

DANSKE PRIVATBANERS KONTORFORENING



JUBILÆUMSSKRIFT

DANSKE PRIVATBANERS
KONTORFORENING

1900-1940

DANSKE PRIVATBANERS KONTORFORENING

ET JUBILÆUMSSKRIFT
UDARBEJDET I ANLEDNING AF FORENINGENS
40 AARS BESTAEN



1900-1940

Fyens Stiftsbogtrykkeri
Fyens Stifts Reproduktionsanstalt

FORORD

I en alvorstid afholdt Foreningen sit sidste Delegeretmøde i København den 15. November 1939. Paa Forslag af Hovedbestyrelsen vedtoges det at bevilge et Beløb af Foreningens Reservefond til Festligholdelse af Foreningens 40 Aars Jubilæum i 1940 sammen med Afholdelse af Aarets Delegeretmøde. Endvidere skulde der af det bevilgede Beløb afholdes Udgifterne til Udgivelsen af et Festskrift.

Medens Forholdene har medført, at Tanken om Festligheder af enhver Art har maattet opgives, har Hovedbestyrelsen dog ment, at man burde markere Begivenheden ved Udsendelse af et Festskrift. Man vedtog derfor at nedsætte et Udvalg til at planlægge Udgivelsen af et saadant Festskrift, bestaaende af Foreningens Næstformand, Stationsforstander Løwe Jensen, Stationsforstander Jespersen, Overbanemester Petersen samt Hovedbestyrelsens Sekretær, fhu. Stationsforstander Amnitsbøl, sidstnævnte er Udvalgets Formand.

Vi fremsender dette Festskrift om Foreningens 40-aarige Virksomhed i Haab om, at det maa blive læst med Interesse, ikke mindst af Foreningens yngre Medlemmer. Privatbanernes vældige Vækst og Fremgang, Stagnation og Tilbagegang ligger jo indenfor de 40 Aar.



FORENINGENS HISTORIE

Tanken om Dannelse af et eller andet, der kunde knytte de i Slutningen af Firserne eksisterende Privatbaners Personale nærmere sammen, havde været drøftet Mand og Mand imellem, og den første Sammenslutning af Funktionærer fandt Sted, da „Danske Privatbaners Hjælpekasse“ startede ved et Møde i Odense den 4. April 1889, men der skulde hengaa ca. 10 Aar, inden Grundstenen til det Hus, man kan kalde Privatbanepersonalets Organisation, skulde blive nedlagt. — Man skelnede dengang baade ved Statsbanerne og Privatbanerne mellem „Guld- og Sølvsnorene“. — Sidstnævnte dannede formentlig i Forsommeren 1899 en Forening, der i det væsentlige bestod af Togbetjente og Portører. Ca. 1 Aar senere blev der paa Foranledning af daværende Assistenten: S. Mikkelsen, Odder, B. P. Andersen, Odder, Ølsgaard, Horsens, og C. N. Lund, Vejle, paa et Møde den 8. Juni 1900 stiftet en Assistentforening. Foreningens første Bestyrelse bestod af Ass. Ølsgaard, Formand, Ass. E. Nielsen, Holbæk, Ass. H. H. Hansen, Haarlev, Ass. Johansen, Odense, og Ass. Lund, Vejle.

Om Foreningens Formaal skulde være af selskabelig Art, eller om det var Meningen at gøre et virkeligt Arbejde for at forbedre Assistenternes Kaar, udspandt der sig en ret livlig Diskussion, idet der fra flere Sider blev hævdet, at det, at staa i en saadan Forening, hvor ikke det selskabelige var Hovedformaalet, kunde blive skæbnesvangert for mange. Saadant Synspunkt vandt imidlertid ikke Flertallets Bifald, og Resultatet blev da ogsaa, at Arbejdet for en Forbedring af Kaarene blev Foreningens vigtigste Programpunkt. Tænker man tilbage paa, hvilken Modstand alt Forenings- og Organisationsarbejde mødte fra d'Herrer Driftslederes og navnlig fra Driftsbestyrernes Side, vil man forstaa, at Resultaterne af Foreningens Virksomhed var ret minimale. Tiden gik imidlertid, indtil Sølvsnorene den 18. Januar 1901 startede Danske Privatbaners Jernbaneforening med følgende Formaal: at søge Lønnings-, Arbejds- og Pensionsvilkaarene forbedrede. Af dem, der var særlig medvirkende ved denne Forenings Start, maa nævnes daværende Togfører Martens, Odder, Formand Bertelsen, Viemose, (der nu begge er døde), Lokomotivfører Hansen, Tørring, samt Stationsmester Christiansen, Nyrup. Denne Forening udgav sit eget Organ „Signalfløjten“.

Det maa antages, at Opretholdelsen af denne Forening, der ikke optog Kontorpersonale som Medlemmer, har givet Stødet til Oprettelsen af „Dansk Privatbaneforening af 17. August 1901“, der kun omfattede Kontorpersonale af alle Grader. Den stiftende Generalforsamling blev afholdt i Odense den 17. August 1901, og af de Mænd, der i første Række arbejdede for denne Forenings Oprettelse, skal særlig nævnes Stationsforstander C. E. Larsen, Vejle Nord, der i ca. 2 Aar var Foreningens Formand. Man erindrer ikke Navne paa andre Deltagere i nævnte Generalforsamling, men formoder dog, at de fleste af Assistentforeningens Bestyrelse var til Stede. Sidstnævnte Forenings Arbejde hørte man senere ikke noget om, og den er formentlig da ophævet, og dens Medlemmer optaget i den nye Forening.

Den nye Forenings Formaal var:

- 1) at fremme Medlemmernes Interesser, at styrke Kollegialiteten og virke for Samarbejde,
- 2) at virke hen til, at der kun ansættes Privatbanefolk ved Privatbanerne,
- 3) at arbejde for Indførelse af Fælles-Reglementer for Privatbanerne.

Foreningens Medlemsblad var „Dansk Jernbaneblad“.

Man tog fat paa Arbejdet med Lyst, men Resultatet af Arbejdet kunde ikke siges at staa i Forhold til Anstrengelserne. Modstanden „fra oven“ var stadig lige stor, og Frygten for at støde d'Herrer Driftsbestyrere hæmmede stadig Arbejdets Fremgang. Foreningen var jo heller ikke ret stor, endnu i 1901 var Medlemstallet kun 170, alt for mange stod udenfor, de troede ikke paa Fremgang.

Man forsøgte da Forhandling med D. P. J., og Resultatet af denne blev, at „Dansk Privatbaneforening af 17. Aug. 1901“ fik et virkeligt Samarbejde i Gang med „Danske Privatbaners Jernbaneforening“. Dette skete i 1903, og de to Foreninger oprettede deres eget fælles Blad „Dansk Privatbaneblad“. Samarbejdet plejedes af et Fællesudvalg. Daværende Stationsforstander Haugaard (nu Driftsbestyrer ved R. G. G. J.) var Udvalgets første Formand, og desuden var i Udvalget: Assistent Lund, Holbæk, Togfører Martens, Odder, Lokomotivfører Rasmussen, Aarhus, Banemester Bertelsen, Viemose. Af senere virksomme Medlemmer af saavel Bestyrelse som Fællesudvalget skal nævnes: Stationsforstander Hansen, Asnæs, Stationsforstander Hauerslev, Oksbøl, Stationsforstander Vendelhaven, Nr. Nebel, og flere.

Denne Foreningsform, der altsaa er den oprindelige, opretholdtes, indtil der ved den ordinære fælles Generalforsamling i Aarhus den 8. September 1907 under stor Uvilje

fra Kontorpersonalets Side gennemtrumfedes en Ordning, der gik ud paa, at den selvstændige Kontorforening indgik som en Afdeling under „Foreningen af Funktionærer ved danske Privatbaner“.

Denne Ordning blev, som nævnt, gennemført under Modvilje fra Kontorpersonalets Side, idet mere besindige Mænd allerede paa daværende Tidspunkt saa en Fare i at prisgive Kontorpersonalets særlige Interesser til de øvrige Afdelinger – Flertallets – Afgørelse, og det viste sig da ogsaa øjeblikkelig, at Nyordningen var og blev en Hindring for fredelig Udvikling af Organisationslivet.

Fra dette Tidspunkt (8. September 1907) skriver sig altsaa Betegnelsen: „Foreningen af Funktionærer ved danske Privatbaner“ med sine 5 Afdelinger, sine særlige Afdelingsbestyrelser og den fælles Hovedbestyrelse, bestaaende af 11 Medlemmer, nemlig 3 fra Kontorafdelingen og 2 fra hver af de øvrige Afdelinger.

Da de øvrige Afdelinger paa den konstituerende Generalforsamling, mod Kontorpersonalets Vilje, valgte en udenfor Jernbanestanden staaende Mand, en socialdemokratisk Redaktør, til Redaktør for det fælles Organ, blev Modsætningsforholdet straks blottet, og bedre blev det ikke, da Redaktøren straks iværksatte en stærkt socialistisk præget Agitation, der førte Foreningspolitikken ind i et Spor, som før eller senere maatte finde sin Afslutning i Spørgsmaalet om Indmeldelse i „De samvirkende Fagforbund“.

I det hele taget var det tydeligt, at Tendensen i Foreningen gik i Retning af, at gennemføre sine Krav – og da navnlig Lønningsforbedringer – med Magt, naar Baneledelserne ikke godvillig gik med til Kravenes Opfyldelse, og paa Fælles-Generalforsamlingen i Fredericia i Efteraaret 1908 vedtoges det, at Foreningen skulde søges indbragt under „De samvirkende Fagforbund“.

At Kontorpersonalet ifølge hele deres Uddannelse, deres Stilling ved Jernbanen, og deres Tænkemaade ikke ret vel kunde forliges med Tanken om at indgaa som fast Led i de samvirkende Fagforbund, og da det allerede nu kunde betragtes som en Kendsgerning,

at Kontorfunktionærerne aldrig kunde vente at faa Indflydelse paa Redaktionen af Foreningens Organ,

at Kontorfunktionærernes Ønske om Indførelse af Fageksamen vilde møde afgørende Modstand fra de øvrige Afdelingers Side,

at Spørgsmaalet om Stationernes Besættelse ikke kunde lade sig gennemføre efter en for Kontorpersonalet tilfredsstillende Ordning, og

at Kontorafdelingen, som Følge af det uforholdsmæssig store Tilskud til Hovedforeningen, økonomisk set vilde være ude af Stand til at gennemføre de for dem betydningsfulde Reforme,

udtraadte ca. 100 Kontorfunktionærer af Foreningen og dannede den 10. Maj 1909 „Foreningen af Kontorpersonalet ved danske Privatbaner“.

Den første Bestyrelse bestod af: Stationsforstander Baggers, Jordløse (Formand), Stationsforstander Johansen, Galten, Ass. Th. Jensen, Aalborg, Ass. H. Marx, Haarlev, og Ass. Jespersen, Kbhvn. L. – Foreningen udgav sit eget Blad „Privatbane-Tidende“ med Ass. Chr. Jensen, Aarhus, som Redaktør.

Ved Foreningens første ordinære Generalforsamling i Oktober 1909 afløstes Stationsforstander Baggers som Formand af Stationsforstander Danielsen, Korinth, der fraadte i 1911 og efterfulgtes af Ass. Th. Jensen, Aalborg.

Denne Forening, der blev mødt med rasende Modstand fra de øvrige Afdelingers Side, blev af Foreningen af Funktionærer ved danske Privatbaner betragtet som en Separatistforening, og selv om denne Opfattelse fra første Færd kunde forsvares, saa vendte Tiden dog ganske op og ned paa dette Forhold,

fordi Foreningen af Kontorpersonalet trods al Modstand formaaede efterhaanden at samle den overvejende Del af Kontorfunktionærerne (i 1912 var Medlemstallet 242, i 1914: 344, i 1915: 417, over Halvdelen af samtlige Kontorfunktionærer ved Privatbanerne), medens „Kontorafdelingen“ samtidig var svundet ind til under 150 Medlemmer, og det var dermed bevist, at „Foreningen af Kontorpersonalet ved danske Privatbaner“ i Kraft af den oprindelige Foreningsform og i Kraft af sit Flertal var den Organisation, der kunde gøre Fordring paa at repræsentere Kontorfunktionærernes Interesser.

Tilgangen til Kontorforeningen blev ved at vokse, og i 1915 hævede sig derfor de første Røster fra anden Side om en Sammenslutning, men i 1916 blev Spørgsmaalet særligt aktuelt ved Forhandlingsrettens Indførelse. Der indledes Forhandlinger med „Kontorafdelingen“, og „Foreningen af Kontorpersonalet“ stillede under disse Forslag om, at Spørgsmaalet om Kontorpersonalets Organisationsform blev afgjort ved en Urafstemning blandt samtlige Kontorfunktionærer. „Kontorafdelingen“ kunde dog mærkverdigtvis ikke acceptere en øjeblikkelig Afstemning til Afgørelse af Spaltningen indenfor Kontorpersonalet, men foreslog, at denne skulde finde Sted om ca. 2 Aar.

I Forsommeren 1918 indledes derfor atter mellem de to Foreninger Forhandlinger

om en Ordning af Spørgsmaalet, og „Kontorafdelingen“ fandt det da heldigere for hele Standen og dens fremtidige Arbejde, om man fandt en anden Form for Sammenlutningen end den i Overenskomsten mellem Kontorforeningen og Kontorafdelingen nævnte Afstemning. Dette kunde Kontorforeningen tiltræde, og man enedes derefter om, at Sammenlutningen skulde ske derved, at Kontorafdelingen udmeldte sig af „Foreningen af Funktionærer ved danske Privatbaner“, og at de nødvendige Ændringer foretages i Kontorforeningens Love, saaledes at Foreningens Navn bliver „Danske Privatbaners Kontorforening“ med Undertitel „Foreningen af Kontorpersonalet og Kontorafdelingen“, medens Bestyrelsen det første Aar kommer til at bestaa af de to Foreningers Bestyrelser tilsammen. Efter dette Aars Forløb skulde Undertitlen i Foreningens Navn falde bort.

Den foreslaaede Ordning vedtoges af Kontorforeningens ordinære Generalforsamling den 13. Oktober 1918, og Sammenlutningen af Kontorfunktionærerne var dermed fuldbyrdet.

Aarene, der gik siden hin 10. Maj, synes tilfulde at have vist, at de Mænd, der tog Initiativet til Oprettelsen af „Foreningen af Kontorpersonalet ved danske Privatbaner“, har set og handlet rigtigt, da de gik den Vej de valgte. Samarbejdet med de øvrige Afdelinger naaedes alligevel og under Former, hvor Kontorpersonalet med større Vægt kunde gøre sig gældende.

Umiddelbart efter Generalforsamlingen den 13. Oktober 1918 begyndte Bestyrelsen Udarbejdelsen af Forslag til Omorganisation af Danske Privatbaners Kontorforening, og selve Lovforslaget blev udarbejdet paa Grundlag af Jernbaneforeningens Bestemmelser, saa vidt de kunde anvendes paa Foreningens Forhold. Af Hensyn til de lokale Forhandlinger bibeholdtes Bestemmelsen om Repræsentanter. Medlemmerne inddeles i Kredse (5) efter deres Tjenestekategori, og hver Kreds for sig deles i 3 Valgafdelinger. Delegeretmødet er Foreningens højeste Myndighed, og det bestaar af de valgte Repræsentanter suppleret med delegerede, valgte af de bestaaende Kredse inden for hver Valgafdeling. Hovedbestyrelsen, der leder Foreningens Arbejde, vælges af Kredsene, og Antallet af Mandater bestemmes af Kredsenes Medlemstal. Foreningens Formand vælges af Delegeretmødet.

Dette Lovforslag blev vedtaget af Generalforsamlingen den 9. November 1919, og selv om der i Aarenes Løb er foretaget forskellige Ændringer, saa er Lovene i Dag i sin Helhed de samme som vedtaget i 1919.

Foreningen af Arbejdsledere ved danske Privatbaner, der omfatter Overbanemestre,

Banemestre, Konstruktører, Værkmestre, Værkstedsformænd, Lokomotivmestre, Lokomotivformænd o. l., havde i 1919 søgt Danske Privatbaners Kontorforening om Optagelse i denne, nærmest for derved at opnaa Forhandlingsret. Den 1. Februar 1920 optoges Foreningen med 50 Medlemmer i D. P. K.s 5. Kreds.

Medlemstallet var i 1919: 856, og det steg i de nærmest følgende Aar til ca. 1000, men efter Nedgangsperiodens Indtrædelse, hvor Sparebestræbelser med Opsigelser og Afskedigelser og ingen eller kun ringe Tilgang gjorde sig stærkt gældende, begyndte Medlemstallet at dale, og 1927 var Tallet 939, og det har siden fortsat Nedgangen; 1939 sluttede med 671 Medlemmer.

Som tidligere nævnt overtog Assistent Th. Jensen, Aalborg (senere Driftsbestyrer ved Haderslev Amts Jernbaner) Hvervet som Formand, og dette beholdt han til 1920. Hr. Th. Jensen efterfulgtes af Stationsforstander Amnitsbøl, Kappendrup (nu afsk.), der fungerede til 1924. Hans Efterfølger blev Stationsforstander Gomard, Karise (nu afsk.), og da han fratraadte i 1934, overtog Trafikkontrolør Th. Jørgensen, Odense, Formandsposten, og han leder endnu Foreningens Virksomhed.

Hvad Foreningen har betydet for Standen, og hvad den har opnaaet af Goder for denne, ved enhver, der gennem Aarene har fulgt dens Færd. Fristende vilde det være i Forbindelse med denne Redegørelse af Foreningens Levnedsløb at skænke de Mænd, der særlig har arbejdet for Foreningens Trivsel, en Omtale. Men Mændene er mange, og deres Gerninger til Gavn for Foreningen er mangfoldige, saa Omtalen vilde blive vidtrækkende, og dog synes man ikke at kunne slutte, uden at bringe disse Mænd Foreningens bedste Tak for deres opofrende Arbejde til Gavn for Standen; en særlig Tak til Hr. Th. Jensen som den Mand, der gennem de vanskeligste Aar trak det store Læs.



FORENINGENS MÆRKESAGER GENNEM AARENE

PERSONALETS UDDANNELSE

Denne Sag er ført frem ad Frivillighedens Vej og med store økonomiske Ofre for Foreningen.

Efterhaanden som Privatbanerne i Drifts- og Ekspeditionsmaade mere og mere nærmede sig Statsbanernes, efterhaanden som de primitive Forhold afløstes af tidssvarende

Foranstaltninger og Kravet til den enkeltes Dygtighed skærpedes, oparbejdede der sig blandt Personalet et stedse stigende Ønske om at faa sit eget personlige Uddannelsesspørgsmaal bragt paa Højde med Tiden.

I Foreningens Arbejde paa at søge de yderst trange Kaar, Funktionærerne sukkede under, forbedrede, stødte den stadig mod den Anskuelse, at Privatbanepersonalet, selv om dets Arbejde var det samme som Statsbanefunktionærernes, ikke kunde tænke paa at blive ligestillet med disse, da det ingen faglig Uddannelse havde, og ogsaa denne Anskuelse gjorde sit til, at Funktionærerne indsaa, at skulde man frem til bedre økonomiske Kaar, maatte man først og fremmest dygtiggøres i sin Gerning.

Foreningens første Arbejde for Sagen var at faa Banerne til at indføre en Fageksamen for Kontorpersonalet, men dette gik ikke saa let. Selv om Banerne ikke modsatte sig Kravet, saa tiede de Andragendet ihjel, vel nærmest fordi et saadant Skridt vilde give Personalets Krav om Ligestilling i Henseende til Løn med Statsbanepersonalet betydelig Styrke. Foreningen lod dog ikke Sagen falde; vilde Banerne ikke selv tage sig af Personalets teoretiske Uddannelse, maatte man selv gøre det, og det blev gjort, idet Foreningen etablerede et Kursus for Elever. Selvfølgelig spurgte den først Banerne, om de havde noget imod, at Foreningen oprettede et saadant Kursus, og bad om Banernes Støtte, baade ved at sende Elever og bidrage til Udgifterne ved Afholdelsen. Til Trods for, at Fællesrepræsentationen gav Sagen sin anbefaling, viste Banerne sig i de første Aar ret kølige overfor den, nogle nægtede endog rent ud deres Elever at deltage, og den økonomiske Støtte var yderst ringe. Foreningen maatte alene føre Sagen frem, og det første Kursus afholdtes saa i Aalborg i Marts 1910 med 21 Elever.

Kursuset fortsattes derefter hvert Aar, skiftevis afholdt i Aalborg og i Odense og et enkelt Aar i Hillerød, og efterhaanden havde Foreningen den Glæde at mærke, at Interessen fra Banernes Side voksede; man indsaa formentlig, at Kursuset havde en udmærket Indflydelse paa de unge Mennesker, og dette kom selvfølgelig ogsaa Banerne til gode.

Foreningen modtog nu økonomisk Støtte fra flere Baner, fra Fællesrepræsentationen, og senere opnaaedes ogsaa Tilskud fra Staten. Det første Kursus var kun paa 14 Dage, men udvidedes derefter til 3 Uger; der undervistes i de vigtigste Jernbanefag samt Postekspedition, og det sluttede med en Fagprøve.

Som før nævnt havde Foreningen alene saavel den praktiske som den økonomiske Ledelse af Kursuset, men i 1916 fordrede Fællesrepræsentationen Indseende med dets Ledelse og nedsatte i dette Øjemed et Kursusudvalg paa 3 Medlemmer, der siden da har fordret sig Læse- og Undervisningsplan tilsendt til Approbation, og som tillige har

ledet Afholdelsen af selve Fagprøven. Dette var jo en Anerkendelse af Betydning for Sagen, og selv om enkelte Baner lige til det sidste Aar vedblev at modarbejde den, saa kunde man dog spore en større og større Interesse for Skolen fra langt den overvejende Del af Baneledelserne; den Kulde og Passivitet, der fra første Færd udvist, var ved at fortage sig.

At Kursussagen blev ført saa heldigt fremad, skyldes først og fremmest Foreningens Formand, Hr. Godsekspeditor Th. Jensen, Aalborg (senere Driftsbestyrer for Haderslev Amts Jernbaner). Man tør dristig sige, at han fra første Færd var Sjælen i Sagen, med utrættelig Energi viede han den sine Kræfter Aar efter Aar, han har tilrettelagt det hele og har selv været Lærer ved samtlige afholdte Kursus.

Hr. Th. Jensen fortjener Standens bedste Tak, fordi han uden at trættes gjorde sin personlige Indsats for at bringe Sagen i den rette Skure. Naar de mange Elever (Tilgangen til Kursuset var virkelig stor, naar tages i Betragtning, at Deltagelsen var frivillig), der har frekventeret de forskellige Kursus, kan hente nogle af de bedste Minder fra deres Kursusdage, skyldes det ikke mindst Hr. Th. Jensen, der overfor Eleverne ikke alene forstod at optræde som Leder og Lærer, men ogsaa som deres Ven, der mente dem det godt og forstod at indgyde dem Kærlighed til deres Arbejde.

Men ogsaa til de Mænd, som har ofret sig for Sagen og fungeret som Lærere, er vor Stand stor Tak skyldig. Man skal bl. a. nævne d'Herrer Kontorchef Harild, Aalborg, Stationsforstander Elley, Horsens, og Stationsforstander Staumann, Pederstrup, der har virket som Lærere lige fra den første Dag og hver for sig har sin Andel af Æren for, at Sagen fik den Betydning, som man rettelig maa tillægge den.

Med det 11. Elevkursus Afholdelse den 5.—25. Januar 1920, hvori deltog 26 Elever, havde Foreningens samlede Kursus haft henimod 280 Elever til Uddannelse. Sagen var nu saa godt indarbejdet og i sig selv saa god, at den ikke kunde slaas ned, og dette viste sig ogsaa tilfulde, da Eksamen blev gjort obligatorisk ved Indførelsen af det nye Lønningsreglement.

I 1921 aabnedes Danske Privatbaners Jernbaneskole, og 1. Medhjælperkursus afholdtes i Faaborg fra 14. Februar—12. Marts og efterfulgtes af Eksamen i Dagene 13.—17. Marts. Undervisningen strakte sig over ialt 150 Timer fordelt paa 25 Dage à 6 Timer. De ved tidligere Kursus benyttede Læremidler blev anvendt, ligesom flere af tidligere Lærere overgik til Skolen. Til Forstander for denne udnævntes Stationsforstander O. Rasmussen, Faaborg.

Det Arbejde, der var grundlagt igennem flere Aar ved Foreningens Initiativ og

baaret frem af dygtige og ansete Mænd indenfor Kontorpersonalets Rækker, var for Foreningens Vedkommende afsluttet; Banerne havde nu selv overtaget det store Fremtidsarbejde: at dygtiggøre Ungdommen.

Der skulde dog indtræffe et enkelt Tilfælde, hvor Foreningen atter maatte træde til. Efter at Jernbaneskolen i Aarene 1921—29 hvert Aar havde afholdt Medhjælperkursus, standsede disse helt af Mangel paa Elever. De stærkt nedadgaaende Tider for Banerne bevirkede en Indskrænkning af Personale, og Tilgangen af Elever var ganske minimal. Da der var gaaet en halv Snes Aar, forment Foreningen imidlertid, at der dog nu maatte være et saa stort Antal ueksamineret Personale, at et Kursus maatte kunne etableres, og efter at man havde søgt Oplysninger derom, og Resultatet af disse viste, at Antallet var 38, henvendte Foreningen sig til Fællesrepræsentationen om Genoprettelse af Jernbaneskolen. Ved Fællesrepræsentationens og Foreningens forenede Anstrebninger blev Skolen da ogsaa genoprettet, og 10. Medhjælperkursus afholdtes i Februar 1940, hvortil var tilmeldt 24 Elever.

Ønskeligt var det for alle Parter, at bedre Tider maa oprinde for Privatbanerne, saaledes at Jernbaneskolens Genoprettelse betyder fremtidig fortsat Virksomhed til Gavn for Personalets Uddannelse.

FORHANDLINGSRETTE

Fra Organisationernes første Dage har man beskæftiget sig med Spørgsmaalet: Forhandlingsretten, og betragtet det som noget, der uvægerligt før eller senere maatte blive Foreningsarbejdets Facit, men det gik Privatbanefunktionærernes som alle andre Organisationer, at man maatte arbejde sig frem til foreningspolitisk Modenhed, før et Resultat kunde foreligge.

Naar Forhandlingsretten allerede i 1916 blev en Kendsgerning, var Grunden dertil dog i første Række den økonomiske Misère, hvori Krigen havde bragt alle fastlønnede, og i Særdeleshed de lavestlønnede, nemlig Privatbanefunktionærerne. Tvungen af den bitre Nød søgte Funktionærerne ved Andragende efter Andragende hos Banerne at opnaa en til Dyrtiden svarende Merindtægt. Havde Banerne nu vist Forstaaelse, er det vel tvivlsomt, at Situationen paa daværende Tidspunkt havde udviklet sig saaledes, som den gjorde.

Uden Forbehold skal det indrømmes, at det var „Foreningen af Funktionærer ved danske Privatbaner“, der har Æren af at have fremtvunget Forhandlingsretten, idet denne Forening foranledigede, at Lokomotivpersonalet ved Hjørring Privatbaner fra

1. Juni opsagde deres Pladser. Som Følge af disse Opsigelser blev der fra Ministeriets Side grebet ind, idet Ministeriet for offentlige Arbejder indkaldte saavel Banerne som Funktionærernes Repræsentanter til et Møde i Ministeriet den 14. Juni 1916, til hvilket Møde ogsaa „Foreningen af Kontorpersonalet ved danske Privatbaner“ efter derom fremsat Ønske blev repræsenteret. Det blev ganske vist fra den anden Forenings Side taget meget ilde op, at Kontorforeningen blev medtaget, da den forment, at Kontorforeningen intet havde dér at gøre. Kontorforeningen var af en anden Mening, idet de ganske naturligt gik ud fra, at den Forening, der repræsenterede langt det overvejende Antal af Kontorpersonalet, var selvskreven til at deltage i Forhandlinger, der ogsaa vedrørte Kontorpersonalets Interesser. Mødet den 14. Juni aabnedes af Trafikministeren, der pointerede, at en Udjævning af den foreliggende Konflikt, saavel som mulig følgende ved andre Baner, maatte ske gennem Forhandling, hvorfor han henstillede, at de indsendte Opsigelser toges tilbage, saa Forhandling kunde finde Sted. Den Tid maa være forbi, da Banernes Bestyrelser suverænt fastsætter Løn, og det maa være saaledes i Fremtiden, at Banerne først forhandler med Funktionærerne, og min Henstilling til Bestyrelserne er, at Forhandling fremtidig finder Sted.

Hver Banes Bestyrelse for sig forhandler med sine Funktionærer. Naar et Lønreglement er frembragt ved Forhandling mellem disse to Parter, forelægges det for et Fællesudvalg, nedsat af Fællesrepræsentationen og de to Funktionærforeninger. Er der Uenighed om Reglementet, bilægges Reglementet ved Fremsendelse fra Fællesudvalget til Ministeriet med Pointering af Divergenserne. Ministeriet kan da træffe sin Afgørelse paa Basis af det fremsendte Materiale.

Som Resultat af de paa dette Møde førte Forhandlinger blev vedtaget følgende:

„Idet Repræsentanter for Funktionærerne og deres Organisationer erklærer sig villige til at tage de 12 ved Hjørring Privatbaner foreliggende Opsigelser tilbage, erklærer Repræsentanterne for disse Baner paa deres Bestyrelses Vegne, at der inden 1. Juli skal optages Forhandling med Banernes Funktionærer om en mulig Regulering af det dem nu tillagte Dyrtidstillæg, og at der ved Forhandling mellem Bestyrelserne og Funktionærerne skal forberedes et nyt Lønningsreglement til Ikrafttræden ved Krigssituationens Ophør.“

Endvidere vedtoges med Tilslutning af samtlige tilstedeværende at nedsætte et Udvalg, bestaaende af 5 Repræsentanter for Privatbanernes Fællesrepræsentation og 5 Repræsentanter for Funktionærforeningerne.

Udvalgets Opgave var at tilvejebringe et Grundlag til Forhandlingsregler mellem

Privatbanernes Bestyrelser og Funktionærer, og det tilvebragte Grundlag vilde være at forelægge og anbefale for Privatbanernes Delegeretmøde og Funktionærforeningers Generalforsamlinger.

Til Formand for Udvalget udpegede Ministeriet for offentlige Arbejder Raadmand Gustav Philipsen.

Som det var at vente efter Mødet i Ministeriet den 14. Juni, blev der fra den anden Forenings Side gjort et energisk Forsøg paa at udelukke Kontorforeningen fra Forhandlingerne og navnlig forhindre, at den fik Forhandlingsret.

Da Kontorforeningen imidlertid ikke var til Sinds at opgive sin gode Ret, saa det en Tid – og navnlig efter at „Foreningen af Funktionærer“ umiddelbart før et Udvalgs-møde den 21. Juni udsendte en Resolution om, at den vilde afbryde Forhandlingerne, hvis Kontorforeningen fik Forhandlingsret – ud til, at Forhandlingerne skulde gaa i Staa.

Imidlertid enedes de to Foreningers Bestyrelser om at holde et Fællesmøde eller rettere et Forligsmøde den 25. Juli med Raadmand Gustav Philipsen som Mægler. Mødet førte i første Omgang ikke til noget Resultat, men ved en Fortsættelse af Mødet samme Dag blev Forhandlingerne paany optaget, og herunder stillede Bestyrelsen for Foreningen af Kontorpersonalet følgende Forslag:

„Da det, for at den fulde Nytte af de Fordele Forhandlingsretten byder kan opnaas, er nødvendigt, at der skabes rene Linier for Organisationsarbejdet, foreslaar man, at Spørgsmaalet om Kontorpersonalets Organisationsform afgøres ved en Urafstemning blandt samtlige Kontorfunktionærer.“

Forslaget fandt ikke Tilslutning fra „Kontorafdelingen“s Side, men man enedes om at fortsætte Forhandlingerne derom paa et nyt Møde den 8. August. Paa dette Møde oprettedes en Overenskomst mellem Kontorafdelingen i Foreningen af Funktionærer ved danske Privatbaner og Foreningen af Kontorpersonalet ved danske Privatbaner angaaende Udnyttelsen af Forhandlingsreglerne i Sager og Spørgsmaal, der berører Kontorpersonalet. I Overenskomsten bestemmes, at der ved Forhandlingsrettens Ikrafttræden nedsættes et Udvalg paa 4 Medlemmer, 2 fra hver Forening, der paa Kontorpersonalets Vegne behandler alle for Kontorpersonalet af Forhandlingsreglerne berørte Spørgsmaal. Endvidere, at dette Udvalg foranlediger, at der i Januar 1919 foretages en skriftlig Afstemning blandt det organiserede Kontorpersonale ved danske Privatbaner for ved denne Afstemnings Flertalsbeslutning at kunne konstatere, hvilken Forening der fra 1. April 1919 skal betragtes som Kontorpersonalets ved danske Privatbaners forhandlingsberettigede Organisation.

For at Kontorpersonalet imidlertid til den Tid kan opnaa en til en selvstændig Forening – om en saadan vælges – passende Stilling i forhandlingsberettiget Henseende, var Parterne tillige enige om følgende Overenskomst vedrørende Forhandlingsreglernes Punkt 1, der indeholder Bestemmelse om de Foreninger, der er forhandlingsberettigede:

„Under Forudsætning af, at Foreningen af Funktionærer ved danske Privatbaner – forsaavidt den vedtagne Afstemning blandt Kontorfunktionærerne falder ud til Gunst for Foreningen af Kontorpersonalet ved danske Privatbaner – ved første Revision af Forhandlingsreglerne vil tilsikre denne Forening grundlovmæssig Forhandlingsret, indgaar man paa følgende Affattelse af § 1 i Udkast til Forhandlingsregler:

„De nedenanførte Forhandlingsregler kommer til Anvendelse overfor følgende Organisationer:

- 1) „Foreningen af Funktionærer ved danske Privatbaner“,
- 2) samt overfor Foreninger, der træder i Forbund med ovennævnte Forening, saa længe“

I Tilslutning til Overenskomsten blev der dernæst udarbejdet Vedtægter for et Centraludvalg til Behandling af alle Anliggender, der maatte have fælles Interesse for „Kontorpersonalets Forening“ og Forening af Funktionærer ved danske Privatbaner.

Imidlertid var det lykkedes det i Mødet den 14. Juni nedsatte Udvalg under Ledelse af en af Ministeren udvalgt Formand (Raadmand Gustav Philipsen), og hvori Kontorforeningen ogsaa havde 1 Repræsentant, at opnaa Enighed om et Udkast til „Regler for Forhandling mellem Styrelserne for danske Privatbaner og Organisationerne af Tjenestemænd“, og efter at dette havde været forelagt for Fællesrepræsentationens og Funktionærforeningernes Generalforsamlinger, blev Reglerne approberet af Ministeriet for offentlige Arbejder.

Efter disse Regler forhandler den paagældende Banebestyrelse først med sine egne Funktionærer, der kan tilkalde en Mæglingmand (Tillidsmand), i hvilket Tilfælde Banebestyrelsen ligeledes for sit Vedkommende kan tilkalde en Mæglingmand (Tillidsmand). Opnaas ikke Forlig, kan Sagen, hvis en af de oprindelige Parter inden 14 Dage derefter fremsætter Ønske herom, til videre Fremme forebringes et Fællesudvalg, bestaaende af 12 Personer – hvoraf Banebestyrelserne vælger de 6 og de som forhandlingsberettigede anerkendte Funktionærorganisationer de andre 6 – samt en Formand til at lede Forhandlingerne. Sidstnævnte blev udpeget af Ministeriet for offentlige Arbejder. Opnaas Forlig ikke, afgør Udvalget Sagen ved sin Kendelse, som hver af Par-

terne er pligtig at underkaste sig. Forsaauidt Afgørelsen forudsætter Approbation af Ministeriet, indsendes Afgørelsen gennem vedkommende Banebestyrelse dertil.

Nævnte Forhandlingsregler var kun gyldige i 3 Aar, idet de af Privatbanernes Tjenestemænd blev opsagte, saaledes at deres Gyldighed ophørte med Udgangen af December Maaned 1919.

Ved Udarbejdelsen af de af Privatbanekommissionen af 1919 derefter foreslaaede „Regler for Forhandling mellem Styrelserne for danske Privatbaner og Tjenestemænd ved disse“ blev de gamle Regler lagt til Grund, sammenholdt med de for Statsbanerne gældende Forhandlingsregler og foretaget forskellige Ændringer, hvor den hidtil indvundne Erfaring ved Benyttelse af de gamle Regler havde vist, at der tiltrængtes Forandringer.

Man søgte at sikre en hurtigere Forretningsgang ved Indførelse af bestemte Tidsfrister, som skal overholdes fra begge Sider og modvirke Forhaling af Sagerne. Medens der efter de hidtidige Regler kun har foreligget 2 Instanser, den første ved Banen og den anden ved Fællesudvalget, blev der nu foreslaaet en Melleminstans under Form af en obligatorisk Mæglingsinstans. Endvidere foreslog man en noget ændret Sammenlutning af Fællesudvalget, eftersom der forelægges dette en Sag, som vedrører begge Funktionærorganisationer, eller kun den ene af dem, idet man ansaa det for uforholdent at have Repræsentant i Fællesudvalget for en Organisation, som ikke havde Interesse i den paagældende Sags Afgørelse, hvorfor man forment, at Antallet af Medlemmerne i Fællesudvalget i saadanne Tilfælde kunde indskrænkes. Fællesudvalget bestaar heretter af højst 10 Personer, 5 valgt af Banebestyrelserne og 5 valgt af de to for Tiden anerkendte Organisationer, nemlig Privatbanefunktionærernes Forbund og Danske Privatbaners Kontorforening, samt af en af Ministeren for offentlige Arbejder udpeget Formand. Saafremt en for Fællesudvalget indbragt Sag kun vedrører en af Organisationerne, møder kun Repræsentanter for denne, 2 for Danske Privatbaners Kontorforening og 4 for Privatbanefunktionærernes Forbund samt et tilsvarende Antal for Bane-styrelserne.

Den mundtlige Forhandling skal altsaa foregaa i 3 Instanser:

- I. I første Instans en Lokalforhandling ved paagældende Bane. Ingen Tillidsmand andetsteds fra kan tilkaldes som efter de gamle Regler.
- II. Opnaas ikke Forlig, overgaa Sagen til Funktionærernes Hovedorganisationer og Banernes Fællesrepræsentation, og disse foranlediger inden 14 Dage derefter ind-

kaldt til Mæglingssmøde ved vedkommende Bane. I Mæglingssmødet deltager, forsaavidt Sagen vedrører begge Organisationer, 1 Repræsentant for hver af disse og 1 Repræsentant valgt af Fællesrepræsentationen. Vedrører Sagen kun den ene af Organisationerne, foretages Mæglingen af 1 Repræsentant for den interesserede Organisation og 1 Repræsentant fra Fællesrepræsentationen.

III. Opnaas ikke Forlig i Mæglingssinstansen, kan en af de tre Hovedorganisationer inden 1 Maaned efter sidste Mæglingssmøde indbringe Sagen for Fællesudvalget.

Med Hensyn til selve Fællesudvalgets Forretningssgang er fastsat, at Forlig mellem de oprindelige Parter kan forsøges, hvis det ønskes af Fællesudvalget eller af Formanden, og at Formanden, hvis han vil, kan afgive sin Stemme med Hensyn til et i Fællesudvalget fremsat Forslag til en Sags Afgørelse. Endvidere, at Formanden, hvis der ikke opnaas Enighed eller Flertal om et fremsat Forslag, afgør Sagen ved en motiveret Kendelse, senest i Løbet af 3 Dage efter det paagældende Møde.

Forudsætter Afgørelsen Approbation af Ministeriet for offentlige Arbejder, indsendes Sagen direkte til Ministeriet af Formanden.

Disse Forhandlingsregler traadte i Kraft den 1. Januar 1920 og gælder, indtil de opsiges med 1/2 Aars Varsel, dog at de i tidligste Tilfælde kan opsiges til Ophør 1 Aar efter deres Ikrafttræden.

Forhandlingsrettens Indførelse var et stort Fremskridt for Funktionærene og en væsentlig Indskrænkning af Jernbanebestyrelsernes tidligere Magtomraade, idet det uretfærdige i den enkelte Parts suveræne Ret til at bestemme over den anden derved faldt bort, og hvad Forhandlingsretten har betydet som Middel til Gennemførelse af Funktionærernes Ønsker, har Tiden tilfulde vist.

LØNNINGSSAGEN OG PENSIONSORDNINGEN

Naar Foreningen af Kontorpersonalet ved danske Privatbaner i sit Program havde anført, „at arbejde for forbedrede Lønninger“, var det ikke uden Grund, idet Datidens Lønninger for Privatbanefunktionærene var under et Lavmaal, sammenlignet med Statsetaternes. Spørgsmaalet „Lønforbedring“ maatte derfor stadig staa paa Programmet, indtil man havde opnaaet Ligestilling med Statsbanerne.

I 1908 havde Statsbanerne indført et nyt forbedret Lønningsreglement, som dog allerede efter 5 Aars Forløb paa Grund af den stadig stigende Dyrtid viste sig ganske

utilstrækkeligt. Paa Privatbanernes Lønninger var der i disse Aar ved forskellige Baner blevet lappet, og det kan vist med nogen Berettigelse siges, at der stedse blev „smurt“, hvor der blev skreget højest, men vel ikke altid, hvor „Smøring“ var mest berettiget og mest tiltrængt. At de paa denne Maade opnaaede Forbedringer for enkelte Afdelinger eller enkelte Funktionærer virkede skadelig for Lønningssager i det Hele og Store, er indlysende. Den eneste rigtige Fremgangsmaade maatte være at søge de faste Lønninger forhøjede til de samme, som Statsbanernes ligestillede Funktionærer til enhver Tid erholdt, og det var da ogsaa dette Maal, Organisationernes Arbejde stadig tilsigtede.

Men der skulde gaa endnu en Række Aar, inden Maalet naaedes. — Krigsaarene 1914—18 med den herskende Dyrtid forringede endnu føleligere Funktionærernes Levevilkkaar, og selv om der ved de allerfleste af Privatbanerne i disse Aar blev indført nye Lønningsreglementer, der betød en gennemsnitlig Forbedring af Begyndelseslønningerne paa ca. 10—15 pCt., ligesom Alderstillægene for visse Klassers Vedkommende blev forøgede eller forhøjede, saa laa Lønningerne dog endnu betydelig lavere end Statsbanernes, der jo iøvrigt havde vist sig i Relation til Dyrtiden at være for lave.

Da Forholdet altsaa var det, at Privatbanernes Personale ikke kunde leve af deres Lønninger — enten de saa var efter nye eller gamle Reglementer, — saa Banerne sig derfor nødsaget til at supplere disse Lønninger med et Dyrtidstillæg eller Gratiale, eller hvad de nu maatte kalde denne Almisse for; ved nogle Baner var den større, ved andre mindre, og der var nogle Baner, hvor intet blev givet. Og var nu de økonomiske Forhold ved Privatbanerne saaledes, at tidssvarende Lønninger maatte siges at tynde haardt paa Budgettet, men nej, det var ingenlunde Tilfældet. Der var Baner — enkelte — hvor Driftsoverskudene aarlig var saa store, at man faktisk ikke anede, hvad man skulde gøre ved Pengene, da man ikke ønskede at gøre Banen til Spekulationsobjekt ved at give for stort Udbytte, og ved disse saa Funktionærene sig afspiste med f. Eks. latterlige smaa maanedlige Dyrtidsbeløb. Der var dog ogsaa Baner, hvor man nok paatænkte Forandringer i de hidtil udbetalte Tillæg, men desværre Forandringer, der tilsigtede at tage Statens Dyrtidstillæg som Mønster, og Statens Dyrtidstillæg — selv om det passede til Statens Funktionærer — passede aldeles ikke til Privatbanefunktionærene, hvis faste Lønninger jo laa betydeligt under Statens.

I denne alvorlige Tid, hvor Realiteterne fører soleklare Beviser for ethvert Kravs Berettigelse, havde Banerne endnu ikke kunnet overkomme at se alvorligt paa Personalets Forhold. Funktionærene var nu som før tvunget til utrættelig at arbejde for deres Eksistens, tvungne til at skulle dokumentere det, der var vitterligt for enhver.

En Fordel var der i hvert Fald ved denne tilsyneladende Ødslen med Kræfter, der burde have været sparet, at Organisationerne vandt i Styrke, at Solidaritetsfølelsen voksede som aldrig før, og dette gav sig da ogsaa Udslag ved, at Lokomotivpersonalet ved Hjørringbanerne i 1916 indsendte deres Opsigelse, og dette Skridt gav Stødet til Forhandlingsrettens Indførelse, hvorefter Banebestyrelsen skulde forhandle med sine Funktionærer. Forhandlingerne tog nu ogsaa alle Steder Fart, og Kravet om Dyrtidstillæg og midlertidigt Løntillæg var det herskende i disse.

Men efter at Lønningskommissionen af 1917 i 1919 havde afgivet sin Betænkning, og Statens Tjenestemænd derefter havde opnaaet en ny Lønordning, blev Privatbanefunktionærernes Krav om Ligestilling med Statsbanernes fremherskede, og under 10. September 1919 nedsatte Ministeriet for offentlige Arbejder en Kommission (Privatbanekommissionen af 1919), hvis Opgave skulde være at fremsætte Forslag til Ordning af Lønforholdene ved Privatbanerne samt Forslag til Regler for Forhandlingerne mellem Privatbanerne og deres Personale.

Som Medlemmer af Kommissionen blev beskikket 4 Repræsentanter fra Rigsdagen, 1 fra Ministeriet, 5 fra Privatbanernes Fællesrepræsentation og 5 fra Funktionærorganisationerne. Til Formand for Kommissionen valgtes Adjunkt, Folketingsmand Kofoed.

Efter indgaaende Undersøgelser af Personalets Arbejde ved Privatbanerne sammenlignet med det tilsvarende Personales ved Statsbanerne blev det Kommissionens almindelige Opfattelse, at Privatbanepersonalets Arbejde frembyder afgørende Lighedspunkter og væsentlige Overensstemmelser med Statsbanepersonalets, og det fandtes derfor naturligt, at Kommissionen stillede Forslag om, at der ved Privatbanerne gennemføres et Lønningsreglement, der i sine Hovedtræk er overensstemmende med de Lønningsbestemmelser, som ved Lov af 12. September 1919 er gennemført for Statsbanernes Vedkommende. Denne Overensstemmelse fremkommer for det første derved, at Statslønningslovens Hovedprincipper foreslaas overført paa Privatbanernes Forhold, idet disses Tjenestemænd tænkes tildelt de samme Lønningsdele (Grundløn, Alderstillæg, Stedstillæg, Dyrtidstillæg og Konjunkturtillæg) som Statstjenestemændene, og de særlige Tillæg tænkes desuden beregnede med de samme Beløb, hvormed Statens Tillæg beregnes, men dernæst er ogsaa de opstillede Lønningsklasser og andre af det foreslaaede Lønningsreglements Enkeltheder udarbejdede med Statsbanernes Lønningslov som Forbillede og i nær Tilknytning til denne.

I Overensstemmelse med ovenfor anførte udarbejdede Kommissionen et Forslag til et Lønningsreglement, der vedtoges enstemmigt, og der var i Kommissionen Enighed

om at henstille, at alle Privatbanerne gennemførte en ny Lønningsordning i Overensstemmelse med Forslaget.

I Løbet af første Halvaar af Aaret 1920 blev dette Lønningsreglement vedtaget ved Privatbanerne med tilbagevirkende Kraft fra 1. Oktober 1919.

Sideordnet med Spørgsmaalet Lønforbedring har ogsaa Spørgsmaalet om Forbedring af Personalets Pensionsforhold igennem Aarene trængt sig frem.

Fra Privatbanernes første Tid var der saa vidt vides ingen Pensionsordning, og først da Banerne i 1898 stiftede „Danske Privatbaners Pensions- og Enkekasse af 1898“, kom der ordnede Forhold.

Privatbanepersonalets Pensioner udredes herefter af 3 Pensionskasser, en for Personalet ved de af Sydfyenske Jernbaneselskab drevne Baner, en for Aalborg Privatbaner og en for de øvrige Privatbaners Personale (almindelig kaldet „den store Pensionskasse“). Kassens Midler tilvejebringes for de sydfyenske Baners Pensionskasses Vedkommende ved, at der i den Personalet tilkommende pensionsgivende Løn indeholdes et Afdrag af 5 pCt., hvilket Beløb indbetales i Kassen, og for de to andre Kassers Vedkommende dels ved, at Personalet lider et Afdrag af 5 pCt. af den pensionsgivende Løn, der indbetales i Kassen, og dels ved et af Banerne i Kassen indbetalt Beløb, der ligeledes andrager 5 pCt. af de udbetalte pensionsgivende Lønninger.

Der fandtes ikke noget Steds nogen Bestemmelse om, at Banerne hæftede for Kassens Forpligtelser.

Aldersgrænsen var for den store Pensionskasses Vedkommende sat til 70 Aar, for de to andre Kassers Vedkommende fandtes ingen Bestemmelse derom.

Ved Udredning af Pensionen var der ogsaa for de tre Pensionskassers Vedkommende Forskel paa Ydelserne, idet den højst opnaaelige Pension fra Pensionskassen ved Aalborg Privatbaner var $\frac{2}{3}$, fra den sydfyenske Pensionskasse $\frac{7}{12}$ og fra den store Pensionskasse $\frac{3}{5}$ af Gennemsnitslønnen for de sidste 5 Aar før Afskedigelsen. (Til den pensionsgivende Løn henregnedes ikke Dyrtidstillæg eller Postløn. — Enke efter en med Pension afgaaet ansat fik $\frac{1}{2}$ af Mandens Pension, ligesom Enken efter en ved Døden afgaaet ansat, der havde opnaaet Pensionsret, oppebar $\frac{1}{2}$ af den Pension, som Manden vilde have faaet, hvis han skulde have været pensioneret paa det paagældende Tidspunkt.

Under Hensyn til den Tids lave Lønninger var Pensionen saaledes ikke ret stor og i Sammenligning med den for Statens Tjenestemænd gældende Pensionsbestemmelse meget lav. — Det blev da ogsaa Funktionærernes Krav til Organisationernes Repræsentanter i Privatbanekommissionen at søge en Pensionsordning gennemført efter samme

Regler som for Statstjenestemændene. Efter at Kommissionen var blevet enig om, at Privatbanepersonalet i saa høj Grad som muligt burde pensioneres efter samme Regler som Statstjenestemændene, udarbejdedes Pensionsbestemmelser, der i det væsentlige er overensstemmende med de for Staten gældende, og Ordningen indgik som et Afsnit i Lønningsreglementet og blev vedtaget sammen med dette.

Herefter er enhver under Lønningsreglementet hørende Tjenestemand berettiget til Pension for sig selv og for sin efterladte Enke samt til Børnepension. Pensionen udredes af vedkommende Bane eller af den Pensionskasse eller lignende, hvori Banen har forsikret sin Pensionsforpligtelse. Som Bidrag til Dækning af Udgifterne ved Pensioneringen afkortes ved hver Lønudbetaling 3 pCt. i den Tjenestemanden tillagte Lønningsindtægt, hvorved forstaas Grundløn og Alderstillæg og personlige Tillæg, der er tillagte Tjenestemanden med pensionsgivende Virkning. Afskediges en Tjenestemand uden Pension, udbetales der ham ved Afskedigelsen de af ham til Pensionering indbetalte Beløb uden Renter. Egenpensionen tilkommer enhver, der afskediges paa Grund af Alder eller Svagelighed eller anden dem utilregnelig Aarsag. Tjenestemanden er berettiget til at erholde Afsked, naar han er fyldt 70 Aar.

Pensionens Størrelse bestemmes af Pensionsalderen og af Gennemsnittet af Lønningsindtægten i de 3 efter hinanden følgende Aar, i hvilken Lønningsindtægten har været størst. Endvidere ydes der Pensionisten Dyrtdstillæg og Konjunkturtillæg, der fastsættes til $\frac{2}{3}$ af det Dyrtds- og Konjunkturtillæg (Reguleringstillæg), der til enhver Tid vilde være tilkommet Tjenestemanden i Forhold til hans sidst oppebaarne Lønningsindtægt.

Efter mange Aars Kamp og Anstrengelser havde Privatbanefunktionærerne saaledes opnaaet den ønskede Ligestilling med Statens Tjenestemænd, en paa Grundlag af Konjunkturerne hvilende Lønmasse og Pension, og med Glæde og Forhaabning saa nu Funktionærerne Fremtiden i Møde.

Men Glæden blev kun kort, og Forhaabningen strandede, og Grunden dertil var Banernes stigende Vanskeligheder i Aarene efter Krigen. Depressionen i Erhvervslivet og den stadig tiltagende Biltrafik bevirkede en følelig Nedgang i Banernes Drift og Økonomi, og i første Række blev det Personalet, der kom til at lide under Banernes Forsøg paa Ophjælpning af Situationen bl. a. ved Indskrænkning af Personale og dermed Forlængelse af Arbejdstid, og Krav om Personalets Deltagelse i Underskudsdekning m. v.

I 1931 krævede Banerne en ny Lønordning for Funktionærerne, og i den Anledning

nedsatte Fællesudvalget et Udvalg, bestaaende af Repræsentanter for Banestyrelserne og Repræsentanter for Funktionærerne samt af en af Ministeriet for offentlige Arbejder beskikket Formand til Behandling af Spørgsmaalet.

Parterne enedes om følgende Ordning:

„Udregningen af Lønninger (Grundløn og Alderstillæg) sker efter Statstjenestemandsløvens Satser med Bibeholdelse af den nuværende Lønklasseinddeling – dog med Fradrag af 3 pCt.

Et Beløb svarende til 2 pCt. af nævnte Lønninger afkortes i Reguleringstillæget, der beregnes efter Statens Regler.

Om disse Fradrag skal der efter 3 Aars Forløb fra omhandlede Ordningens Ikrafttræden, eller naar Statens Reguleringstillæg helt maatte bortfalde, optages Forhandling under Hensyn til Banernes økonomiske Forhold. Pensionsbidraget fastsættes til 6 pCt.

Nærværende Forlig skal ikke være til Hinder for, at der ved Baner, hvor Hensynet til Driftens Fortsættelse gør det nødvendigt, kan optages Særforhandlinger.“

Forhandlingerne om de 3 og 2 pCt. Afkortning i Lønnen har siden 1935 været ført hvert Aar, uden at man endnu har opnaaet Enighed om deres Bortfald, og i Aarene 1932–40 har Funktionærerne derigennem ydet Banerne et Beløb paa ca. 3 Mill.

Dertil kommer Personalets Deltagelse i Dækning af Underskud, der i samme Aarrække udgør ca. 2 Mill.

Personalets Deltagelse i Dækning af Underskud er dog med Udgangen af Driftsaaret 1939 ophørt, og man maa forvente, at Afkortningen af de 3 og 2 pCt. snarest maa falde bort.

Ligesom Tidernes Ugunst for Banerne saaledes føleligt havde forringet de af Funktionærerne opnaaede Goder ved Lønreglementet af 1920, fik den ogsaa skadelig Indflydelse paa Pensionsretten.

Ved Indførelse af „Reglement for danske Privatbaner“ paalagdes der samtlige Privatbaner Pligt til at pensionere deres Personale efter nærmere bestemt angivne Regler og Bestemmelser. Følgerne af dette Pligtpaalæg for Banerne medførte blandt andet, at medens den overvejende Del af Personalet ved Banerne hidtil havde staaet, og ogsaa betragtet sig som direkte personlige Medlemmer af Danske Privatbaners Pensions- og Enkekasse, ændredes Reglerne nu derhen, at det blev de enkelte Baner, der overførte den dem paalagte Pensionsforpligtelse og den dermed følgende Risiko til ovennævnte Forsikringsselskab, og Personalet fik kun den Bane, hvor Vedkommende var ansat, at holde sig til, og betragtedes ikke mere som direkte Parthavere i Pensionskassens Midler.

Naturligvis kunde denne generelle Fastsættelse af Banernes Pensionsforpligtelse ikke forringe Personalets retslige Stilling i pensionsmæssig Henseende, saalænge der ikke skete Ændringer i Banernes økonomiske Forhold, og at de vilde indtræffe, kunde man paa daværende Tidspunkt ikke forudse. Først i Slutningen af Tyverne blev Privatbanepersonalet gennem Banernes stadig daarligere økonomiske Forhold opmærksomme paa, at der muligt kunde være Fare for den pensionsmæssige Stilling forbunden hermed, og Kolding—Egtved Sagens Forløb, og det Slag, der herigennem tilføjedes Personalets Retsopfattelse i Pensionsspørgsmaalet, viste kun altfor tydeligt, at der var Fare.

Siden 1931 og i Tiden indtil Trafikkommissionens Nedsættelse har Personaleorganisationerne Gang paa Gang, enkeltvis og i Fællesskab, rettet den ene Henvendelse efter den anden til Pensionskassen, til Fællesrepræsentationen, til Ministeriet og til de forskellige politiske Partier, altsammen for at opnaa en Sikring af vore pensionsmæssige Krav, for endelig at sætte det sidste Haab til Trafikkommissionen.

I Trafikkommissionens Betænkning er i Spørgsmaalet: Sikring af størst mulig Pension for Tjenestemænd ved likviderende Baner indstillet bl. a. :

„Der søges efter Forhandling med de paagældende Kommuner tilvejebragt en Ordning, hvorved der under Statens Medvirkning tilsikres den Del af de ved likviderende Privatbaner ansatte Tjenestemænd, som ikke maatte kunne overføres til Beskæftigelse andetsteds, samt de til vedkommende Baner knyttede Pensionister en efter Forholdene passende aarlig pensionsmæssig Indtægt, idet der om fornødent ydes supplerende Tilskud hertil.“

Paa Grund af de i Aar her i Landet indtrufne Forhold er Trafikkommissionens Betænkning henlagt, og kommer maaske heller ikke senere frem, og den skitserede Ordning er da heller ikke tilfredsstillende for Personalet, da det ifølge dets Ansættelsesvilkaar maa have Krav paa — ikke en passende — men den vedtægtsmæssige Pension.

Usikkerheden er altsaa stadig til Stede, og det maa derfor blive Organisationernes Opgave at arbejde for at genoprette Ligestillingen med Statens Tjenestemænd saavel i lønmæssig som i pensionsmæssig Henseende.

TJENESTETIDSORDNINGEN

Blandt alle de Spørgsmaal, Privatbanefunktionærene mellem Aar og Dag har beskæftiget sig med, indtager Spørgsmaalet om de daglige Tjenesteforhold afgjort en fremragende Plads.

Efter Fortidens Tjenestereglementer var Personalet forpligtet til at tage fat saalænge

og naar som helst Jernbanen ønskede det. Mange af Privatbanerne blev for Størstedelen ogsaa anlagt under det Synspunkt, at der ikke behøvedes ret meget Personale til Driften, og man lagde derfor til en Begyndelse Køreplanerne saaledes, at Arbejdstiden saa nogenlunde kunde overkommes. Men Tiderne forandredes — Trafiken voksede, og Kravene fra Publikum steg. Banerne var flinke nok til at imødekomme Kravene. Køreplanerne udvidedes og Arbejdstiden forlængedes, men kun faa Baner udvidede Personalet. En Arbejdsdag paa 12—14 Timer var det almindelige, men kunde godt naa højere for Stationsforstandere med uafbrudt Tjeneste fra tidlig Morgen til sent Aften uden nogen som helst Assistance. Ret til Fridage havde man heller ikke, man maatte tage, hvad der blev budt, og 1 à 2 Fridage pr. Maaned var det almindelige, om Afløsning ellers kunde skaffes. Det var en lang og trælsom Arbejdstid, der maatte virke sløvende; knap Hviletid, ingen Tid til at pleje Privatlivet og dets Interesser, og for de unge Mennesker ingen Tid til videre Uddannelse.

Man kunde sikkert i mange Aar have prædiket og demonstreret for kortere Arbejdstid, om ikke Verdenskrigen var kommen. Men Verdenskrigen, der stillede saa store Krav til Arbejderne i de forskellige Lande, har bevirket, at Arbejderne nu med stor Kraft fremsatte deres berettigede Krav, og at Spørgsmaalet blev løst flere Steder.

Ogsaa i Danmark blev Spørgsmaalet taget op med stor Kraft, og efter at Københavns Kommune var gaaet i Spidsen, kom Staten med Forslag til en Arbejdsregulering.

Herefter rørte Privatbanerne paa sig. Fællesrepræsentationen nedsatte et Udvalg til Udarbejdelse af Tjenestetidsregler, der blev forelagt Foreningens Bestyrelse paa et Forhandlingsmøde i August 1918. Forhandlingerne førte dog ikke til noget Resultat. Imidlertid blev Kravet om 8 Timers Arbejdsdag indenfor Civiletaterne gennemført, og Organisationen fandt da Tidspunktet inde til for Alvor at tage Sagen op. Det blev paalagt samtlige Repræsentanter at anmode Banebestyrelserne om Forhandling efter Forhandlingsreglerne om Indførelse af en ugentlig Fridag fra og med 1. April 1919, at der fra samme Dag indførtes 8 Timers Arbejdsdag, og at der fastsattes en Overarbejdsbetaling. Lokalforhandling blev indledet ved alle Baner, og for 11 Baners Vedkommende blev Sagen henvist til Afgørelse i Fællesudvalget. I Udvalget blev herefter udarbejdet Regler for alle Baner, der fastsattes i Fællesudvalgsmødet den 2. Maj 1919.

Efter disse Regler fastsattes Tjenestetidens Længde for Kontorpersonalet i et Tidsrum af 30 Dage til 208 eller 234 Timer efter Arbejdets Effektivitet, det angivne Timestal kan dog forlænges indtil 260 Timer ved al Vagttjeneste (Tjeneste, i hvilken Tjenestemanden med længere Mellemlum kun har egentligt Arbejde i højst $\frac{1}{4}$ af Tjeneste-

tiden). Der gives aarligt 52 Fridage, hvoraf mindst 3 Fridage i hver Maaned. Desuden gives der aarlig 10 Dages Ferie, samlet eller delt, der efter 8 Aars Ansættelse forhøjes til 14 Dage. For Overarbejde betales Overarbejdspenge. Reglementet traadte i Kraft den 1. Juli 1919 og var gældende indtil 31. Marts 1921.

De vedtagne Tjenestetidsregler maatte som Helhed betragtet siges at være gode, selv om der var visse Enkeltheder, der skulde rettes ved første Lejlighed.

Og der kom Lejligheder nok, da Tjenestetidsreglerne vel nok er det Spørgsmaal, der oftest er indanket for Fællesudvalget, først i 1921, saa i 1927 og 1929 og senest i 1935 har der været foretaget Ændringer i dette Reglement om forskellige Forhold, der dog ikke ændrede det principielle i Funktionærernes i sin Tid fremførte Krav: 8 Timers Arbejdsdag, 1 ugentlig Fridag og Betaling for Overarbejde.

Man kan med Grund sige, at Indførelsen af Tjenestetidsreglerne var et stort og godt Fremskridt bort fra de utaaelige og vilkaarlige Forhold, hvorunder det daglige Arbejde tidligere havde været ordnet, maaske det mægtigste Fremskridt Privatbanefunktionærene indtil da havde gjort.



FORENINGENS BLAD

Et Fagorgan er det selvfølgelig Bindeled mellem en Forenings Medlemmer; og ikke mindst er dette Tilfældet, naar Medlemmerne, som Tilfældet er med Kontorforeningen, er spredt over hele Landet. Allerede Foreningens første Spire, Assistent-Sammenslutningen, var klar herover, og Bestyrelsen vedtog derfor at rette Henvendelse til Dansk Jernbaneblad med Anmodning om, at dette Blad vilde optage Artikler og Meddelelser fra den nye Forenings Bestyrelse og Medlemmer, hvilken Anmodning Redaktionen af Dansk Jernbaneblad beredvilligt imødekom, men det er kun faa og spredte Meddelelser, man finder i Dansk Jernbaneblad fra den Tid. Til Brug i anden Anledning opnaaedes ved Henvendelse til Hr. Trafikchef Emil Terkelsen, Generaldirektoratet, velvilligt overladt samtlige Eksemplarer af Bladene til Gennemsyn. Ogsaa efter at „Dansk Privatbaneforening af 17. August 1901“ var stiftet, forblev D. J. at være Foreningens Medlemsblad, og nu blev Artikler og Meddelelser angaaende Privatbaneforhold noget hyppigere. Men efter at Kontorafdelingen ved Generalforsamlingen i Odense den 22. November 1903 var oprettet som Afdeling indenfor Danske Privatbaners Jernbaneforening,

Privatbane-Tidende

Nr. 1.

Tirsdag d. 15. Juni 1909.

1. Aarg.

Uddel Bladet.

Nærværende Blad vil fra Juli Kvar-
tal gennem Postvæsenet blive tilstillet
Banebestyrelsernes Formænd, D'Hrr.
Driftsbestyrere samt enhver Kontormand
ved Privatbanerne.

Dette Nummer udsendes deri-
mod som Tryksag til en Funktionær
ved hver Bane. Vi beder Vedkom-
mende om at tilstille Driftsbestyreren
og samtlige Kontormænd et Eksem-
plar.

Ærede Kolleger!

Samtidig med at det første Nr. af „Privatbane-Ti-
dende“ spredes ud over Landet til samtlige Kontorfunk-
tionærer ved danske Privatbaner, føler vi Trang til at
give det et Par Ord med paa Vejen. —

Det er de ærede Læsere bekendt, hvorledes Strid
og Uenighed i det sidste Aars Tid fuldstændig har over-
døvet al sund Tankegang inden for Foreningslivet blandt
Privatbanepersonalet, hvorledes Afdeling staar skarpt
imod Afdeling, rede til med bidende Haan og Spot at
fremdrage hinandens daarlige Sider, hvorledes der som
en naturlig Følge heraf har dannet sig uoverstigelige
Hindringer for godt Samarbejde og er skabt en Forvir-
ring, der som en Havgus har lagt sig kold og klam
over hele Foreningsmaskineriet, dræbende enhver Spire,
der gror frem paa Forhandlingens i Forvejen stærkt
stenede Vej.

Midt i al denne Taage og Ufordragelighed blev
Initiativet taget til Dannelse af en ny Forening for Kon-
torpersonalet, og det er denne Forening, der hermed
sender sit Organ ud i Verden, ikke for at tage Del i
den standende Strid, men som et rent fagligt Organ,
hvis Opgave er at være Talerør for Kontorpersona-
lets Interesser.

Er det end under vanskelige Forhold, Foreningen
er dannet, nærer vi dog de bedste Forhaabninger for
dens Fremtid, og det er med Lyst og god Villie, vi gaar
i Gang med ad Forhandlingens Vej at søge de forelig-
gende Opgaver løst. Hvorvidt dette skal lykkes os, ja,
det beror for en overvejende Del paa Kontorfunkti-
onærerne selv, paa den Tilslutning og Støtte vi finder
inden for vore egne Rækker.

At vi fra forskellig Side er bleven mødt med
Uvillie, er os bekendt, men til Trods derfor hævder vi
vor Forenings fulde Eksistensberettigelse, idet vi be-
trakter dens Tilblivelse som den eneste tænkelige og for-
nuftige Ordning efter Sammenslutningens sørgelige Fallit.

Og netop denne Uvillie vil skærpe vore Bestræ-
belser, for saa hurtigt som muligt at naa det store Maal:
Samtlige Kontorfunktionærer samlet i en selvstændig

Gengivelse af Forsiden til „Danske Privatbaners Kontorforening“s første Medlemsblad

blev Dansk Privatbaneblad Medlemmernes Organ. Og endelig den 15. Juni 1909 udkom første Nummer af Privatbanetidende som Organ for den nydannede selvstændige Kontorforening, „Foreningen af Kontorpersonalet ved Danske Privatbaner“ under Redaktion af daværende Assistent ved Hammelbanen, J. Chr. Jensen. (Bladet Nr. 1 gives i Faksimile.)

Den 1. November 1910 indtraadte Assistent Th. Jensen, Aalborg, som Medredaktør, og Bladet redigeredes derefter af de to Herrer indtil 15. Januar, da Assistent J. Paulsen (Heding), Horsens, overtog Redaktionen. Siden har følgende været Redaktører af Bladet.

Kasserer G. Achilles fra 1. Januar 1913 til 1. November 1917,

Fuldmægtig Erichsen, Thisted, fra 15. November 1917 til 15. April 1920,

Assistent H. Andersen, Stubbekøbing, fra 1. Maj 1920 til 15. December 1921,

Assistent H. J. Bornæs, Aalborg, fra 1. Januar 1922 til 15. December 1932,

Stationsmester P. Møller, Hjallese, fra 1. Januar 1933 til 15. Marts 1933,

Stationsforstander Aage Andersen, Beder, fra 1. April 1933 til 15. November 1934,

Stationsmester P. Møller, Hjallese, fra 1. December 1934 til 1. Februar 1935,

og endelig

Overassistent J. V. Jensen, Kerteminde, fra 15. Februar 1935.

Een Ting har samtlige disse Redaktører været enige om, nemlig i deres Tiltrædelses-Artikel at udtale Haabet om godt Medarbejderskab fra Medlemmernes Side. Og gaar man de mange Aargange af Bladet igennem, da finder man i en Aarrække mange læseværdige Artikler fra Foreningens Medlemmer. Men nægtes kan det ikke, at de senere Aar har vist sørgelig Tilbagegang i saa Henseende. Det er, som om Medlemmernes Skrivelyst har staaet i ligefremt Forhold til Banernes dalende Trafik. Maatte den ny Tid bringe en Ændring i dette Forhold.



VED 40 AARS JUBILÆET

Allerede som Elev i Aarene 1907—10 begyndte jeg at nære stærk Interesse for Organisationsbevægelsen. I 1909 oprettedes den selvstændige Kontorforening, og Kampen mellem Kontorafdelingen som Led i „Foreningen af Funktionærer ved Danske Privatbaner“ og Kontorforeningen fulgtes af alle vi unge med stor Interesse. Da Forhandlings-

retten i 1916 blev givet til Foreningen af Funktionærer ved Danske Privatbaner i Forening med Kontorforeningen, blev det efterhaanden klart, at der maatte ske en Sammenslutning mellem Kontorafdelingen og Kontorforeningen for at opnaa en tilfredsstillende Løsning af Kontorpersonalets Repræsentation i Fællesudvalget. Denne Sammenslutning fandt herefter Sted i 1918 ved, at Kontorafdelingen overgik til Kontorforeningen, som siden har repræsenteret Kontorpersonalet, og ved de nye Forhandlingsreglers Indførelse i 1920 fik Kontorforeningen selvstændig Forhandlingsret.

For mit Vedkommende udviklede Forholdene sig saaledes, at jeg i 1918 valgtes til Repræsentant og fra September 1919 til Korrespondent ved S. F. J., hvilket yderligere medførte, at jeg i 1920 samtidig med Kommissionsbetænkningens Indførelse ved samtlige Privatbaner blev valgt ind i den nye Hovedbestyrelse som Formand for Assistentkredsen og yderligere valgtes til Sekretær i Hovedbestyrelsen samt Medlem af Fællesudvalget. Indførelsen af det nye Lønningsreglement i 1920 og de paafølgende nye Tjenestetidsregler bragte ikke mindst i det lokale Arbejde her ved S. F. J. en Masse Arbejde, men samtidig en udmærket Træning i alt Foreningsarbejde, og navnlig Forhandlingsevne. Hvad Arbejdet i Hovedbestyrelsen angik, var her ogsaa rigeligt at tage fat paa. Den afgaaede Formand, nuværende Driftsbestyrer Th. Jensen, Haderslev, havde bragt sin Forening til Tops ved igennem Kommissionsbetænkningen af 1919 at medvirke til, at Privatbanepersonalet blev ligestillet med D. S. B.s Personale i lønmæssig Henseende. Nu gjaldt det imidlertid for en hel ny Hovedbestyrelse og ny Formand at bibeholde de opnaaede Goder, og dette var ikke altid saa ligetil.

Fra 1923—27 bevirkede min Tjeneste som Overassistent paa Trafikinspektørens Kontor en Afbrydelse i alt Foreningsarbejde, men efter at jeg i 1927 igen indtraadte i Stationstjenesten som Overassistent paa Odense Station, blev der atter Brug for min Indsigt i Foreningsarbejdet ved, at jeg i 1928 blev valgt som Repræsentant ved S. F. J. og i 1929 valgtes ind i Hovedbestyrelsen paany. Paa dette Tidspunkt var Krisen for Alvor begyndt at sætte ind og medførte stadig stigende Vanskeligheder for Privatbanernes Drift og Økonomi, hvilket igen i stor Udstrækning gik ud over Personalet ved Indskrækning paa alle mulige Omraader — Forlængelse af Tjenestetiden og Krav om Personalets Deltagelse i Dækning af Underskud m. v.

Det var ikke mærkeligt, at Lønningsloven af 1931 med Forbedringer af Lønningerne for Statens Tjenestemænd ikke under saadanne Forhold direkte kunde overføres paa Privatbanerne og dermed opretholde Ligestillingen med Statens Tjenestemænd. Ved Lønordningen i 1932 etableredes dog en Slags camoufleret Ligestilling med Statens

Tjenestemænd, idet Statens nye Lønninger indførtes, men dog saaledes, at der paa forskellig Maade ved Privatbanerne fradragtes indtil 5 pCt., enten paa Reguleringstillæget alene eller paa Lønningerne og Reguleringstillæget. Om disse Fradrag skal der efter 3 Aars Forløb optages Forhandling under Hensyn til Banernes økonomiske Forhold. Denne Bestemmelse har siden 1935 hvert Aar været til Afgørelse i Fællesudvalget, uden at Personalet har opnaaet at faa Bestemmelsen slettet, men da Kendelsen for 1940-41 endnu ikke er afsagt, vil det forhaabentlig lykkes os at overbevise Fællesudvalgets Formand om det urimelige i at opretholde denne Bestemmelse paa et Tidspunkt, hvor Privatbanernes Tjenestemænd lønningsmæssig, tjenestetidsmæssig som paa mange andre Omraader er meget økonomisk haardt ramt samtidig med, at der nu ydes Hjælp til Privatbanerne fra Statens Side.

Kolding—Egtvedbanens Nedlæggelse i 1930 og Højesteretsdommens Afsigelse i denne Sag i 1934 skabte Klarhed over Personalets Retsstilling ved en Banes Nedlæggelse, og Lollandsdommen af samme Aar skaffede Klarhed over, at selv om et Reglement indeholder Bestemmelse om Ligestilling med D. S. B.s Tjenestemænd i lønningsmæssig Henseende, skal man ikke stole herpaa, at en saadan Bestemmelse ikke kan opsiges, og har samtidig overbevist Organisationerne om det nødvendige i at anvende Forhandlingsretten i saa stor Udstrækning som muligt.

Daværende Formand, fhv. Stationsforstander Gomards Sygdom i 1934 bragte mig ved Delegeretmødet i 1934 pludselig i Formandsstolen, hvor jeg siden da efter bedste Evne har forsøgt at røgte det mig betroede Hverv til Gavn og Ære for vor Forening. Jeg skal ikke her komme nærmere ind paa de Opgaver og Mærkesager, der har været behandlet i min Formandstid, men henviser til de udsendte trykte Beretninger samt det andet Sted i Festskriftet behandlede Stof under Foreningens Mærkesager gennem Aarene. Dog ønsker jeg gerne her at udtrykke min Glæde over, at de tre Privatbaneorganisationer endelig har fundet en Form for Samarbejde, som jeg er overbevist om har været til gensidig Forstaaelse og Gavn for den samlede Privatbanestand.

Privatbanernes Stilling nu og i Fremtiden er det umuligt at sige noget om, men jeg tror, at hvis vi giver hinanden Haandslag paa fortsat Sammenhold og Solidaritet saavel i Arbejdet Organisationerne indbyrdes som os selv indenfor vor kære Forenings Rammer, kan vi med Fortrøstning se Fremtiden i Møde og ønske hverandre til Lykke med 40 Aars Jubilæet.

Th. Jørgensen.



I 1891 blev jeg ansat som Elev ved Sydfyenske Jernbaner. Jeg var ikke som saa mange andre unge Mennesker ved Ansættelsen ukendt med, hvad jeg gik ind til. Opvokset paa en Landstation — min Fader havde en mellemstor Landstation ved S. F. J. uden anden Assistance end en privat antaget Stationskarl — kunde jeg ikke undgaa at lægge Mærke til den lange krævende Arbejdstid, der forlangtes af Datidens Stationsbestyrere. Det meget Arbejde krævede en Medhjælp, men det var der ikke Raad til, Lønnen var jo kun lille, og det blev da mig, der, naar mit Skolearbejde tillod det, hjalp min Fader. Der er ingen Tvivl om, at dette paa en Maade frivillige Arbejde har indgivet mig Lysten til og Interessen for Jernbanearbejdet, og det faldt derfor meget naturligt, at jeg, da jeg havde taget Præliminæreksamen, søgte over i Jernbanemændenes Rækker, hvor jeg forblev i 42 Aar.

Privatbanepersonalets Vilkaar var paa den Tid usle, en lang brydsom Arbejdsdag og kun en lille Løn (jeg begyndte som Elev med 240 Kr. aarlig, og Elevtiden varede i 5½ Aar og sluttede med 600 Kr. aarlig). Fritiden var ogsaa karrigt tilmaalt, men vi unge Mennesker sled trods alt af karsken Bælg og mente formodentlig, at det nok ikke kunde være anderledes.

Denne Betragtning holdt sig imidlertid ikke saa længe, efterhaanden fik man Øjnene op for, at Forholdene kunde og burde være anderledes. I det daglige Arbejde kom man i Forbindelse med Statsbanerne, Postvæsenet og Toldvæsenet, og man opdagede, at Funktionærerne ved disse Væsener stod baade socialt og lønningsmæssigt langt over os Privatbanefolk og havde langt bedre Arbejdsvilkaar. Følelsen af vor Askepotstilling overfor de nævnte Etater optog efterhaanden mig og flere med mig stærkt. Det stod os snart klart, at skulde vi opnaa Forbedring i vore Kaar, maatte vi selv arbejde derfor, vi maatte slutte os sammen, som saa mange andre Arbejdere gjorde i Tiden omkring Aarhundredskiftet, og jeg med flere Assistenten fra S. F. J. fulgte derfor beredvillig en Indbydelse fra nogle modige Assistenten fra Jylland og Sjælland om Deltagelse i et Møde i Odense. Paa dette Møde den 8. Juni 1899 blev Assistentforeningen stiftet, og dens vigtigste Formaal var at arbejde for Forbedring af vore Kaar. At denne Forenings Arbejde ikke gav dens Medlemmer nogen synlige Resultater, er en Sag for sig, men den viste Vejen fremad, den lagde Grundstenen til vor Organisations Bygning.

Med stor Interesse har jeg fulgt vor Organisations Opbygning og Arbejde, og denne Interesse medførte da ogsaa, at jeg senere skulde komme i direkte Berøring med Arbejdet, idet jeg i 1912 som Repræsentant for Afdelingen ved N. F. J. blev valgt ind i Foreningens Bestyrelse, hvor jeg sad til Efteraaret 1916. Samarbejdet med en Række

dygtige og erfarne Mænd under Førerskab af Foreningens daværende energiske Formand, Hr. Assistent Th. Jensen, var mig til stor Glæde, ogsaa til stor Nytte; jeg blev sat ind i Foreningens Arbejdsforhold, og Arbejde var der nok af, flere vigtige Spørgsmaal, bl. a. Forhandlingsrettens Indførelse og den endelige Sammenslutning af Kontorpersonalet ved Privatbanerne til een Forening, blev i denne Periode løst. Ogsaa mit Arbejde ved Foreningens Elevkursus, hvor jeg et Par Aar var Lærer, var mig til stor Glæde. Det var da heller ikke frivilligt, jeg gav Afkald paa Arbejdet, Grunden dertil var de Hindringer, jeg mødte fra min Hjemstedsbanes Ledelse.

Men endnu en Gang skulde jeg dog komme med i Arbejdet; efter at Hr. Th. Jensen gennem mange Aars ihærdigt Arbejde havde faaet Foreningens Forhold ordnede og bragt til et Højdepunkt, som i al Fald vi ældre forstod at værdsætte, og efter at han ved sin personlige Indsats i Kommissionen havde medvirket til at skaffe Personalet de Goder, som det i mange Aar havde tragtet efter, ønskede han at fratræde, og paa Delegeretmødet i Marts 1920 blev jeg af Delegeretmødet udpeget til at overtage Formands-hvervet.

Det var med store Betænkeligheder, jeg overtog dette Hverv, min Indsigt i Arbejdet syntes mig selv utilstrækkelig, og da den nyvalgte Hovedbestyrelse var lutter nye Kræfter (ingen af den gamle Bestyrelse var blevet tilbage), var det med blandede Følelser, jeg begyndte Arbejdet. Nu kunde man maaske nok mene, at det fremtidige Arbejde ikke kunde blive saa vanskeligt, meget var jo naaet, og Personalets Forhold var blevet i høj Grad forbedrede, men Arbejdet kom grundet paa Krisens Indtræden næsten udelukkende til at dreje sig om Bevarelse af de Goder, der var opnaaet, og det var ikke altid saa lige til.

Mangfoldige er de Angreb, der i disse Kriseaar blev gjort mod Personalets Rettigheder, baade i lønmæssig og arbejdsmæssig Henseende, og det blev stadig vanskeligere og vanskeligere at imødegaa Angrebene og de Foringelser, der medfulgte.

Jeg er alle de Mænd, der gennem de fire Aar sad i Hovedbestyrelsen, megen Tak skyldig for den udmærkede Støtte, de ydede mig i Arbejdets Udførelse, men efterhaanden indsaa jeg, at mine Evner ikke slog til til Fortsættelse af dette, og jeg trak mig derfor tilbage paa Delegeretmødet i Efteraaret 1924.

Min Interesse for Foreningsarbejdet var dog ikke derved bleven mindre, og det var derfor med Glæde, at jeg senere tog mod Hovedbestyrelsens Tilbud om at overtage Hvervet som Hovedbestyrelsens Sekretær.

Til Slut vender jeg Tanken mod Jubilaren: Danske Privatbaners Kontorforening.

40 Aar er for en Korporation som denne et betydeligt Tidsrum, og den Udvikling fra den første spæde Begyndelse til den nuværende stærke Stilling, der har fundet Sted, vidner om Sundhed og god Afstamning — den har traadt sine Børnesko, den har overstaaet Ungdommens Brydningsaar og er nu allerede et godt Stykke inde i den modne Manddoms Arbejde — maatte den endnu have et langt og lykkeligt Liv foran sig til Glæde og Gavn for dem, hvis Velfærd den er sat til at varetage, inden alle Tings Forkrænkelighed indhenter den.

A. Amnitsbøl.

★

Naar jeg tænker tilbage paa Aarene, som jeg tilbragte i Foreningens Arbejde, fra jeg omkring 1918 valgtes til lokal Repræsentant, til jeg i 1934 fratraadte som Foreningens Formand, er det et Utal af Erindringer, der kommer frem.

Jeg skal omtale et enkelt Forhold.

Indførelse af Forhandlingsretten med fælles sidste Instans (Fællesudvalget) samt øvrige ensartede Bestemmelser for Privattjenestemændene (Lønninger, Tjenestetid etc.) betød nærmest en Omkalfatring af Foreningens Virken. Stort set havde Foreningen forud bestaaet af et vist Antal Lokalforeninger (Afdelingerne ved de enkelte Baner) med en fælles Hovedbestyrelse, hvis Stilling bortset fra det meget betydende Formaal at virke for Indførelse af Fællesbestemmelser — Ligestilling med Statsbanernes Tjenestemænd — i høj Grad var vejledende og raadgivende. Denne Hovedbestyrelsens Stilling gav en betydelig Selvstændighed for de enkelte Afdelinger i praktisk talt alle Forhold, og anderledes kunde det vanskelig være. Foreningens Ledelse, der afgik i Marts 1920 — Tidspunktet for min Indtrædelse i Hovedbestyrelsen —, havde umiddelbart forud ved nye Love med Deling af Medlemmerne i Kredse rigtigt givet Udtryk for de ændrede Forhold, nemlig at Kontorforeningen nu var en absolut Enhed med een fælles Ledelse og med lokale Tillidsmænd, som, uagtet deres Hverv var mindst lige saa vigtigt som tidligere, var Binde- og Mellemed for Hovedbestyrelsen i Forholdet til saavel Medlemmerne ved de enkelte Baner som til de enkelte Banestyrelser.

Saa selvfølgelig og ligetil, som denne Ændring end var,



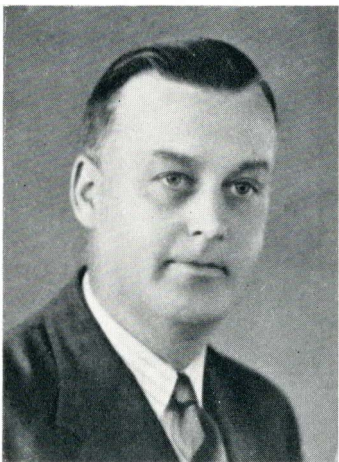
kunde den dog have vanskeligt ved at slaa igennem. Det var ikke helt ualmindeligt, at Afdelinger (Repræsentanter) handlede efter den Opfattelse, at Foreningsarbejdet ved de enkelte Bane var en lokal Sag, med mindre Repræsentanten ønskede Forbindelse med Foreningens Ledelse herom. Efterhaanden som den Modvind, der mødte Privatbanetjenestemændene straks efter 1920, blev mere og mere strid, voksede Farligheden af den lokale Selvstyreopfattelse, tilmed da Fænomenet ogsaa viste sig indenfor de beslægtede Privatbanetjenestemandorganisationer. Mere end een Gang har dette været dyrt for Privatbanernes Tjenestemænd.

Jeg vil haabe for Kontorforeningens Medlemmer, ja helst for samtlige Privatbanetjenestemænd, at de maa forstaa deres Samhørighed og handle derefter, kun derved vil de have Mulighed for at opnaa det Formaal, som de har sat for deres faglige Organisation.

Samtidig mindes jeg de utallige Eksempler paa Sammenhold, som jeg mødte i Foreningsarbejdet, for selvfølgelig og heldigvis var de det altovervejende, og sluttelig vil jeg mindes det gode Kammeratskab, som jeg saa godt som altid fandt.

Holte, Juli 1940.

Gomard



Trafikkontrolør Th. Jørgensen, Formand.

Øverste Række fra venstre: Fuldmægtig Marcher, Stfst. Løwe Jensen, Stfst. J. Jespersen, Stm. N. Petersen.

Tilvenstre nedefter: Stm. Løgholt Thomsen, Ass. Rud. Jensen.

Til højre nedefter: Ass. H. Hørsholm, Ass. R. Hansen.

Nederste Række fra venstre: Obm. C. Petersen, Redaktør J. V. Jensen, Sekretær A. Annitsbol.



DANSKE
PRIVAT-
BANERS
KONTOR-
FORENING



BESTY-
RELSEN
VED
JUBILÆET

