



Skal vort trafiksystem ledes over i privatkapitalens hænder?

Privatbanerne har nu landet over afholdt deres aarlige generalforsamlinger, hvor bl. a. banernes driftsresultat forelægges for kommunerepræsentanterne. Man har set, hvorledes den ene bane efter den anden fortsat udviser dette nedslaaende resultat, større underskud end det foregaaende aar.

Samtidig offentliggøres i dagbladene med fede typer tallene paa de store beløb kommunerne skal udrede.

Fra læserens side bliver det modtaget med mer eller mindre antipati, en skuldertrækning eller et raserianfald, lige som man nu er indstillet, nej, de baner er færdige til at blive lukket.

Vi har rute- og lastbiler, vi har lillebiler og turistbusser og vore egne private biler, hvorfor saa blive ved at ofre de mange penge aar efter aar, skatterne er tyngende nok endda.

En kommunerepræsentant paa en stedlig generalforsamling tolkede sine tanker med ordene — er det ikke med banerne som med vore heste, vi skiller os af med, efterhaanden som vi faar mekaniseret. Maaske var han ogsaa en af dem, der med rund haand har anbefalet den ene koncession efter den anden, for jo flere biler vi har i kommunen, jo billigere kan vi faa vore grise, kreaturer og kartofler transporteret.

Lad os søge at komme ind til kernen af denne misere, der rider landet som en mare.

Landevejstrafikken har de sidste par aar taget et mægtigt opsving, og selv om man raaber op om landets valutabesparelser, viser det sig, at importen af biler, særlig lastvogne, er i stadig stigen.

Det er jo saadan, at enhver, der ejer nogen kapital og ellers har et hæderligt rygte, kan erhverve sig en lastbil og et næringsbrev og nedsætte sig som vognmand. Der kræves ingen uddannelse udover et kørekort, og nu begynder den vilde jagt, for penge skal der jo tjenes hver dag; manden skal leve, og er der restgæld paa vognen, skal afdragene falde punktligt, ellers bliver de slemme renter paalagt yderligere nogle procenter. Han erfarer snart, at den fidus med bilen var han ikke ene om, nej, der er mange. Der maa køres lidt billigere end de andre konkurrenter, for han skal jo indarbejdes.

Hvem høster nu profitten af denne smudskonkurrence, er det samfundet? er det den jævne forbruger i almindelighed? nej, det er privatkapitalens folk. Varene bliver af den grund ikke billigere. Jeg skal ikke her komme nærmere ind paa den side, der hedder indtægten, men at den er meget ukontrolabel i skattemæssig henseende, nærer vist ingen tvivl om. I sandhed et kønt perspektiv.

Vi ser, hvorledes de rejsende i stadig stigende grad benytter sig af rutebilerne. Her har man ogsaa en vis evne til at ligge i underkanten med taksterne. Jo, det er publikums pengepung der lefles for.

Af partipolitiske grunde er det vanskeligt i folketinget at blive enige om en løsning. Det en gang i sin tid nedsatte trafikudvalg er sikkert afgaaet ved en blid og rolig død.

Har man læst lidt om finansloven for 1953—54, tegner billedet sig sandelig heller ikke for lyst der; selv D.S.B. er blevet finanslovens smertensbarn. Der regnes med et underskud paa 88,8 mill. kr. for det kommende aar. Det skal blive interessant at se, hvad regeringen vil gøre ved de nu kommende grundlovsændringer. At næringsloven af 1931 trænger til en revidering, er der vist ingen tvivl

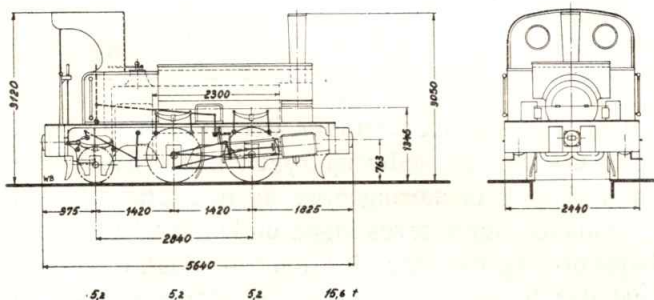
om, for i sin nuværende form er den i høj grad bleven af samfundsskadelig karakter paa trafikens omraade.

Underskuddet ved banerne har nu naaet saa store højder, at det er blevet faretruende for samfundet.

Nu er spørgsmaalet: Evner regeringen at raade bod paa dette trafikkaos, eller skal trafikken ledes over til smaa selvejende ukontrollerede forretninger.

Medens samfundet sukker under de store skattebyrder, samler de private monopoliserede rutebilejere formuer.

Nordjyden.



Det første privatbanedamplokomotiv.

I oktobernummeret saa vi det sidste og hidtil største skud paa stammen: privatbanernes trækraft. I dette nr. ser vi paa det allerførste, spæde skud.

I 1869 aabnedes den første privatbane (naar bortses fra de af staten overtagede sjællandske baner) i Danmark fra Maribo til Bandholm, kun 7,5 km lang. Der anvendtes normal sporvidde, men banen havde ingen forbindelse med andre baner. Man anvendte paa de heromtalt 2 maskiner og de første vogne en særlig centralpuffe med indbygget kobling. Da Lollandsbanen Nykøbing F.—Nakskov aabnedes i 1874, gik man naturligvis over til normale sidepuffer og midterkobling.

Til banens aabning anskaffedes 2 stk. tendermaskiner, som byggedes paa den berømte engelske lokomotivfabrik, Robert Stephenson i Newcastle. Det er iøvrigt de eneste engelskbyggede privatbanelokomotiver i Danmark. Dog faar Aalborg Privatbaner i aar, 83 aar efter, 2 dieseltraktorer fra en engelsk lokomotivfabrik!

Ved en henvendelse fornyligt til Stephenson's gamle fabrik lykkedes det at fremskaffe den originale tegning af lokomotiverne. Den gives her med metriske maal indtegnet.

Som det ses, er lokomotivet et B 1-koblet tenderloko med en tjenestevægt paa 15,6 t. Rammerne var af 16 mm jernplade, mens pufferplanker og stødpuder var af træ. Fødevandet opbevaredes i en

saakaldt saddeltank oven paa rundkedlen. Førerhuset er typisk engelsk med cirkelrunde vinduer i forpladen og afrundet tagkant i siderne. Bagvæggen var kun 1,2 m bred, saa det har næppe været behageligt at køre baglæns i daarligt vejr. Fjedrene var ophængt fast i rammerne uden balancer.

Kedlen fik fødevandet fra 2 injektorer af støbejern, noget nyt dengang. Før i tiden satte man nemlig vand paa kedlen ved stempelpumper, som blev drevet fra gangtøjet. Desværre viser Stephenson's tegning ikke, hvilket tryk sikkerhedsventilerne var indstillet til, men det har antageligt kun andraget 8 kg/cm².

Lokomotiverne havde, saavidt det har kunnet oplyses, ikke noget driftsnummer, men anvendte fabrikens byggenumre 1917 og 1918. 1917 overførtes i 1896 til Lollandsbanen og udrangeredes i 1904, mens 1918 udrangeredes i 1896.

Maskinernes tekniske data var iøvrigt:

MBJ 1917 og 1918, 1869.

cylinderdiameter	254 mm	hedeflade	26 m ²
slaglængde	477 mm	risteareal	0,455 m ²
drivhjulsdiam	990 mm	vandbh.	1,6 m ³
løbehjulsdiam	683 mm	kulbh.	0,5 t.
glidere indv. flade		tomvægt	12,8 t.
styring indv. Stephens.		tjenestev.	15,6 t.

Skruerbremse med 2 træklodder paa det midterste hjulsæt.

William Bay.

Personalia.

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

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

Afdl. 34. Stubbekøbing-Nysted Jb.

Lokomotivfører P. Fries har søgt og faaet sin afsked fra 1. september 1952 og overgaar derefter som hvilende medlem.

Afdl. 33. Lollandske Jernbaner.

Motorfører L. Larsen afsked paa grund af alder og overføres derefter til hvilende medlem fra 1. september 1952.

Afdl. 3. Aalborgbanerne.

Dødsfald: Pens. lokomotivfører A. Nielsen afaaet ved døden den 17. september 1952.

Afdl. 48. Lyngby Nærum Jb.

Dødsfald: Pens. værkfører C. Gudnitz afaaet ved døden den 17. september 1952.

Motorfører R. Rasmussen er fra 1. september 1952 forfremmet til værkstedsformand.

Afdl. 23. Kolding-Troldhede Jb.

Lokomotivfyrbøderaspirant Holger Nielsen har efter ansøgning faaet sin afsked fra 1. oktober 1952 og derefter overgaaet til D. S. M. Forbund.

Maskinarbejder Frede Ytzen Jensen er fra 1. september 1952 ansat som lokomotivfyrbøder og fra samme dato indmeldt i Dansk Lokomotivmands-Forbund.

Afdl. 47. Bornholmske Jernbaner.

I stedet for afdøde lokomotivfører F. Petersen er valgt motorfører L. Larsen til afdelingsformand.

Adrs: Storegade 3, Rønne.

Afdl. 18. Horsens-Juelseminde Jb.

Lokomotivfører J. P. Jørgensen er bevilget afsked fra 1. oktober 1952 og overgaaer derefter som hvilende medlem.

Dødsfald.

Værkmester Carl Gudnitz er den 16. september død i en alder af 67 aar, og et langt virke indenfor danske privatbaner er dermed afsluttet. C. Gudnitz begyndte ved Østsjællandiske Jernbaner og var fra 1920—26 ansat ved Haderslev Amts Baner. I 1927 søgte han ind ved Lyngby—Nærum Jernbane og naaede saaledes i april maaned i aar at fejre 25 aars jubilæum. Den første august trak han sig tilbage fra sin værkmeisterstilling, men havde allerede haft sygeorlov et stykke tid og var da mærket af en haabløs sygdom. C. Gudnitz var af væsen sky og indesluttet og kun de færreste kom ham paa nærmeste hold, men dette til trods tror jeg, at de fleste af hans medarbejdere gennem aarene med mig kan samles om et ære være hans minde.

G. Larsen.
afd. 48.

Pensionssagen Ø. S. J. S.

(fortsat)

Ministeriet for offentlige arbejder.
(Trafikministeriet).

København, den 19. december 1951.

Hr. landsretssagfører S. Berning,
København.

I anledning af hr. landsretssagførerens skrivelse af 12. d. m. vedrørende den mellem fhv. stationsforstander C. Rosenstand og Den østsjællandiske Jernbane verserende retssag skal man til de i Deres skrivelse omhandlede spørgsmål 1—4 bemærke følgende:

ad 1: Ministeriet er for sit vedkommende enig i, hvad der er udtalt i privatbanernes fællesudvalgs

kendelse af 3. oktober 1947, hvorefter der ikke er antaget at tilkomme privatbanepersonalets organisationer forhandlingsret for pensionister.

ad 2: Staten har ikke for Den østsjællandiske Jernbane eller i øvrigt for nogen anden privatbane paataget sig en hæftelse for dækning af et eventuelt driftsunderskud. Derimod har staten ved Den østsjællandiske Jernbane i 1875 meddelte koncession paataget sig garanti for forrentning med indtil 4 pct. af jernbaneselskabets aktiekapital.

Ved lov nr. 187 af 12. april 1949 er der tilvejebragt en ordning, hvorefter der ved hver af de aarlige bevillingslove stilles et beløb til raadighed for ministeren for offentlige arbejder til dækning af vanskeligt stillede privatbaners underskud. Hvilke privatbaner, der kan komme i betragtning i saa henseende, afgøres af ministeren efter indstilling af et særligt nedsat udvalg, og de paagældende baner maa bl. a. kunne dokumentere, at den del af underskuddet, der ikke dækkes af staten, dækkes ved tilskud fra anden side. De kommuner, som er interesseret i Den østsjællandiske Jernbanes drift, har i forbindelse med den i henhold til lov nr. 130 af 23. marts 1948 gennemførte modernisering af banen paataget sig garanti for dækning af banens driftsunderskud.

ad 3: Den østsjællandiske Jernbane kan, lige saa lidt som andre koncessionerede privatbaner — ikke optage laan, for hvilke staten hæfter. Der kræves i henhold til privatbanekoncessionerne tilladelse fra ministeriet for offentlige arbejder til laanemodtagelser, men en saadan tilladelse, involverer ikke nogen hæftelse for staten, udover hvad der følger af, at staten som eventuel aktieejer sammen med de øvrige aktionærer i den paagældende bane efter almindelige regler maa finde sig i, at aktiekapitalen i givet fald anvendes til dækning af selskabets kreditorer, derunder laanekreditorer.

ad 4: Ministeriet nærer intet ønske om at indtræde i sagen.

(sign.) *Palle Christensen.*

(sign.) *Bang Christensen.*

Herefter gik sagen om formalia videre til Højesteret med følgende indlæg fra jernbanens sagførere:

Højesterets kæremaalsudvalg,
Christiansborg,
København.

Sag: Det østsjællandiske Jernbaneselskab
ctr.

fhv. stationsforstander C. Rosenstand.

Som svar paa indstævnte indlæg i ovennævnte kæresag maa jeg fastholde, at statsdomstolene maa være kompetente til at afgøre spørgsmaalet om den gyldige voldgiftsaftales udstrækning, og at

navnlig den af fællesudvalget under 3. oktober 1947 afsagte kendelse, saavel under hensyn til sin formulering som under hensyn til, at formandens stemme alene gjorde udslaget, ikke med føje kan paaberaabes til gunst for en anden opfattelse.

Under 3. oktober 1947 af fællesudvalget afsagte kendelse beskæftigede sig overhovedet ikke med de reelle stridsspørgsmaal mellem parterne, men nøjedes med efter at realiteten havde været drøftet for de i forhandlingsreglerne anviste forskellige udvalg at afvise sagen af formelle grunde. Der staar i forhandlingerne ikke noget om undtagelser forsaavidt angaar pensionsspørgsmaal, men tværtimod at uoverensstemmelser mellem banernes tjenestemænd og styrelser af enhver som helst art afgøres i overensstemmelse med disse regler.

Naar der som her foreligger gyldig voldgiftsaftale, der ubestridt anses for betryggende for begge parter, maa det ogsaa være disse parters ret, naar der ikke iblandt voldgiftsmændene er enighed om voldgiftsaftalens omfang, at faa dette spørgsmaal afgjort af domstolene, og dette uanset om man vil bedømme den foreliggende afgørelse som værende af indskrænkende eller udvidende karakter.

Min ærede modparts anbringende om, at forhandlingsreglerne ikke omfatter pensionisterne, fordi disse er forhenværende tjenestemænd, mener jeg ikke er rigtigt, idet det faktiske forhold er det, at der i de forhandlingsberettigede organisationers love er adgang som medlemmer for forhenværende fastansatte, som ved deres afgang var medlemmer. Da organisationernes love skal indsendes til banestyrelsernes fællesorganisation (jfr. forhandlingsreglernes § 2, sidste stk.) maa fællesorganisationen være indforstaaet dermed, hvorfor kravet i forhandlingsreglernes § 2 C. maa antages at være opfyldt netop gennem reglen om, at det kun er forhenværende fastansatte, som kan forblive staaende som medlemmer og altsaa optages paany, hvis de har udmeldt sig, medens man modsætningsvis kan udlede, at de ikke fastansatte tjenestemænd efter deres fratreden ikke kan staa som medlem.

Den herigennem foretagne sondring mellem fastansatte og tidligere fastansatte, hvortil kæremaalsnævnet hører paa den ene side og de øvrige baners ansatte tjenestemænd paa den anden side, maa formentlig ogsaa have den mening, at organisationerne maa have forhandlingsret paa alle de medlemmers vegne, som har ret til at staa og som staar i organisationen.

Det bestrides endelig heller ikke af den ærede modpart, at det netop er organisationerne, der paa kæremaalsindstævntes vegne staar bag ved den nu ved domstolene ansatte sag.

Jeg maa ligeledes fastholde min i kæreskriftet tagne stilling til forstaaelsen af lønningsreglementets § 15 og min ærede modparts henvisning til stats-tjenestemandslovens bestemmelser herom synes mig irrelevant, da Østsjællandske Jernbane, som et privat erhvervsdrivende selskab nødvendigvis maa drives under ganske andre vilkaar end statsbanerne, hvorfor man ikke med føje kan drage forbindende slutninger fra statstjenestemændenes rettigheder og forpligtelser til de ved Østsjællandske Jernbane ansatte.

Jeg skal sluttelig udtale, at det kærede selskab helst ser en afgørelse af realiteten i denne sag ved domstolene, og at man kun under hensyn til den helt rette behandling af sagen har ment det rigtigst at opnaa en bindende afgørelse af formaliteten.

Faxe, den 9. januar 1952.

Med ærbødighed
Anker Andersen.

(fortsættes)

De mørke aftener

er her igen og med dem melder sig hos de fleste trangen til at lære noget; nogle vil fordybe sig i et studium med tilknytning til deres arbejde, andre vil vælge et studium, der intet har med det daglige job at gøre, men som interesserer dem.

Men mange mennesker er af den ene eller anden grund afskaaret fra at følge undervisningen paa en skole. For disse er undervisning pr. brev — korrespondancekursus — det helt rigtige. Man er sin egen herre, bestemmer selv hvor meget man vil læse og hvornaar, og har iøvrigt den fordel ikke at skulle ud i daarligt vejr — maaske ofre mange penge paa befordring.

For husmødrene er korrespondanceundervisning ogsaa ideel. Det er ikke altid lige let at komme afsted om aftenen til en skole, men betydeligt lettere at lære noget er det, naar skolen kommer til husmoderen, der jo i høj grad kan trænge til at „tænke paa noget andet“.

AOFs bvevskole har mange interesserede og tilfredse elever, og De vil sikkert ogsaa blandt nedenstaaende emner finde et eller flere, De kunne have lyst til at gaa i gang med.

Ved de, hvordan man ganger to decimalbrøker? — Udregner en akkord? — Beregner renten af et laan? o. s. v. o. s. v. Det faar De altsammen besked om ved at gennemgaa vort kursus i regning.

Fagforeningsproblemer bør vi alle vide noget om. I vort kursus, aktuelle fagforeningsproblemer faar

De klar besked om septemberforliget — følger tilblivelsen af en kollektiv overenskomst o. m. a.

Det evigt aktuelle problem, skatten, behandles sammen med mange andre ting, f. eks. skolevæsen og boligbyggeri — i kursuset kommunalkundskab.

Der oprettes et samarbejdsudvalg og De bliver maaske medlem. — Hvordan finansieres en virksomhed? — Hvad er status? — Hvornaar stiger de samlede gennemsnitsomkostninger ved større produktion? o. s. v. o. s. v.

Dobbelt bogholderi	kr. 18.—
Regning	kr. 15.—
Nationaløkonomi	kr. 15.—
Bedriftsøkonomi	kr. 15.—
Kommunalkundskab	kr. 15.—
Aktuelle fagforeningsproblemer ..	kr. 15.—
Arbejds- og tidsstudier	kr. 10.—
Familiekundskab	kr. 10.—
Mødeteknik	kr. 10.—

Fremads Folkebibliotek.

Nu kommer bogen ud til dig paa arbejdspladsen.

Fremads Folkebibliotek lægger ud.

Med stigende spænding har man i de sidste maaneder hørt om „Fremads Folkebibliotek“, for det lød jo temmelig fantastisk at man her i landet skulle opleve at kunne købe „rigtige“ bøger i fint udstyr til fabel-priser som 2,85 kr. for hæftede og 4,85 kr. for indbundne eksemplarer. Men nu er spændingen udløst — eller rettere afløst — og ny forbløffelse og stor glæde. Vi har modtaget de tre første bøger fra Fremad, staaet med dem i haanden, og vi synes stadigvæk — for at sige det rent ud — at det lyder, som om det var løgn. FF-bøgerne er omtrent af samme højde som en „normal“ bog, men lidt smallere, et elegant og praktisk format. Den indbundne bog har rødbrun pluviusinryg, smalstribet overtræk og ophøjede titelfelter med guldtryk. Papiret er træfrit, snehvidt og lækkert, og teksten er trykt med en klar og letlæselig skrift, som virkelig giver lyst til at læse. „En bog-drøm bli'r virkelighed“ siger forlaget. Det er ikke falsk reklame.

Virkelig gode bøger.

Med tilfredshed konstaterer man, at ikke blot de tre første romaner, som nu foreligger, men samtlige ti titler, som udgør „første runde“ (nr. 4 udkommer i november, nr. 5 i januar og derefter en om maaneden), bærer tidens bedste danske forfatternavne. Det gælder alle FFB-bøgerne, at tidligere udgaver er helt udsolgt (nogle af dem er i dag store

antikvariske sjældenheder), og samtlige romaner har allerede modtaget kendte anmelderes blaa stempe. Men nok saa interessant for den almindelige læser er det at faa at vide, at FF-bøgerne i høj grad er „publikumsbøger“ — de fængsler og griber ved stærkt bevægede handlingsgang, samtidig med at de — som al god litteratur — giver sande og levende menneskeskildringer. Maaske kunne man sige det paa den maade, at *FFB-bøgerne er lette paa en vægtig maade!* Lad os prøve at give en kort karakteristik af de tre første bind, som nu er tilgængelige for hele den store danske befolkning: *H. C. Branner: „Legetøj“*. Branner er en af vore faa forfattere, som virkelig er paa vej mod verdensberømmelsen, og allerede „Legetøj“ — hans første roman — gav rige løfter for hans forfatterskab. Iøvrigt er den nok hans lettestlæselige og handlingsstærkeste. Den fortæller om en række menneskeskæbner i et stort legetøjsfirma, deres sorger og glæder, deres magtstræb og intriger, erotik og kamp for at naa frem. Man indfanges straks af den store romans fortættede atmosfære, man kender disse typer — de er simpelt hen os selv.

Karen Aabye: „Der er langt til Paris“. Denne roman vil fortrylle de kvindelige læsere — og mere de mandlige. Med gnistrende charme, stor humor og klogskab paa moderne mennesker fortæller den historien om en ung dansk pige, som sidder i byernes by og skal giftes med en pariseringeniør. Hun føler sig temmelig ensom blandt de meget franske og meget fremmede mennesker, og inderst inde længes hun frygteligt efter det rare lille Danmark. Handlingen udspilles i løbet af de sidste ti dage før brylluppet. — Om hun bli'r gift? Læs selv.

Sigurd Elkjær: „Niels Tambours Datter“. En i ordets aller bedste forstand folkelig bog, en farverig slægtsroman fra vore tipoldeforældres, „de skønne følelsers tid“. Prangere og fiskere, lurendrejere og retskafne bønder, herremænd og stoddere staa lyslevende frem, mens læseren føres gennem den afvekslende handling, hvis lysende midtpunkt er den smukke Anne Kirstine.

Saa meget — og saa meget forskelligt — bydes der altsaa allerede i de tre første bind af „Fremads Folkebibliotek“, og naar man saa kigger listen igennem over de næste syv bind med forfatternavne som *Leck Fischer, Tove Ditlevsen, Thomas Olesen Løkken, Jeppe Aakjær* o. s. v., skal man vist nærmest være aandeligt afdød for ikke at falde i voldsom fristelse til omgaaende at sikre sig denne serie og saaledes fra starten lægge grunden til et „hjemmebibliotek“ til næsten uudtømmelig berigelse og nydelse — for næsten ingen penge.

Bøgerne bringes.

„Fremads Folkebibliotek“ forhandles gennem alle boghandlere, men for at gøre adgangen til at erhverve FFB-bøgerne saa let som overhovedet muligt, har Fremad samtidig opbygget et ombudsmands-system, som efterhaanden skal „dække“ samtlige arbejdspladser landet over. Ombudsmanden paa din arbejdsplads viser dig bøgerne, optager bestillinger paa hele serien og bringer dig bøgerne efterhaanden som de udkommer. Spørg efter ham og snak FFB-bøger med ham. — Han har forresten oven i købet en ekstraoverraskelse til alle dem, der straks tegner abonnement.

Ombudsmandsjobbet.

Paa enkelte arbejdspladser er der endnu ikke engageret ombudsmænd. Hvis det er tilfældet paa *din* arbejdsplads, er du maaske netop den rette til dette spændende job som let kan give en pæn ekstraskilling i lommen. Hvis det har din interesse og din arbejdsplads altsaa ikke allerede er dækket, tal da med tillidsmanden og skriv derefter omgaaende til: „Fremads Folkebibliotek“, Nørrebro-gade 54, København N.

Dansk Lokomotivmands Forbunds 19. ordinære kongres.

(fortsat)

Vi har yderligere retssagen fra Østsjællandiske Jernbaner, som egentlig i sin tid blev rejst af Kontorforeningen, men var iøvrigt en pensionssag, der havde fælles og principiel betydning for samtlige organisationer, hvorfor det stod klart, at den maatte føres med juridisk bistand som fællessag.

Sagens første fase er iøvrigt gengivet i „Giv Agt“ for august og september 1951, nr. 8 og 9. Jeg skal derfor ikke trætte kongressen med en gengivelse af dette, da slutspurten sandsynligvis ogsaa vil blive optaget i de forskellige fagblade, saaledes, at man derigennem kan faa et helhedsindtryk af hele denne sag. Jeg kan her, som saadan indskrænke mig til et ganske kort resumé af det senere passerede.

Traktorspørgsmaalet.

Jeg skal nu gaa over til en omtale af et helt nyt problem i vort arbejdsfelt, nemlig indførelse af traktorer til rangering. Naar jeg kalder det et helt nyt problem, saa er det jo ikke saadan ment, at man ikke tidligere har haft traktorer f. eks. til mindre bevægelser af vogne ved pakhus og lignende, hvilket vi jo har haft forskellige steder i landet i mange aar, men her er der tale om kraftige traktorer til alt rangerarbejde og til erstatning for

de tidligere anvendte rangerlokomotiver, et spørgsmaal, som man gennem vort broderorgan, „Norsk lokomotivmands Tidende“ har konstateret, ogsaa er aktuelt i Norge. — Dette spørgsmaal blev rejst ved Aalborgbanerne ved en skrivelse til forbundet af 8/3 d. a.

Da det blev en kendsgerning, at banen ville anskaffe disse køretøjer til det arbejde, hvor der tidligere har været beskæftiget 4—6 lokomotivførere, er det jo naturligt, at personalet søgte at bevare dette rangerarbejde for vore medlemmer og søgte forhandling angaaende betjeningen af dem, men banen nægtede at forhandle om dette spørgsmaal og paastod, at det ikke var forhandlingsberettiget iflg. forhandlingsreglerne. For, af hurtigst mulige vej, at faa dette konstateret, sendte jeg den 17/3 følgende skrivelse til Ministeriet for offentlige arbejder:

„Som det fremgaar af vedlagte bilag 1—2 og 3, er det hensigten ved Aalborg Privatbaner at anskaffe 2 traktorer til rangering i henhv. Aalborg og Nr. Sundby som erstatning for de nuværende rangerlokomotiver.

Dette vil betyde en ret følelig reduktion i banens normerede behov af lokomotivførerstillinger paa indtil 5 a 6 lokomotivførere, hvorfor man fra vor derværende afdelings side — ved bilag 1 — har søgt at bevare dette arbejde indenfor maskinbranchen ved, gennem forhandling, at faa fastslaet, at traktorerne blev betjent af lokomotivfyrbødere (14. lønningsklasse).

Da banestyrelsen imidlertid, som det fremgaar af bilag 2, vil hævde, at dette spørgsmaal ikke er forhandlingsberettiget, men at man var villig til at tage en samtale om sagen, hvilket ogsaa har fundet sted, (bilag 3) men uden at føre til det ønskede resultat, nemlig at bibeholde dette rangerarbejde for lokomotivpersonalet selv under andre lønningsformer, maa man fra forbundets side tillade sig at henvise til forhandlingsreglernes § 1, linie 3 og 4, hvori det hedder: „At ethvert fagligt spørgsmaal er forhandlingsberettiget, og videre til § 3, stk. 1, linie 4 og 5: De ansattes personlige retslige stilling ved banen og lignende.“

For at dette spørgsmaal ikke skal hales urimeligt længe ud, tillader man sig ved nærværende, under henvisning til forhandlingsreglernes § 6, første stk. 7. og 8. linie, at indanke sagen for ministeriet for offentlige arbejder, for at faa konstateret, hvorvidt omhandlede spørgsmaal er forhandlingsberettiget eller ikke.

Jeg modtog ved skrivelse af 4. april følgende svar:

Efter at bestyrelsen for Aalborg Privatbaner i skrivelse af 4. f. m. overfor Dansk Lokomotivmands-

Forbunds afd. 3, har afvist spørgsmaalet om betjening af banernes nye rangertraktorer som forhandlingsberettiget i henh. til reglerne om forhandling mellem styrelserne for danske privatbaner og tjenestemænd ved disse, har forbundet ved skrivelse af 17. f. m. i medfør af nævnte reglers § 6 indanket spørgsmaalet til ministeriets afgørelse.

I denne anledning skal man herved meddele, at bestemmelserne i forhandlingsreglernes § 6, hvorefter ministeriet i givet fald kan foranledige en udfærdiget instruks eller et regulativ suspenderet, indtil forhandling har fundet sted, ikke ses at kunne finde anvendelse i et tilfælde som det foreliggende, og at ministeriet, for ikke at foregribe privatbanernes fællesudvalgs eventuelle senere kendelse, ikke har ment at burde udtale sig om, hvorvidt det rejste spørgsmål kan være genstand for forhandling i henhold til forhandlingsreglerne.

Man maa derfor have forbundet henvist til, saafremt der ønskes videre foretaget i sagen, at begære forhandling om banernes forhandlingspligt i den her omhandlede henseende.

P. M. v.
(underskrift).

Der blev derefter afholdt forhandlings- og mæglingssmøde om banernes forhandlingspligt, hvor der naturligvis heller ikke opnaaedes enighed og sagen er nu indsendt til fællesudvalget ved følgende:

20. maj 1952.

Til Privatbanernes fællesudvalg,
København.

Hoslagt tillader man sig, i fortsættelse af tidligere henvendelse til ministeriet for offentlige arbejder af 17. marts d. a., hvor Dansk Lokomotivmands-Forbund henvistes til at søge forhandling om banernes forhandlingspligt angaaende den i samme skrivelse omhandlede sag, at fremsende afskrift af protokoller for forhandlings- og mæglingssmøder afholdt henhv. den 21. april og 13. maj d. a., da der ikke kunne opnaas enighed om spørgsmaalet „Banernes forhandlingspligt“, og anmoder det ærede fællesudvalg i henh. til forhandlingsreglernes § 5, stk. 3, at optage sagen til behandling og afgørelse.

Som begrundelse for organisationens paastand, tillader man sig at henvise til forhandlingsreglernes § 1, samt til tidligere afsagt kendelse i fællesudvalget, hvorefter kun enkeltmands ansættelse og afskedigelse samt tekniske spørgsmål, ikke er forhandlingspligtig, og da omhandlede spørgsmål ang. rangermaskinernes bemanning og betjening, hvad enten rangeringen udføres med rangermaskiner eller traktorer, i saa udpræget grad berører tjeneste-

mandsorganisationerne og arbejdsforholdene, kan et saadant spørgsmål efter vor formening ikke udelukkes fra forhandlingspligten, hvorfor man maa henstille, at personalets ønske om forhandling bliver imødekommet.

P. F. v.
C. P. Einshøj.

Saadan ligger denne sag i øjeblikket. Den forventes at komme for i fællesudvalget i sidste halvdel af denne maaned, men det der her sker er en nøjagtig gentagelse af spørgsmaalet i sin tid om motorvognenes betjening. Banerne søger efter bedste evne at nedskære lønningerne. De søger at skabe konkurrence mellem organisationerne for at faa den billigst mulige arbejdskraft, som de kan udnytte efter forgodtbefindende. — Det gælder om at faa altmuligmænd, som er villige til at risikere pelsen og sikkerhedsbestemmelserne ved at springe op og ned af maskinerne, selv skifte spor uden at standse helt og op igen og køre videre og iøvrigt hjælpe til med ud- og indlæsning. Dette er tanken med banernes bestræbelser for konkurrencen, og derfor søger de at sætte splid mellem organisationerne ved at lokke de lavere lønnede funktionærer til at søge disse pladser. Desværre har de hidtil haft alt for stort held med deres bestræbelser i saa henseende.

I denne forbindelse skal det sluttelig meddeles, at vi, foranlediget af et stadigt stigende krav fra Privatbanefunktionærernes Forbunds side om erhvervelse af skinnebus- og motorførerstillinger, hvorom der er forekommet stærk kritik fra vore afdelingers side, indenfor hovedbestyrelsen har set os nødsaget til at fremsætte visse modforholdsregler. Disse modforholdsregler blev dog først fremsat, efter at man fra modpartens side havde stillet krav om ogsaa at faa de paa banernes værksteder fast ansatte maskinarbejdere, som staa i vort forbund, overflyttet til Privatbanefunktionærernes Forbund, hvilket vi naturligvis afslog. Da dette forbund, selv om de har oprettet en haandværker- og depotafdeling, ikke har spor føling med maskinarbejdere ved banerne, hvorimod vi, som har overflyttelsesregler med smedeforbundet, staa i daglig kontakt med værkstedet og maskinarbejderne, saavel fagligt som arbejdsmæssigt set, — gik saa vidt, at de, efter at vi havde afslaaet at lade disse kolleger overflytte, indankede spørgsmaalet for De samvirkende Fagforbunds grænsenævn, maatte vi naturligvis gribe til modforholdsregler og stillede efter hovedbestyrelsens enstemmige vedtagelse, idet vi samtidig afviste det fremsatte krav, følgende modforslag angaaende organisationstilhørsforholdet:

„At de trafikmænd, der fremtidig overførtes til skinnebus- og motorførertjenesten, skulle overflyttes til Dansk Lokomotivmands-Forbund.“

Dette forslag protesterede det modstaaende forbund imod at optage i grænsesagen, hvorpaa vi fra formanden for De samvirkende Fagforbund modtog følgende svarskrivelse:

(genpart).

6. december 1951.

Til Privatbanefunktionærernes Forbund.

Vi har modtaget det ærede forbunds skrivelse, hvori man giver os tilslutning til at udarbejde et klageskrift til brug i den grænsesag, som er verserende mellem forbundet og Dansk Lokomotivmands-Forbund.

Vi har ligeledes fra Lokomotivmands-Forbundet faaet en skrivelse, hvori der gives udtryk for, at man ogsaa er glad for vort tilbud om at udarbejde svarskrift, for at man kan være fuldt orienteret fra begge forbunds side, idet vi af Lokomotivmands-Forbundets svarskrivelse forstaar, at man finder det rimeligt, at spørgsmaalet om tilhørsforholdet for de kørende skinnebusførere ogsaa bliver behandlet, og vi kan ikke se rettere, end at det maa være berettiget fra Lokomotivmands-Forbundets side at fremføre spørgsmaalet undet proceduren i grænseudvalget, og vi er af den opfattelse, at det maa være bedst for de to forbund at faa en klar afgørelse om, hvorledes medlemsskabet for de forskellige kategorier af arbejdere bør være.

Derfor synes vi ikke, at man skal protestere imod, at man fra Lokomotivmands-Forbundets side rejser dette spørgsmaal, hvilket ogsaa vanskeligt kan lade sig gøre, for forbundene er jo hver især berettiget til at fremføre deres synspunkter, hvis de mener deres egne organisationsinteresser bliver gaet for nær.

Vi skal nu paa nøgtern og neutral maade udarbejde saavel klage som tilsvaer til brug for grænseudvalget, og vi vil samtidig tilstille de ærede forbund nogle eksemplarer deraf.

P. F. v.

(sign). Ejler Jensen.

Denne svarskrivelse fra De samvirkende Fagforbunds formand siger klart og tydeligt, at Privatbanefunktionærernes Forbunds protest mod, at vort kvav i sagen bliver fremmet, er ganske uberettiget, hvilket jeg naturligvis ogsaa havde ventet, thi i et demokratisk samfund, maa der være lige rettigheder.

Men, hvor utrolig det end lyder, fastholdt man fra vor modparts side alligevel denne protest paa

selve grænseudvalgsmødet, og da grænsenævnet tilsyneladende ikke var saa godt inde i hele denne sag, som de burde være, blev de betænkelige ved at behandle det at os fremsatte spørgsmaal imod den anden parts protest, hvilket resulterede i, at jeg naturligvis under disse omstændigheder maatte protestere imod, at ogsaa det af modparten indbragte spørgsmaal kom til behandling. Derefter blev sagen afvist og henvist til nærmere drøftelse forbundene imellem. Denne drøftelse fandt sted samme dag i De samvirkende Fagforbunds lokale, men førte naturligvis ikke til noget nyt resultat. Sagen blev derefter indsendt paany. Ogsaa derfra ventes der paa indkaldelse.

Jeg kan ikke lade være med at udtale, at denne evindelige higen efter stillinger i andre kategorier end der, hvor man er oplært indenfor jernbanevæsenet, er til ubodelig skade for organisationerne og deres trivsel. Det er saa meget mere beklageligt, som det iøvrigt er en organisation, som vi staar i nøje og godt samarbejde med i alle andre tilfælde.

Forinden jeg slutter denne min sidste beretning for dansk Lokomotivmands-Forbund, da det er min hensigt med denne kongres at trække mig tilbage til privatlivet, vil jeg rette en hjertelig tak til alle mine medarbejdere i afdelingerne og ikke mindst til hovedbestyrelsen og de tilsluttede forbund for mange aars godt og loyalt samarbejde, der trods enkelte gnidninger dog har skabt saa mange gode minder, som man senere kan glæde sig over, og som er værd at leve videre paa.

Hermed overlader jeg beretningen til kongressens bedømmelse.

(fortsættes)

Ændringer til „Særlige Ydelser“.

Med gyldighed fra 1. oktober 1952 udgør satserne for „Særlige Ydelser“ med de nugældende procenttillæg følgende beløb:

I. Time- og dagpenge.

	Timepenge	Fulde dagpenge		$\frac{2}{3}$ dagpenge		$\frac{1}{2}$ dagpenge	
		Grundbeløb	Nattillæg	Dagpenge	Nattillæg	Dagpenge	Nattillæg
6.—8. og 10. lønkl.	71	13,00	8,70*	8,70	5,80	6,50	4,35
øvrige	55	9,65	6,50*	6,45	4,35	4,85	3,25

*) Hvor udstationering ikke medfører mere end een nats overnatning, gives der nattillægget et tillæg af kr. 1,65.

II. Natpenge 50 øre pr. time (for samtlige lønklasser).

III. Kørepenge 36 øre pr. time (for alt kørende personale).

Timepenge, natpenge og kørepenge beregnes månedsvis efter en sammenlægning for hele maaneden af den til disse ydelser berettiget tjeneste, derefter afrundet til hele timer.

Kørepenge beregnes fra togets planmæssige afgangstid fra hjemstedsstationen og indtil den virkelige tilbagekomst til samme.

Natpenge beregnes efter den effektive tjenestetid, altsaa ogsaa for tjeneste ud over den paa turlisten fastsatte tjenestetid.