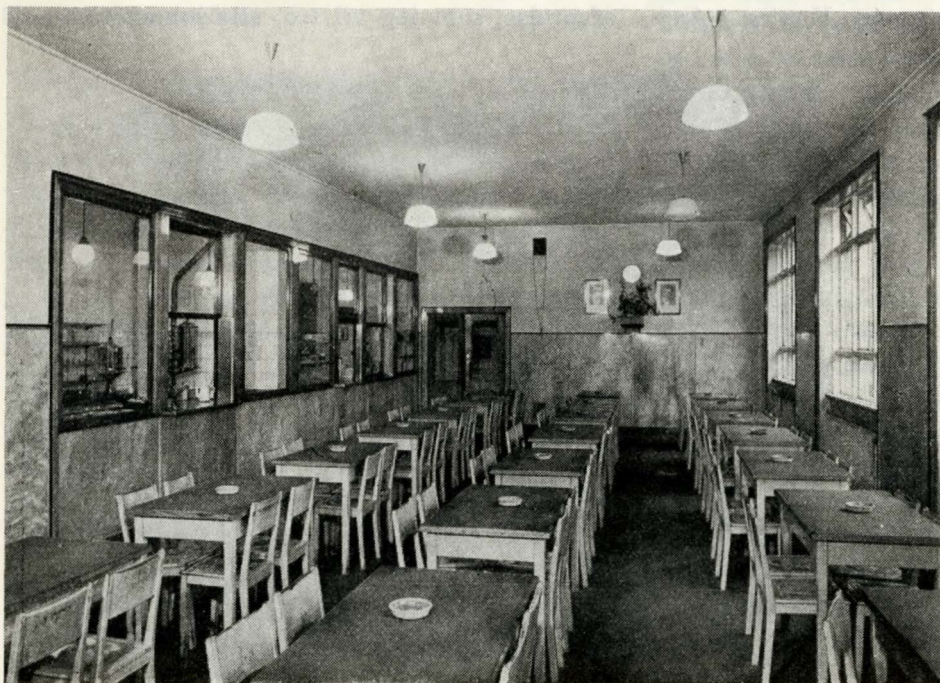
udvalget, lokomotivfører K. T. Pedersen kunne fejre et effektivt 25 års jubilæum, idet han da har været medlem af udvalget igennem 25 ferie-sæsoner.

Måske få ved, hvilken indsats Pedersen har ydet gennem årene, men de, der har arbejdet på nærmere hold, er klar over, at han er en af grundpillerne i feriehjemmets almindelige trivsel. Hvert forår og efterår står han for ledelsen af det forberedende og afsluttende arbejde, og han er den teknisk kyndige i almindelighed. Jeg tillader mig at udbede mig kongressens tilladelse til, at denne jubilæumsdag fra foreningens side bliver markeret på synlig måde.

Samarbejdsudvalgene.

Samarbejdsudvalgenes hovedudvalg og distriktsudvalg har jævnligt holdt møder. Som vi allerede gav udtryk for ved udvalgenes oprettelse, var det at foretrække ikke at henlægge sager vedrørende velfærdsforanstaltninger til behandling i distriktsudvalgene. Den gennem mange år anvendte praksis med behandling af velfærdsforanstaltninger mellem organisationerne og administrationen anså vi for så hensigtsmæssig, at en nyordning ikke burde anbefales. Af hensyn til samarbejdsudvalgsreglernes § 5 mente flertallet indenfor hovedudvalget i første omgang ikke, man kunne komme udenom en forandring. Senere og efter en kortere prøvetid blev man klar over, at det gamle system fortsat burde være rådende.

Oprettelsen af lokale udvalg er det ikke gået



Et af hovedpunkterne indenfor jernbaneorganisationernes samarbejde er driften af marketenderier ved forskellige tjenestesteder.

så stærkt med, og der synes at herske en del tvivl om, hvorledes sagen skal fanges an ude på tjenestestederne. Vi har imidlertid i Dansk Lokomotiv Tidende redegjort for enkelthederne herom, og der skulle derfor ikke være grund til at komme nærmere ind her på ved denne lejlighed. Men jeg skal til gengæld opfordre vore tillidsmænd til at tage sagen op til overvejelse og behandling med repræsentanter fra de øvrige organisationer sammen med de stedlige arbejdsledere.

Tiden må være inde til en udbygning af samarbejdsudvalgene, og skulle nogle stå overfor tvivlsspørgsmål, skal vi fra hovedledelsen gerne være til disposition med råd og vejledning.

Bedriftsværn og hjemmeværn.

Desværre lever vi fortsat i en verden præget af uro og usikkerhed. Vort militærvæsen er i de senere år blevet stærkt forøget, og det har tillige været nødvendigt med oprettelsen af specielle værn indenfor civilbefolkningen. Det gamle bedriftsværn fra besættelsestiden er således genoprettet indenfor Danske Statsbaner, og der er over hele landet oprettet kompagnier indenfor hjemmeværnet. Medens det første værn ikke har bud til lokomotivpersonalet, fordi det hovedsagelig sammensættes af mandskab blandt det stationære personale, har hjemmeværnet bud til os alle, og jeg finder anledning til at opfordre vore tillidsmænd til at arbejde for denne sag.

Skal vi gøre os håb om et effektivt forsvar til bekæmpelsen af en femte kolonne eller andre snigløbere, såfremt vort land udsættes for et angreb udefra — hvad vi naturligvis alle håber ikke sker, men alligevel må sikre os imod — er det nødvendigt, at så mange som muligt melder sig til denne frivillige tjeneste.

»Odin og Roeskilde«.

Da der fra samfundets side i 1952 blev gjort et stærkt fremstød for at skaffe midler til bekæmpelse af sygdomme m. v. blandt den grønlandske befolkning, besluttede hovedbestyrelsen at gå effektivt ind for sagen, og man diskuterede, på hvilken måde dette bedst kunne ske.

Vel vidende, at interessen for banernes trækraft er stor ude omkring i alle samfundslag, og med henblik på en udnyttelse af denne, og for at forøge populariteten for lokomotiver og motorvogne, vedtoges det at lade udarbejde og fremstille et billedværk med samtlige lokomotiver og motorvogne, der var eller havde været

i drift indenfor Danske Statsbaners nuværende område.

Med velvillig støtte fra generaldirektøren, maskinchefen, Statsbanernes museum, kontorchef J. P. A. Andersen og overmaskiningeniør Einer Hansen, fik vi fremstillet et meget smukt hefte. Det er i sig selv en sjældenhed, fordi noget tilsvarende ikke tidligere er udsendt her i landet eller i Norden i det hele taget. Grundet på den frivillige assistance og uden en øre i udgift til medarbejdere, samt fordi vi valgte at udgive bogen på eget forlag, var vi i stand til at holde en pris af 15 kr. pr. eksemplar. En efter vor opfattelse overkommelig pris for alle, ikke mindst taget i betragtning, at der virkelig er tale om en interessant bog, gedigent udført.

Vi har da også haft den glæde, at hele den danske presse uden undtagelse anmeldte bogen på en meget rosende måde. Den er sendt til institutioner og enkeltpersoner indenfor de nordiske lande og en hel del af de sydlige lande. Ligesom der har været efterspørgsel fra England og Amerika. Bogen er i disse dage med på verdens største bogudstilling i München.

Det er naturligt ved udarbejdelsen af en sådan plan, at der regnes med afsætning af et vist antal eksemplarer indenfor ens egen medlemskreds. Alt tyder imidlertid på, at vore medlemmer ikke helt har forstået, hvilken betydning det har haft også for lokomotivmandsstanden, at denne bog kom på markedet. Vi har endnu ikke afsat så mange bøger til medlemmerne, som vi havde håbet på, hvorimod vi til gengæld snart har omkostningerne dækket og derfor kan se hen til den dag, hvor det ønskede overskud bliver en realitet.

Afslutning.

Med disse ord har jeg søgt at trække linierne op for de sager af principiel betydning, og som jeg anser for at have stor interesse for vore tillidsmænd. Som det fremgår af de udsendte halvårslige beretninger er det, jeg her har anført, kun et udpluk af de sager, hovedbestyrelsen har beskæftiget sig med. Store og små problemer er gået ind i arbejdet, og vi håber, at de løste sager har fået et tilfredsstillende resultat.

Vi har som hidtil haft et godt og udmærket samarbejde med den gamle kreds af organisationer og i fællesskab med dem har vi bragt værdifulde resultater hjem. Såvel i ind- som udlandet har vi høstet erfaringer og indhentet gode råd hos os venligsindede organisationer, hvorfor jeg retter en tak til dem alle og udtaler håbet om,

at vi også i fremtiden må stå sammen i arbejdet til fælles gavn for os alle.

Med en tak til hovedbestyrelsens medlemmer, afdelingernes tillidsmænd såvel dem, som er tilstede her på kongressen som dem, der i løbet af årene er fratrådt, for et loyalt og godt samarbejde og med en hjertelig tak til foreningskontorets damer, overlader jeg hermed hovedbestyrelsens beretning til kongressens videre behandling.

Detailpristallet april 1953

Detailpristallet, der offentliggjordes i april, viste et fald på 3 points i forhold til pristallet for januar, og med basis i priserne i juli 1914 er det beregnet til 375 points. De samlede udgifter er faldet med 111 kr. og udgør herefter 12369 kr. Fødevarergruppen fremtræder med det største fald, nemlig 60 kr. Udgifterne til brændsel og belysning er faldet med 30 kr. Udgiftsposterne vedrørende bolig og skatter reguleres kun i forbindelse med pristallene i januar og juli. Prisfaldet medfører ingen ændring i antallet af reguleringstillægsportioner.



Tak

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min mand's, pens. lokomotivfører N. L. Hansen, Ordrup, bisættelse.

Johanne Hansen.

Hjertelig tak for udvist deltagelse ved min kære mand's, lokomotivfører J. A. Mikaelen, død og begravelse. Tak for fanernes tilstedeværelse og de mange smukke blomster og kranse.

På børns og egne vegne

*Mary Mikaelen,
Knudsgade 15, Esbjerg.*

Hjertelig tak for venlig deltagelse ved min mand's, pens. lokomotivfører F. M. Rasmussen, Slagelse, død og begravelse.

Louise Rasmussen.

Hjertelig tak for venlig opmærksomhed ved mit jubilæum.

A. E. Ravn, lokof., Fa.

Dødsfald

En meget afholdt depotleder, lokomotivmester E. L. V. Andersen, Nyborg, er afgået ved døden, og nedestående bringes Nyborg afdelingernes mindeord.

Lokomotivmester E. L. V. Andersen er pludselig afgået ved døden i sit hjem i tjenesteboligen på Sølystvej.

Igennem 35 år har Andersen øvet sin gerning indenfor DSBs maskinafdeling her i Nyborg. Andersen har, bogstavelig talt, tjent sig op til sin nuværende stilling som maskindepotets leder igenem disse mange år. Han ansattes som håndværket den 17. april 1917, blev lokomotivfyrbøder 1. april 1918, lokomotivmester 1. september 1934, og maskindepotets leder 1. februar 1937. Det er således ikke for meget sagt, at mester Andersen, som han til daglig blev kaldt blandt lokomotivfolk, har begyndt sin lokomotivmandsgerning helt fra neden af. Han gik helt og fuldt op i sin gerning med en interesse, som kun kan betegnes som enestående. På en stiltfærdig og nobel måde forstod han, både som lederen at varetage Statsbanernes interesser samtidig med, at han omfattede alt sit personale med en næsten rørende omsorgsfuldhed.

Blandt personalet vidste man altid, at hvad enten det var tjenstlige sager eller private sorger og bekymringer, kunne man altid trygt henvende sig til mester Andersen i forvisningen om, at med hele sit varmfølende hjerte ikke alene forstod han at hjælpe, men havde også varme og trøstende ord at lindre bekymringerne med, både når det gjaldt personalet, og i de tunge stunder, når det gjaldt familien.

Meget, både tjenstligt og personalets ve og vel, har gennem årene var lagt på mester Andersens skuldre, med en sjælden fin og hjertelig forståelse har han stedse vejledet og hjulpet sit store personale, det er derfor ganske naturligt, at alle så op til mester Andersen med en tillidsfuldhed og ærbødighed, som vel kun få foresatte er beskåren.

Den inderligste og hjerteligste medfølelse samler sig nu om mester Andersen's familie med samme varme, som han så ofte har deltaget i lokomotivpersonalets sorger. Hele hans store personale deltager i den sorg, der så pludselig har ramt hjemmet. Lokomotivfolkene har mistet en retlinet, varmhjertet og forstående foresat og medarbejder, men hans minde vil altid blive bevaret i taknemmelighed af alle de mange, som han igennem de mange år følte han havde omsorg for.

S.



Forfremmelser til lokomotivførere pr. 1-5-53.

Lokomotivfyrbøderne:

- H. P. Kjær Hansen, Gedser, i Nykøbing F.
- K. L. Nielsen, Næstved, i Kolding.
- O. G. N. Jensen, Helsingør, i Esbjerg.
- A. Østerlund Møller, Svendborg, i Padborg.
- G. E. Traczyk, Odense, i Padborg.
- P. K. Hansen, Faaborg, i Tinglev (tildelt hverv som depotforstander).
- B. C. N. J. Kubel, Roskilde, i Padborg.

Forflyttelser pr. 1-5-53:

Lokomotivførere:

- N. Bak, Padborg, til Aarhus.
S. A. Rasmussen, Esbjerg, til Aarhus.
K. D. Christensen, Fredericia, til Aarhus.
V. B. Hansen, Korsør, til Esbjerg.
B. Jensen (Holm), Nykøbing Falster, til Korsør.
H. P. H. Hansen, Padborg, til Fredericia.
E. Seitzberg, Nyborg, til Faaborg.
K. W. Thomsen, Kolding, til Nyborg.
A. K. R. L. Hansen, Faaborg, til Aarhus (som lokomotivmesteraspirant).

Lokomotivfyrbødere:

- G. B. Østergaard, Korsør, til Fredericia.
J. V. B. Nielsen, København Gb., til Padborg.

Ansættelse som lokomotivfyrbødere pr. 1-5-53.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

- H. J. Pedersen, Korsør, til Korsør.
A. Nielsen, København Gb., til København Gb.
B. Jensen, Esbjerg, til København Gb.
P. E. H. Nielsen, Korsør, til Korsør.
F. T. Rasmussen, København Gb., til Gedser.
T. S. Andersen, Korsør, til Roskilde.
H. P. D. Henriksen, Padborg, til Padborg.
B. Klemmensen, Fredericia, til København Gb.

Forflyttet pr. 6-5-53.

Lokomotivfyrbøder:

- N. J. Nielsen, Fredericia, til Køge, som traktorfører.

Uansøgt forflyttelse pr. 17-5-53.

Lokomotivførere:

- A. V. Christensen, Glyngøre, til Struer (med ophør af funktion som depotforstander).

Forflyttelse efter ansøgning pr. 17-5-53.

Lokomotivførere:

- R. H. Petersen, Glyngøre, til Aarhus.

Lokomotivfyrbøder:

- E. M. Pedersen, Glyngøre, til Struer.

Overgået til anden stilling.

Lokomotivfører til lokomotivfyrbøder.

- A. Clausen, Padborg, i Padborg.

Afsked.

Lokomotivførere:

- E. A. Steen, Thisted (depotforst.), afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-7-53).
R. N. Rasmussen, København Gb., afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-7-53).

Dødsfald blandt pensionister.

- pens. lokomotivfører F. M. Rasmussen, Gyldenløvesgade 16, Slagelse (d. 28-4-53).

NYE ADRESSER

Lokomotivfører-underafdeling:

Ringkøbing: Underafdelingsrepræsentantens navn og adresse rettes til: M. Gregersen, Rindum, Ringkøbing.

Skive: Underafdelingsrepræsentantens navn og adresse rettes til: E. Mortensen, Sjællandsgade 14, 2. th., Viborg.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinært medlem pr. 1-5-53.

pens lokomotivfører N. K. Hansen, Sdr. Ringgade 41, 2., Aarhus.

»Lanternen«

afholder sin årlige skovtur tirsdag den 2. juni. Deltagerne mødes kl. 9,15 pr. ved Valby station, hvorfra starten med rutebiler foregår. Der køres til Asminde-rød kro, hvor den medbragte frokost fortæres og hvortil »Lanternen« serverer 1 øl og 1 snaps. Turen fortsætter gennem det skønne Nordsjælland til Paradisbakkerne, hvor der aflægges besøg på det berømte Tegners museum. På Hulerød kro skylles museumsstøvet med en kop kaffe og brød. For de modige bliver der lejlighed til at bade, og for de tørstige vil den lokale købmand arrangere øl på stranden. Kl. 18,00 serveres middag bestående af ½ kylling med agurkesalat, hertil en øl. Desserten er is med bær. Efter spisningen danses der til kl. ca. 23,00, hvorefter turen atter går hjemad med ankomst til Valby kl. ca. 24,00. Prisen pr. deltager er 13,00 kr., og indtegningen, der slutter fredag den 22. maj kl. 12, finder sted på Gb., Av., Hgl. samt hos formanden, elf. B. A. Jensen, Su. 6495 u.

Bestyrelsen.

Det jysk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek

Bibliotekets ordinære generalforsamling afholdes i bibliotekslokalet på hovedbanegården i Aarhus, opgang F, fredag den 26. juni 1953 kl. 16,30 med dagsorden:

1. Beretning om virksomheden.
2. Fremlæggelse af det reviderede årsregnskab.
3. Valg af 2 bestyrelsesmedlemmer i henhold til statutterne. (De afgåede er: Trafikinsp. V. H. Møller og overtrafikktl. S. Svane Knudsen.)
4. Valg af revisor. (Den afgåede er regnskabsfører J. P. E. J. Hedegaard.)
5. Valg af 1 suppleant for bestyrelsen. (Den afgåede er overportør N. M. Andersen.)
6. Valg af 1 suppleant for revisorerne. (Den afgåede er kontorass. frk. I. V. Jensen.)
7. Eventuelt.

Det reviderede årsregnskab for 1952—53 vil være fremlagt i bibliotekets udlånslokale i tiden 16.—26. juni 1953 til gennemsyn for bibliotekets medlemmer.

P. B. V.
S. Svane Knudsen.

Byttelejligheder

2 værelses lejlighed (med kakkelovn) i Aarhus ønskes byttet med tilsvarende eller større lejlighed i København eller nærmeste omegn.

Remisearb. G. Houman Sørensen,
Saltholmsgade 15, II,
Aarhus.

Odense—København.

Undertegnede har i udkanten af Odense en solrig 2½ værelses lejlighed i et 13 år gammelt 3-familiers hus. Lejligheden er 1. sal i huset og koster kr. 65,00 om måneden.

Ovennævnte lejlighed ønskes byttet med lejlighed i København eller omegn. Hvis tilbudet har interesse, bedes De venligst henvende Dem til undertegnede.

Trafikassistent Preben Frank,
Østerbros godsekspedition,
København Ø.

Aarhus—Nyborg.

En 2 værelses moderne lejlighed med centralvarme og varmt vand, haves i Aarhus, denne ønskes byttet med en 2—2½ værelses lejlighed i Nyborg, helst moderne.

Svend Aage Nielsen,
Vestre Ringgade 102,
Aarhus.

Statsbanepersonalets Sygekasse

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige øjenlæger antaget doktor Jørgen Bøjer, Hobro.

Doktor Bøjer afholder konsultation Adelgade 42 kl. 12—14 samt efter aftale, lørdag dog kun efter aftale.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige specialister i øre-, næse- og halssygdomme antaget doktor Preben Kreutzfeldt, Birkerød.

Doktor Kreutzfeldt afholder konsultation Hovedgaden 19 kl. 16—17, undtagen lørdage.

(Mel.: I skoven skulle være gilde.)

Man diskuterer silde
og tidligt om, hvorvidt
man damptog bruge ville
eller ha' el-trafik.
Den ene siger det ene,
den anden vil nu mene,
at dit og dat er noget skidt,
så er man lige vidt.

Men skal man vid're køre,
der må maskiner til,
og vi vil gerne høre
om foran eller bag
vi være vil i denne
udvikling her til lands,
thi tog ad skinner trende
må køre uden stands.

Og man kan ikke vælge,
enhver må kunne se,
de baner helt at sælge,
så noget må der ske.
Hvad det nu dog skal være,
det er det såre svære,
som et traktionsudvalg ved flid
forklarer til sin tid.

På banen skulle være gilde
den dag, man det udfandt,
for den så gerne ville
fornøje, ikke sandt.
Og kan man først fornøje,
man taksten kan forhøje,
så det vil være såre rart,
om ej det sker for snart.

Vi elsker kompromiser,
så man kan sagtens tro,
hvad kommissionen siger,
at løsningen bli'r go'.
De lægger damp i rør,
hvor el-tråd hængte før,
så kan de fjerne kedlerne
på hvert et gammelt lok.

—h.

Damp eller Elektricitet

