



# Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

## Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

### Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

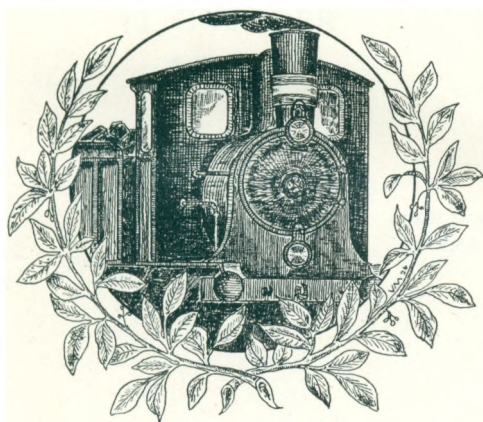
### Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

1899 - 1924





# DANSK JERNBANEFORBUND

1899  
23. OKTOBER  
1924

*GØR DIN PLIGT  
OG KRÆV DIN RET*

KØBENHAVN  
BOG- OG PAPIRHANDELEN „FREMAD“  
DANSK ANDELS TRYKKERI  
MCMXXIV



## FORORD

**I** Anledning af Dansk Jernbaneforbunds 25-aarige Bestaaen er det besluttet, at Hovedbestyrelsen skulde udgive et Festskrift. Redaktionen heraf har været overdraget et Udvalg, bestaaende af Forbundets Forretningsfører, Charles Petersen, Viceforretningsfører O. Andersen, Sekretær Chr. Vejre og Togfører J. Christophersen, Esbjerg, bistaaet af Hovedkasserer R. Kantsø. Redaktionsudvalget har konstitueret sig med J. Christophersen som Hovedredaktør.

Udvalget har haft den Opfattelse af sin Opgave, at Bogen foruden at være et Festskrift i store Træk og jævne Ord maatte gengive Forbundets Historie, saaledes at den maatte faa en varig Interesse udover selve Jubilæumsdagen for alle dem, som maatte interessere sig for at kende de Kampe og Brydninger, igennem hvilke Organisationen og dens Medlemmer er naaet frem fra en fattig og forkuet Tilværelse til taalelige Vilkaar.

Udvalget har fundet det hensigtsmæssigt at dele Stoffet under tre Hovedafsnit og nogle mindre Afsnit bag i Bogen, hvis Indhold det for Oversigtens Skyld var ønskeligt at samle under ét. Indenfor de tre Hovedafsnit er Stoffet atter delt, saaledes at hver Sag behandles for sig, indtil den naar sin Afslutning. Bogen adskiller sig i den Henseende noget fra andre faglige Festskrifter, der har fulgt den kronologiske Orden Aar for Aar. Denne Adskillelse har været nødvendig for at bevare Oversigten, idet Dansk Jernbaneforbund ikke, saaledes som Tilfældet er for andre Fagforbund, har kunnet faa sine Sager afsluttede indenfor en kortere Tidsperiode, men ofte har maattet forfølge én og samme Sag gennem en Aarrække.

*Første Hovedafsnit omfatter Tidsrummet fra 1896, da de første Kim til Foreningsdannelse viste sig, og indtil 1904, da Organisationsformen ændredes — en Periode, der fortrinsvis er Agitationens.*

*Andet Hovedafsnit handler om Tidsrummet 1904—14, da Organisationen gennem Brydninger og Kampe søger at faa fagligt Fodfæste.*

*Tredie Hovedafsnit drejer sig om Tiden fra 1914, den tunge Krigs- og Efterkrigstid, da Organisationen igennem flere alvorlige Episoder tilkæmper sig Medindflydelse paa Sagernes Gang.*

*Desuden har Udvalget ment det rigtigt at bringe en lille Oversigt over vore Baners Historie samt en kort Omtale af den Gerning, vort Forbunds Medlemmer udøver. Disse to Afsnit findes henholdsvis foran og bag i Bogen.*

*Under Udarbejdelsen har den vanskeligste Opgave ligget i at sortere og begrænse Stoffet. Udvalget har under dette Arbejde fundet det rigtigt at give den ældste Periode, der kun kendes af de færreste, en noget fyldigere Behandling end den nyere Tid, som er kendt af de fleste.*

*For Udvalget har Udarbejdelsen været at dykke ned i Mindernes Bog, hvor hver Side lod gamle afblegede Billeder fremtræde i fornyet Glans, retoucherede for de Lidenskaber, som ledsagede dem, da de for de mange Aar siden oplevedes.*

UDVALGET



## VIGTIGE DATA I BANERNES UDVIKLING

Ved Kontrolør Chr. Schmidt.

**T**RAADEN i dansk Jernbanehistorie synes lidt ulige spundet. Stærkest tegner den sig omkring Forberedelserne til Anlægget af den første Bane i Landet og omkring de første Aars Drift af det sjællandske Jernbaneselskab, svagere omkring Anlægget og Driften i de første Aar af jyske Baner, hvad enten det nu skyldes, at Englænderne, der her var de førende, kun har samlet et sparsomt Arkiv, eller at de efter Statens Overtagelse af Banerne har bortfjernet det tilstedeværende Arkiv. Et kort Rids af vore Baners Udviklingshistorie vil tydeligst kunne tegnes over de Punkter, som de store Navne i dansk Jernbanehistorie har afsat: *Søren Hjorth, Gustav Schram, Viggo Rothe, Sir Morton Peto, Niels Holst, J. V. Tegner* og *G. C. C. Amt.* Saavel for de sjællandske som for de jysk-fynske Baners Vedkommende skulde der gaa adskillige Aar, før Tanker og Idéer omsattes i Handling. Forlængst havde Jernbanerne i England og rundt omkring paa det europæiske Fastland holdt deres Indtog og traadt deres Børnesko, før Diligencerne herhjemme fik deres første Konkurrent i den lille 4 Mil lange Bane fra København til Roskilde i Juni 1847.

Forud var der gaaet lange Diskussioner om Anlæg af Baner i det Hele taget. Det første Initiativ blev taget ved, at den danske Regering i 1835 paa Generaltoldkammerets Forestilling nedsatte en Kommission

med den Opgave at behandle Spørgsmaalet om at tilvejebringe en Jernbaneforbindelse mellem Nord- og Østersøen, en Opgave, der i 1844 udvidedes til en Behandling af alle her i Landet fremkomne Jernbaneplaner. Resultatet blev Anlægget af Altona—Kiel Jernbane („Christian den 8.s Nordøstersøjernbane“), der aabnedes 1844. Senere tog Professor Ursin i et Foredrag i København i 1839 til Orde for at skabe Interesse for en Bane fra København til Helsingør, men den første sjællandske Bane blev dog anlagt mellem København og Roskilde, og de første praktiske Skridt til denne Opgaves Løsning foretoges af Civilingeniør *Søren Hjorth*, der i 1839 paa Statens Stipendium havde studeret Jernbanevæsen i England, og Bogholder i Enkekassen *Gustav Schram*. De udsendte i 1840 en Brochure om Anlæg af Banen, hvis Anlægsudgifter ansloges til 1 Mill. Rigsdaler og Overskud til 65,000 Rigsdaler eller 6½ pCt. Det lykkedes dog først at skabe den nødvendige Interesse for Foretagendet, da Industriforeningen tog sig af Forslaget og i 1843 indsendte Andragende om Koncession paa Anlæg af Banen København—Roskilde og om Eneret paa senere Anlæg af Fortsættelsesbane til Korsør samt Forgreningsbane i sydøstlig Retning. Af den udbudte Aktiekapital 3 Mill. Kr. tegnedes langt den største Del af Rigmænd i Hamborg.

I 1844 fik Industriforeningen Koncession paa Drift af Banen i 100 Aar fra dens Aabningsdag og Tilladelse til at overdrage Koncessionen til „Det sjællandske Jernbaneselskab“, det Navn hvorunder Jernbane-drift indleddes herhjemme i 1847. Samtidig indeholdt Koncessionen Tilsagn om Eneret paa Jernbanens Fortsættelse mod Vest og dens Forgreninger mod Syd og mod Vest til Kallundborg. I Juli 1844 ansøgte man om Kongens Tilladelse til, at Banens Udgangspunkt i København maatte blive „den ved Filosofgangen ligefor Farvergade nærmest Vesterport og Halmtorvet beliggende Bastion“. Men her viste Christian den 8. sig ubøjeelig modvillig, og hans Argumenter mod at føre Banen gennem Voldene ind til Byen var i Sandhed kongelige, idet han bl. a. indvendte, at dette vilde medføre en Beskæring af Tivoli. Københavns Banegaard fik ved endelig Resolution af 1845 sin Beliggenhed i Dronningens Enghave, langt udenfor Byen. Tivoli var reddet! Til Gengæld fik Byens Indbyggere en lang og besværlig Vej til deres første Banegaard, der forøvrigt laa omtrent, hvor nu Københavns 3. Banegaard ligger. I 1845 udstedtes en Ekspropriationslov. Til administrerende Direktør for Banen valgte Jernbaneselskabet *Gustav Schram*, til teknisk Direktør *Søren Hjorth* og til Kassedirektør Justitsraad *Grothusen*. Af disse traadte dog allerede i 1848 — Aaret efter Banens Aabning — *Hjorth* tilbage, og *Schram* blev Ene-direktør indtil 1856, da han ved Roskilde—Korsørbanens Aabning blev erstattet af *Viggo Rothe*.

Til Leder at Anlægget København—Roskilde valgte man Englænderen *Will. Radford*, som efter meget brydsomme Arbejdsforhold afleverede Banen i Maj 1847. Dens højtidelige Aabning fandt Sted den 26. Juni samme Aar. Hele Materiellet bestod af 5 Lokomotiver, bygget i England, 18 Personvogne, tildels leveret fra Tyskland, og 80 aabne Godsvogne. Stationerne, der alle var byggede af Træ, bestod af København, Valby, Glostrup, Køgevej, Hedehusene og Roskilde. Omkostningerne ved Anlægget havde oversteget Forudsætningerne, og Udbyttet, der var beregnet til  $6\frac{1}{2}$  pCt., bevægede sig foruroligende hurtigt fra 2 pCt. til 0. Dette skyldtes naturligvis bl. a. Krigen 1848—50, men nogen



Københavns første Banegaard 1847.

egentlig praktisk Betydning for Samfærdselen kunde det korte Banestykke ikke opnaa, og Forlængelsen til Korsør forhaledes alt for længe af økonomiske Aarsager. Den kom først i 1856, og samtidig valgtes den 42-aarige Polytekniker *Viggo Rothe* til Selskabets Direktør, en Virksomhed han var udset til med det bestemte Formaal at tilvejebringe en bedrø Økonomi, og som han med megen Nidkærhed og Dygtighed bestred til 1885, længe efter at de sjællandske Jernbaner var overgaaet til Statsdrift. Men stræng økonomisk var ogsaa hans Ledelse, saavel det rullende Materiel som andet Materiel og Bygninger blev ikke moderniseret i hastigt Tempo. Efter Anlægget af de første jyske og fynske Baner fik Publikum ofte Anledning til at anstille Sammenligninger mellem Rejsbekvemmeligheder paa det sjællandske og det jysk-fynske Jernbaneomraade til Ugunst for det sjællandske Selskab.



Under Viggo Rothes Direktørtid fandt et meget betydeligt Jernbanebyggeri Sted. Efter Aabningen af Roskilde—Korsørbanen fulgte bl. a. i 1863 Banerne København—Klampenborg og Hellerup—Lyngby, i 1864 fortsattes Nordbanen til Helsingør. Samme Aar anlagdes Københavns 2. Banegaard, der kom til at ligge Nord for Vesterbrogade. I 1870 fulgte Sydbanen fra Roskilde til Masned Sund, og i 1875 fik Falster sin første Bane fra Orehoved til Nykøbing. Den i Koncessionen af 1844 omhandlede Forgreningsbane mod Vest fra Roskilde til Kallundborg aabnedes 1874. Dobbeltspor blev anlagt paa København—Roskilde 1874, Hellerup—Klampenborg 1877. Hertil kom endnu under det sjællandske Jernbaneselskabs Drift Frederikssundsbanen i 1879.

Efter 33 Aars Drift af de sjællandske Baner overgik disse ved en Overenskomst af  $\frac{1}{9}$  1880 til Staten, men endnu 5 Aar, indtil de sjællandske Baner i 1885 sammensluttedes med de jysk-fynske, vedblev Viggo Rothe at være Direktør. I disse sidste Aar byggedes bl. a. Jernbanebroen Masned Sund—Masnedø 1883, og Færgefarten oprettedes mellem Masnedø og Orehoved 1884.

Omtrent samtidig med Anlæg af den første sjællandske Bane, nemlig 1846, fik den jyske Stænderforsamling fra Viborg Amts landøkonomiske Forening et Andragende om Anlæg af en Bane fra Rendsborg over Flensborg midt op gennem Jylland over Silkeborg og Viborg til et Punkt ved Limfjorden. Andragendet blev henvist til den i 1835 nedsatte Jernbanekommission. Men Sagen blev skrinlagt ved Kommissionens Ophævelse i 1848. Det blev Englænderen, Stor-Entreprenøren Sir *Morton Peto*, der gav Stødet til Anlæg af de første jyske Baner. Han fik i 1852 Koncession paa den sydslesvigske Bane og androg derefter om Koncession paa Forlængelse af denne Bane nordpaa. Men først i 1859 — efter megen Modgang og lange Diskussioner om Retningslinien — fik han Koncession paa en Bane Aarhus—Viborg —Venøbugt med Sidebane til Randers. Der meldte sig imidlertid stærkt Krav om en Østbane, og Loven af 10. Marts 1861 indeholdt Planen om en saadan fra Vamdrup til Aalborg, gennem Købstæderne, en Tværbane Langaa—Holstebro og endelig den fynske Bane Nyborg —Middelfart, ved senere Lov forlænget til Strib. Loven bemyndigede Regeringen til at ophæve den i 1859 givne Koncession og i Stedet for afslutte Kontrakt med Sir Morton Peto (Firma Peto, Brassey & Betts) om Anlægget af de nævnte Baner, der aabnedes saaledes: Aarhus—Randers 1862, Langaa—Viborg 1863, Viborg—Skive 1864, Skive—Struer og Nyborg—Middelfart 1865, Vamdrup—Fredericia, Middelfart—Strib og Struer—Holstebro 1866, Fredericia—Aarhus 1868 og Randers—Aalborg 1869, ialt ca. 500 km Jernbane. Paa det

engelske Entreprenørfirmas Vegne forestodes Anlægget af Englænderen Mr. Rowan. Den første Tid blev de jyske Baner drevet af et Selskab „Det danske Jernbanes Driftselskab“ med Englænderen Mr. J. S. Louth som Overdirektor, han havde Bolig i Flensborg og var samtidig Leder af de sydslesvigske Baner. Efter Aabning af den fynske Hovedbane „Dronning Louises Jernbane“ i 1865 fik jyske Baner deres egen Direktør Mr. Trevithick, der imidlertid fratraadte, da Staten i 1867 overtog de jyske Baner, hvorefter der til Driftsbestyrer valgtes Ingeniørkaptajn Niels Holst. Han havde været med til Projekteringen af de jysk-fynske Baner, var under den engelske Drift kontrollerende Ingeniør paa Statens Vegne og overtog altsaa i 1867 Ledelsen af Banerne, i 1869 udnævntes han til Direktør for jysk-fynske Baner, og da disse i 1885 sammensluttedes med de sjællandske, blev han de danske Statsbaners første Generaldirektor. Han gik dermed ind til den meget vanskelige Opgave at sammenarbejde to Jernbanevirksomheder, som paa mange Omraader — ikke mindst hvad angik Personalet — havde været drevet paa hver sin særprægede Maade. De 300 km Jernbane i 1867 var indtil 1885 vokset til ca. 1200 km, og hertil kom altsaa hele det sjællandske Jernbanenet. De vigtigste Begivenheder under Niels Holst's Jernbanegering mærkes iøvrigt bl. a. ved følgende Data:

Vendsysselbanen og Skanderborg—Silkeborg 1871, Oprettelsen af vor første Færgefart for Jernbanevogne Fredericia—Strib 1872, for hvilken han længe forud havde været særdeles virksom; Aabning af Banen Lunderskov—Varde 1874, Holstebro—Ringkøbing, Bramminge—Ribe og Ringkøbing—Varde 1875, Silkeborg—Herning 1877, Bygning af Limfjordsbroen 1879, Herning—Skern Banen 1881, Overtagelse af de hidtil privatdrevne Baner Aarhus—Grenaa og Randers—Ryomgaard 1881, Aabning af Thybanen 1882, Færgefarterne Odde Sund og Storebælt 1883, Sallingbanen og Assensbanen 1884, Ribe—Vedsted 1887.

Store og vigtige tekniske Fremskridt betegner yderligere Niels Holst's og Viggo Rothe's Livsgering ved Banerne:

Togbelysningen, der oprindeligt bestod af slet lysende Tranlamper, gennemgik en betydelig Forbedring, inden vi naaede til den elektriske Togbelysning i 1892, ligeledes Togopvarmningen, der til at begynde med foretoges ved flade Kasser af Jernblik, som — fyldte med varmt Sand — sattes ind under Sæderne, og som i 1872 afløstes af Kakkellovne i hver af Vognenes Dobbeltkupéer, i 1878 anbragte man under Sæderne smaa Ildsteder for Tørvefyring, indrettede til at skubbes ind fra Vognenes Yderside, først i 1882 naaede man til Dampopvarmning. Bremsesystemet, Sikringsanlægene, stigende Komfort-Forbedringer for de Rejsende, alt har det netop i Tiden op til sidst i 80erne gennemgaaet saa store Udviklinger, at det sammen med den hele Trafikudvikling betegner et mægtigt Arbejde.

Efter Niels Holst's Død i 1889 udnævntes til hans Efterfølger *J. V. Tegner*. Han var som sin Forgænger Ingeniør-Officer, Afdelingsingeniør ved Kontrollen med Jernbaneanlæg i Jylland-Fyn, blev i 1867 Statens Tilsynsførende ved Jernbaneanlægene, i 1869 Overingeniør for Statsbaneanlægene. Fra 1889 til 1902 var han samtidig Generaldirektør og Overingeniør for Anlægene. Efter sin Afgang som Generaldirektør 1902 fortsatte han som Overingeniør til 1906. Han døde 1909. Hans Tid betegner store Fremskridt for Banerne, saaledes bl. a. Slagelse—Næstved, Dalmose—Skelskør 1892, Løgstør- og Aalestrupbanen 1893, Kystbanens Aabning 1897, Slagelse—Vørslev 1898, Dobbeltspor Roskilde—Korsør 1900, det store Godsbaneanlæg 1901, Færgeslaadernes Forøgelse, ved Sallingsundoverfarten 1889, Helsingør—Helsingborg 1892, København—Malmø 1895 og Forberedelsen til Gedser—Warnemündeoverfarten, der aabnedes 1903, fortsatte og betydelige tekniske Forbedringer vedrørende Sikringsanlægget, det rullende Materiel, faste Bygninger og Forstærkning af Banelegemet. Til Tegner's Periode knytter sig endvidere vigtige Reformer paa den internationale Samfærdsels Omraade, idet der ved rationelt Samarbejde med fremmede Landes Baner opnaaedes gode Togforbindelser mellem Danmark og tilgrænsende Lande. Næst efter Niels Holst maa vel Tegner forekomme som den betydeligste Skikkelse i dansk Jernbanehistorie, ikke mindst paa Grund af sin fremragende Ingeniørdygtighed. Ikke destomindre var vel netop han den af vore Statsbaneledere, som blev Genstand for den stærkeste Kritik fra Offentligheden, en Kritik, der i Pressen kulminerede efter Gentoftedykket 1897. Man ankede navnlig over, at hans Administration var for dyr, for bureaukratisk og for stærkt centraliseret.

Sikkert under Pres af denne Kritik fik *G. C. C. Ambt*, der i 1902 afløste Tegner, i hele sin Embedstid sit Navn uløseligt knyttet til Besparelssystemet. Ambt var ved sin Overgang til Statsbanerne Stadsingeniør i København, et Embede, han efter flere Aars forudgaaende Ingeniørvirksomhed i Københavns Kommune havde beklædt siden 1886. Han forlod sin kommunale Virksomhed med det stolte Eftermæle, at han havde været med til at gøre Hovedstaden større, smukkere og sundere. I 1898 udsatte Staten en Prisopgave for en rationel Omordning af Københavns Banegaardsforhold, der indkom 22 Besvarelser, af hvilke Ambt's fik første Prisen. Populært sagt betød Opgavens Udførelse en Centralisering i Toggangen til og fra København, Nedlæggelse af de gamle Niveauoverkørsler og Etablering af Boulevardbanen. Københavns Hovedbanegaard aabnedes 1911, Boulevardbanen toges i Brug 1917. Til denne Opgaves Løsning er Ambt's Navn med megen Ære knyttet, selvom Banernes Udvikling paa andre Omraader naturligvis fortsattes og bl. a. kendetegnes ved følgende Data:

Aabningen af Gedser—Warnemünde Overfarten 1903, Herning—Holstebro Banen 1904, Viborg—Herning 1906, Langaa—Silkeborg 1908, Godslinien København—Vigerslev syd om Vestre Kirkegaard og Valby Gasværk—Roskildevej 1909, Dobbeltspor paa fynske Hovedbane, stykkevis taget i Brug i Tiden 1911—1914, Odense nye Banegaard 1914.

Ambt forlod Statsbanerne 1915. Han døde 1919.

Ind imellem disse Data fletter sig en rød Traad, som betegner de mørke Punkter i danske Baners Udviklingshistorie, de *store* Jern-



Københavns Hovedbanegaard fra 1911, „Perronhallerne“.

baneulykker. Rækken er kort, men de enkelte Ulykker har til Gengæld været af sørgeligt store Omfang. Den første af dem var *Hansted-Ulykken* i 1876, der overgik et Snerydningstog mellem Horsens og Tvingstrup, og hvorved 9 Mennesker dræbtes, og 27 saaredes. *Forlev-Ulykken* i 1887 mellem Slagelse og Korsør, hvor Lokomotivet væltede ned ad en høj Skraaning, bevirkede en betydelig materiel Skade, men ved et ubegribeligt Tilfælde omkom ingen Mennesker. Alvorligere formede *Klampenborg-Ulykken* sig i 1892, da Lokomotivfører og Fyrbøder dræbtes paa deres Post.

*Gentofte-Ulykken* i 1897 var den første større Ulykke, ved hvilken Passagerer omkom, der dræbtes 40 Mennesker og saaredes 70.

I sin Art den uhyggeligste maa vel *Bramminge-Ulykken* siges at være, fordi Aarsagen til dens Opkomst var vanskelig at klarlægge, og som

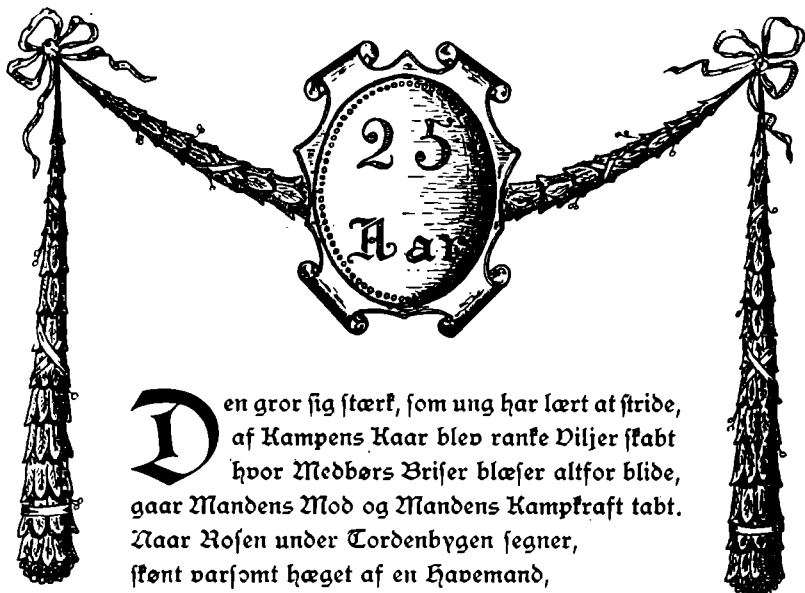
## XIV

vel nok fremkaldte den voldsomste Aviskritik, som Banerne nogen-  
sinde har været udsat for. Der dræbtes 14 og saaredes 10 Rejsende.  
I frisk og sørgelig Erindring vil endnu være *Vigerslev-Ulykken* i 1919  
tæt op ad Hovedstaden. Her omkom der 40 Mennesker og saaredes 27.

Efter hver af Ulykkerne har Statsbanerne, beriget af sørgelige Er-  
faringer, med stor Samvittighedsfuldhed forbedret vort Materiel og  
vort Sikringssystem, men med de voksende Krav til Hastighed maa  
der jo desværre altid regnes med Risiko for Menneskeliv. Det tør dog  
sikkert siges, at vi — hvad Sikkerhed paa vore Baner angaar —  
værdigt staar Maal med Udlandets Baner, og det samme vil det ikke  
være ubeskedent at hævde, naar det drejer sig om Komfort og Rejse-  
bekvemmeligheder i det Hele taget. Den levende Kritik, der stedse  
følger vor Jernbanedrift, og som naturligvis er en udmærket Spore  
for Ledelsen til altid at være paa Højde med det bedste, er dog  
ofte i sine Sammenligninger med Udlandet noget for tilbøjelig til at  
overse de Vanskeligheder, som Danmark har at kæmpe med, og som  
bl. a. viser sig ved vore mange Overfarter, der umuliggør saa hurtig  
en Befordring som paa adskillige af Udlandets Baner.

Styrelsesforholdet for Banerne er, siden Staten i 1867 overtog jysk-  
fynske Baner, undergaaet adskillige Forandringer som Følge af Krav  
fra Rigsdagens Side bl. a. om bedre økonomisk Ledelse. Indtil Januar  
1894 sorterede Banerne under Indenrigsministeriet, blev derefter hen-  
lagt under det nyoprettede Ministerium for offentlige Arbejder indtil  
Maj 1896, atter henført til Indenrigsministeriet indtil April 1900,  
i hvilket Mellemlum det nye Ministerium var ophævet. Siden 1900  
har Banerne fortsat været underlagt Ministeren for offentlige Arbej-  
der. Ordningen af Statsbanernes Styrelse var indtil 1892 lagt i Hæn-  
derne paa Ministeren, men gik derefter over under Rigsdagens Af-  
gørelse. Forskellige Forandringer i Styrelsesforholdet indførtes i 1878,  
1885, 1887, 1889, 1891 og 1892. I 1898 nedsattes en Jernbane-  
kommission, der foreslog den Ny-Ordning, som i det væsentlige er  
udtrykt i Loven af 15. Maj 1903 om Statsbanernes Ordning. Der  
skabtes herved en kollegial Direktion, hvis Afgørelser hvilede paa for-  
udgaaende Afstemning. I 1911 nedsattes paa Rigsdagens Opfordring  
et Statsbaneudvalg, hvis Forslag til en Ny-Ordning vedtoges som Lov  
af 10. Maj 1915. Den ophævede den kollegiale Direktion og lagde  
Myndigheden hos Generaldirektøren. Denne virker samtidig som De-  
partementschef i Ministeriet for offentlige Arbejder. Til Generaldirek-  
tørens Bistand nyoprettedes Generalsekretariatet. Driftsledelsen decen-  
traliseredes, idet den stedlige Ledelse i de 3 Distrikter forlenedes  
med betydelig Selvstændighed.





**D**en gror sig stærk, som ung har lært at stride,  
af Kampens Kaar blev ranke Viljer skabt  
hvor Medbørs Briser blæser altfor blide,  
gaar Mandens Mod og Mandens Kampkraft tabt.  
Naar Rosen under Tordenbygen segner,  
skønt varsomt hæget af en Havemand,  
staar Marehalmen, naar det sner og regner,  
blot dobbelt fast i Klittens magre Sand.

J Modgang og til Kamp paa alle Kanter,  
som Smaamandsbarn med Verden mod sig vendt,  
men uden rare gamle Gavetanter  
blev dette forbund ud i Verden sendt.  
Der vanted' ikke Klap paa Barnets Kinder,  
kun var der god og gavmild Tid paa Slag,  
om Kamp og Modgang har vi mange Minder,  
men ogsaa Sejre mindes vi i Dag.

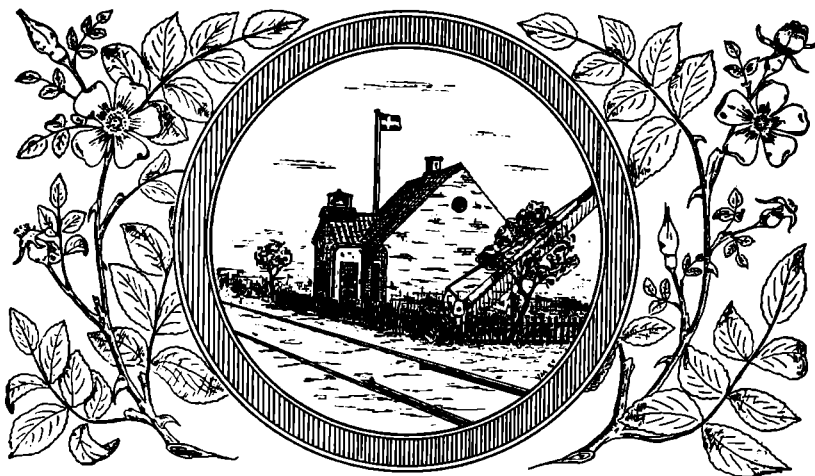
Til Samhold dobbelt stærk blev Baandet bundet,  
naar frafald fristed' med sin falske Røst,  
alt, hvad vi vandt, paa ærlig Dis er vundet,  
og uden Udsæd fik vi ingen Høst,  
vi lagde Skinner, sprængte Bjerg og Bakke,  
og Skinnevejen holdt vi fri og ren,  
til Huset, som vi rejste, paa vor Nafle  
har selv vi trofast baaret hver Dragt Sten.

Kom Blæsten, barst og bidst som ingen Sinde,  
 sankt alt; hvad Mennesker har skabt, i Grus,  
 faa' vi fra Krigens Dunder Blodet rinde,  
 og streg sig Stormen hæs omkring vort Hus,  
 og drypper endnu Blod fra Verdens Dunde,  
 og kan vi endnu mærke Krigens Nar,  
 vi har dog mættet vore Smaabørns Munde,  
 vi fik ej Oversfod, men jævne Kaar.

Nu standser vi en Stund, vi ser tilbage,  
 men ogsaa frem, paany beredt til Kamp,  
 den næste Balle kan vort Tog vel tage,  
 vor Ild er tændt, Maskinen under Damp.  
 I Fredens Dage, er det godt at vide,  
 at ej vor Kampkraft gik ved Hvilen tabt.  
 Den gror sig stærk, som ung har lært at stride,  
 af Kampens Kaar blev ranke Viljer skabt.

Ma. H.





**O**RGANISATIONSBEVÆGELSEN naaede ret sent frem til Tjenestemændene. Overfor disse, og ikke mindst overfor Statsbanernes underordnede Personale, blev der ført et skarpt Regimente, der ikke taalte nogen som helst Kritik af Ledelsens Afgørelser. Lønnings- og Arbejdstidsforholdene maatte man tage, som Ledelsen bestemte, og var man ikke tilfreds dermed, kunde man gaa.

Behandlingsmaaden blev under Forhandlingerne i Folketinget om et Lovforslag vedrørende Statsbanedriftens Ordning i Samlingen 1888—1889 karakteriseret af den senere Stats- og Forsvarsminister *Klaus Berntsen* i følgende Ord: „Den Kommando, som føres overfor det underordnede Personale ved Banerne, ligner mere Kommandoen i Militæretaten end i en civil Institution!“

At det daværende Regeringsparti, Højre, netop fandt Systemet og Tonen værende i sin Orden, godtgjordes ved, at en Højrerigsdagsmand paa dette Sted afbrød Klaus Berntsen med et: „Det bør være saaledes“.

Lige siden 1875 havde Rigsdagen forøvrigt beskæftiget sig med en Organisationsplan for Statsbanedriften, i hvilken man

ogsaa agtede at lovfæste Lønninger for hele Personalet. Men paa Grund af de særlige politiske Forhold, der den Gang herskede under den Estrupske Regeringsperiode, naaede Forslagene sjældent længere end til den første Behandling i Folketinget. Saadanne Forslag forelaa i 1875, 1877, 1882, 1883—84 og 1884—85. Det sidstnævnte Aar blev de sjælland-falsterske og de jysk-fynske Baner samlet under én Administration i Henhold til kgl. Anordning, og et Organisations- og Lønningsreglement blev udstedt d. 5. Maj 1887 med Ikraft-træden s. A.s 1. Oktober.

I Begyndelsen af Firserne ser man de første svage Tegn paa Organisationsvilje vise sig i Personalet. I 1884 havde Dragerne (den daværende Betegnelse for Portører og Stationskarle) i København indsendt et Andragende om forbedrede Lønvilkaar; det naaede frem til Rigsdagens Finansudvalg, men havnede i Arkivet, uden tilsyneladende at efterlade sig andet Spor end 2 Linier i Rigsdagstidendes Fortegnelse over Andragender.

Samme Aar blev der af „lavere lønnede Bestillingsmænd“ indsendt et Andragende til Administrationen om forbedrede Lønninger. Andragendet var forsynet med ca. 700 underordnede jyske Jernbanemænds Underskrifter, men det er ikke naaet længere end til Administrationskontoret, hvor det er forsvundet *uden* at efterlade sig noget som helst Spor. Karakteristisk for Tiden var, at selve den Handling: at indsende et samlet Andragende, maatte betragtes som noget af en Bedrift — et Vovestykke, som var forbundet med en ikke ubetydelig Risiko. Det maa derfor anerkendes, at vore gamle Kammerater paatog sig Ulejligheden og Ubehagelighederne ved at formulere og fremsende saadanne Andragender. I andre Statsinstitutioner var man mindre modige. Man fremsendte nødig Andragender om at faa bedre Vilkaar, og naar man gjorde det, som t. Eks. ved Orlogsværftet, overlod man Risikoen til Konerne. Saaledes findes der i Rigsdagstidende for 1889—90 en Bemærkning om, at „en Del Hustruer, hvis Mænd er faste Arbejdere paa Orlogsværftet, har søgt om Lønforhøjelse til

Mændene“. Idéen var ret raffineret og ikke iværksat uden Snedighed; man kunde jo ikke godt ramme Mændene, fordi Konerne havde været saa formastelige at søge højere Løn til dem. Manden kunde i hvert Fald i paakommende Tilfælde sige, at det vidste han ikke noget om.

Naar Efterverdenen i det hele taget véd, at der har eksisteret et Andragende som det fra 700 jyske Jernbanemænd, skyldes det en jysk Venstretrigsdagsmand, Gaardejer *Hummel- uhr* fra Søften; denne jyske Gaardmand repræsenterede Aarhus Amts 3. Valgkreds i Folketinget. Han efterlyste det omtalte Andragende i en Tale i Tinget i Samlingen 1885—86; han vidste, det var indsendt til Administrationen, sagde han, men han vidste ogsaa, at de 700 Andragere intet Svar havde faaet. Det fortjener at blive oplyst her, at den samme jyske Venstremænd i Slutningen af sin Tale erklærede, at disse Forhold vedrørende de lavere lønnede Klassers Vilkaar, var saa urimelige, at han ikke skulde blive træt af at omtale dem, saalænge han havde Sæde i Rigsdagen.

Hummeluhrs Efterlysning af de 700 jyske Bestillingsmænds Andragende førte dog ingenlunde til dets Fremkomst; hans Forespørgsel blev ikke en Gang besvaret af Ministeren, som den Gang behandlede Rigsdagsmændene ret overlegent og kun besvarede de Forespørgsler, som passede ham.

Et Par Aar senere, i 1891, stod den første jyske Arbejderrepræsentant i Rigsdagen, Typograf *Harald Jensen* fra Aarhus, paa Folketingets Talerstol og paatalte det underordnede Jernbanepersonales Sag. Ogsaa Harald Jensen henviste bl. a. til, at der fra det underordnede Personale var blevet rettet forskellige Andragender til Administrationen, der enten var blevne besvarede med pure Afslag eller slet ikke besvarede.

„Det er utilbørligt“, sagde Harald Jensen, „at ikke engang et Svar værdiges disse Folk, som i al Ærbødighed henvender sig til Generaldirektøren for at anmode ham om at udvirke, at deres Løn forbedres. Det forekommer mig“, sluttede han, „at være en Fejl ved Administrationen.“

Denne Gang svarede Ministeren; det var Indenrigsminister

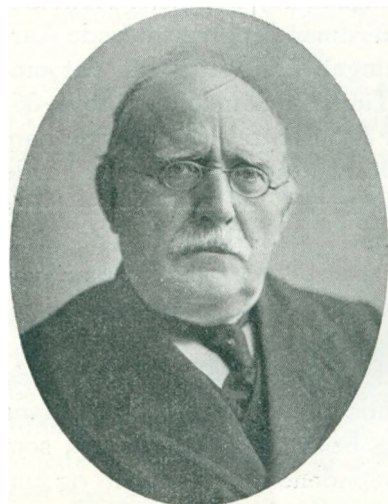


*Ingerslev*, under hvem Banerne sorterede. Indenrigsministeren udtalte bl. a., at han nok troede, det var rigtigt, at der var kommen en Del af den Slags Andragender. „Nogle er besvaret“, sagde han, „andre er det ikke. Og,“ fortsatte han, „jeg skal sige hvorfor: Der er ved Jernbanen den Vildfarelse, at fordi Ministeren forestaar Driften af Banerne og ikke er bundet af noget Rigdagsbudget, staar han uden Ansvar og

kan gøre, hvad han vil. Det er selvfølgelig en Vildfarelse, og ærede Medlemmer vil vide, at saaledes er det ikke“.

Se, disse vise Ministerord var jo ikke uden Lighed med Historien: God Dag, Mand! Økseskaft. Men med slige Svar fra Ministerbænken maatte man den Gang lade sig nøje. Iøvrigt mente Ministeren ikke, at der var synderlig Grund til at forhøje Lønningerne, naar der ligefrem „herskede Trængsel foran disse Stillinger“.

Hvorledes Lønnings- og Arbejdsforholdene den Gang laa,



Harald Jensen.

blev iøvrigt ganske godt belyst af Harald Jensen. Han nævnte, at Ledvogterne ved de mest udsatte Poster paa den jyske Hovedbane havde en gennemsnitlig Arbejdstid paa 15 Timer i Døgnet, ingen Krav paa Fridage og en Løn, der varierede fra 36 til 51 Kr. pr. Maaned, som iøvrigt var fastsat ganske vilkaarligt. Stationskarle (Portører) lønnedes i Jylland med Lønninger, der varierede mellem 10 Kr. 50 Øre og 12 Kr. 25 Øre pr. Uge. Paa Sjælland laa Lønningerne lidt højere, op til 60 Kr. pr. Maaned. Det øvrige underordnede Personales Lønninger laa paa et tilsvarende Niveau. Men var Lønningerne smaa, var Tjenestetiden til Gengæld næsten ubegrænset. Den bestemtes af de lokale Foresatte, og der taaltes intet Mukkeri.

Togpersonalet (Konduktørerne) klarede sig lidt bedre i lønningsmæssig Henseende end det stationære Personale. Lønningerne var ganske vist ikke væsentlig højere, men Konduktørerne bødede paa dette Forhold ved at sætte Salg af Kupeer i formeligt System.

I Rigsdagtidendes Aargange fra sidst i Firserne og Begyndelsen af Halvfemserne træffer man ofte paa Kritik af det Forhold, at medens Halvdelen af et Togs Kupeer blev proppet fulde af Rejsende, sad der kun 1 og 2 (vel navnlig 2) i den anden Halvdelen af Kupeerne. Ogsaa i Dagspressen fremkom Kritik, men Forholdet fortsattes alligevel indtil omkring Aarhundredeskiftet, hvorefter det lidt efter lidt ophørte.

Karakteristisk for Lønssystemet i den Tid var den uforholdsmæssige Forskel mellem Lønningerne for de højere Embedsmænd og de underordnede Funktionærer. Medens t. Eks. Generaldirektøren den Gang var lønnet med 10.000 Kr. aarlig — der var endda sidst i Firserne Forslag om at lønne ham med 15.000 Kr. aarlig — havde en Portør kun ca. 700 aarlig eller ca. en Femtendedel af Generaldirektørens Aarsløn.

I vore Dage er Forholdet ikke slet saa grelt; thi selv med Generaldirektørens 18.000 Kr. i aarlig Løn, foruden Dyrtids- og Konjunkturtillæg, udgør Portørens Aarsløn nu nærmest  $\frac{1}{6}$  og ikke som den Gang  $\frac{1}{15}$  af Administrationschefens Aarsindtægt.

Omkring 1886, efter at samtlige Statsbaner over hele Landet var bragt ind under en fælles Administration, udgjorde Personalet ialt halvfemte Tusind Mand. Længden af Banerne var 200,1 Mil. I 1892 var Banenettet vokset med 2 Mil til 202,1 Mil, men Personalets Antal var noget over 6000. Den Gang som nu hørte man i Rigsdagen særlig fra Landborepræsentanternes Side Beklagelse over den dyre Administration og det store Personale, som man mente maatte kunne indskrænkes betydeligt.

Lovforslaget om Statsbanernes Organisation, herunder Personalets Lønninger, gled i 1891—92 gennem Rigsdagen uden anden Paavirkning fra Personalet selv, end den, der kunde

øves gennem tilfældige Rigsdagmænd, hvis Synspunkter var paavirket af tilfældige Embedsmænd. Socialdemokratiets Repræsentation var yderst svag — der sad kun Holm, Hørdum og Harald Jensen som Partiets Mænd i Folketinget; af disse var særlig den sidstnævnte interesseret og tog sig varmt af det underordnede Personales Forhold. Men Partiets Indflydelse var, som dets Repræsentation, meget lille, og den Op-gave, pludselig at løfte den store Mængde af Jernbanemænd op til ordentlige Lønninger, var selvsagt et Herkulesarbejde, som der skulde flere Kræfter til.

Gennem Rigsdagsarbejdet den Gang sporede man som bemærket i langt højere Grad enkelte højere Embedsmænds Paavirkning. Snart havde denne snart hin Embedsmand overbevist enten sin lokale Rigsdagsrepræsentant eller en tilfældig Politiker, han kendte, om, at netop hans Embede var for lavt vurderet, og var den paagældende Rigsdagsmand indflydelsesrig og paagaende nok, blev vedkommende Embede ogsaa løftet. Men det hele var uden Plan og afgang ganske af Tilfældigheder. Kun Bunden af Personalet — det store Gros — laa fast; her skulde der et større „Løft“ til, end de enkelte magtede — her skulde de slumrende Kræfter, der var i selve Massen tages i Anvendelse ved Hjælp af Organisationen.

Aarsagen til, at Organisationstrangen i de allersidste Aar af forrige Aarhundrede blev særdeles levende blandt de lavest lønnede Jernbanemænd vil forstaaes, naar man ser, hvor slette disses Vilkaar var. De ved de sjællandske Jernbaner, som i 1880 var overtaget af Staten, ansatte Personer, havde det private Selskab ved Overenskomst med Staten maattet sikre en hel Række Særrettigheder, for at de ikke ved Overgangen til Statstjeneste skulde blive ringere stillede, end de i Forvejen var hos det private Selskab.

I Organisationsloven af 12. April 1892, der forenede det sjællandske og det jysk-fynske Distrikt under fælles Bestemmelser, fastsattes ikke saa gode Lønnings- og Pensionsbestemmelser, at de gamle Særrettigheder for det sjællandske Personale kunde bortfalde.

Et Uddrag af Reglementerne og Lovens Bestemmelser vil vise, med hvilke Indtægter Datidens Jernbanemænd maatte klare Dagen og Vejen.

*Led- og Signalkvotere* lønnedes med fri Bolig eller et Vederlag herfor, som efter Forholdene fastsattes til 15—20 Øre pr. Dag, samt med 1 Krone pr. Døgn — *een Krone* —. Denne Lønning kunde dog efter Tjenestens Beskaffenhed og de stedlige Forhold stige til 1 Kr. 70 Øre pr. Døgn. Imellem Kl. 11 Aften og 5 Morgen kunde der endvidere, *hvor Forholdene maatte tale derfor*, tilstaaes dem 8 Øre for hvert passerende Tog, dog ikke ud over 40 Øre pr. Nat.

*Bane- og Telegrafarbejdere* lønnedes med 1 Kr. 70 Øre pr. Arbejdsdag. Efter 8 Aars uafbrudt og tilfredsstillende Tjeneste i samme, i tilsvarende eller højere Stilling forhøjedes Daglønnen til 1 Kr. 90 Øre pr. Arbejdsdag.

*Bane- og Telegrafnæstformænd* lønnedes med 2 Kr. pr. Arbejdsdag.

*Bane- og Telegrufformænd* samt *Haandværkere* ved Baneafdelingen var inddelt i 3 Klasser.

- |           |          |     |              |                 |
|-----------|----------|-----|--------------|-----------------|
| 1. Klasse | lønnedes | med | 3 Kr. 00 Øre | pr. Arbejdsdag. |
| 2. " "    | " "      | " " | 2 " 70 " "   | " "             |
| 3. " "    | " "      | " " | 2 " 40 " "   | " "             |

For Overarbejde betaltes der til Formænd og Haandværkere 35 Øre pr. Time i Tiden mellem Kl. 5 Fm. og 11 Em. og 50 Øre pr. Time i Tiden mellem Kl. 11 Em. og 5 Fm. For Næstformænd og Arbejdere var den tilsvarende Betaling 25 og 35 Øre pr. Time.

*Depotarbejderne* var inddelte i 4 Klasser og lønnet med Ugeløn.

- |           |     |               |          |
|-----------|-----|---------------|----------|
| 1. Klasse | med | 17 Kr. 50 Øre | ugentlig |
| 2. " "    | " " | 16 " 80 " "   | " "      |
| 3. " "    | " " | 15 " 40 " "   | " "      |
| 4. " "    | " " | 14 " 00 " "   | " "      |

Om Fordelingsmaaden hedder det, at den foretoges af Maskinchefen efter det af Generaldirektoratet approberede Forhold.

Stillingerne som Pudserformand og Vognpasser eksisterede den Gang ikke.

For alle de ovennævnte gælder, at deres Lønninger ikke var fastsatte paa Loven, men ved særlige Reglementer, fastsatte af Generaldirektoratet, og de til disse Lønninger opførte Beløb bevilgedes paa de aarlige Finanslove.

Lønningsloven af 1892 havde to forskellige Slags Lønningsklasser: de specielle og de almindelige. Forskellen her imellem vil fremgaa af nedenstaaende.

## I. DE SPECIELLE LØNNINGSKLASSER

*Stationsbude* lønnes med 660 Kr. aarlig.

*Matroser og Skibsfyrbødere* var inddelte i tre Klasser med  $\frac{1}{3}$  i hver og lønnes saaledes:

1. Klasse 960 Kr. aarlig
2. " 900 " "
3. " 840 " "

*Portører og Brokarle* var inddelte i 5 Klasser med  $\frac{1}{5}$  i hver og lønnes saaledes:

1. Klasse 840 Kr. aarlig
2. " 780 " "
3. " 720 " "
4. " 660 " "
5. " 600 " "

*Konduktører* var inddelte i to Klasser med  $\frac{1}{2}$  i hver og lønnes saaledes:

1. Klasse 1020 Kr. aarlig
2. " 900 " "

*Pakmestre* var inddelte i to Klasser med  $\frac{1}{2}$  i hver og lønnes saaledes:

1. Klasse 1200 Kr. aarlig
2. " 1050 " "

*Togførere* var inddelte i tre Klasser med  $\frac{1}{3}$  i hver og lønnes saaledes:

1. Klasse 1500 Kr. aarlig
2. " 1350 " "
2. " 1200 " "

## II. DE ALMINDELIGE LØNNINGSKLASSER

For disse Lønningsklasser var fastsat en Grundløn og Alderstillæg hvert fjerde Aar à 10 % af Grundlønnen tre Gange.

<i>Kontorbude</i>	}	Grundløn: 900 Kr. aarlig
<i>Ekspedienter af Holdepladser</i>		
<i>Overportører af 2. Kl.</i>		
<i>Magasinformænd</i>	}	Grundløn: 1200 Kr. aarlig
<i>Vognopsynsmænd</i>		
<i>Overportører af 1. Kl.</i>		
<i>Bedstemænd</i>		
<i>Overfyrbødere</i>		
<i>Broformænd</i>		



*Ranger- og Pakhusformænd:* Grundløn 1500 Kr. aarlig.

*Ranger- og Pakhusmestre:* Grundløn 1800 Kr. aarlig.

Til Stations- og Togpersonalet ydedes der Natpenge for Tjeneste i Tiden mellem Kl. 11 Em. og 5 Fm.

12 Øre pr. Time for Portører og Stationsbude.

15 " " " " Konduktører, Ekspedienter og Overportører af 2. Kl.

20 " " " " Pakmestre, Togførere, Overportører af 1 Kl., Ranger- og Pakhusformænd og Ranger- og Pakhusmestre.

Desuden ydedes der Togpersonalet Milepenge af følgende Størrelse: Konduktører 2 Øre pr. Mil, Pakmestre 4 Øre pr. Mil og Togførere 6 Øre pr. Mil.

Til Overportører af 2. Klasse, Portører, Stationsbude og Brokarle ydedes der Opholdstillæg af 120 Kr. aarlig i København og 60 Kr. i Købstæderne.

Om nogen regelbunden Arbejdstid var der ikke Tale. Enhver ansat var pligtig at arbejde i det Omfang, det til enhver Tid forlangtes af ham. Selv om der de fleste Steder fandtes opproberede Tjenestefordelingslister, saa overholdtes de ikke og var som Regel heller ikke bekendtgjorte for Personalet. Tjenester paa 16—18 Timer var ret almindelige.

Af Fridage kunde der gives 2 om Maaneden; men nogen Ret dertil havde Personalet ikke. Blev en Fridag inddraget, blev den som Regel aldrig erstattet. Som det gik med Fridagene, gik det ogsaa med Orlov og Ferie, alt rettede sig efter Tjenestens Behov og ikke mindst efter den lokale Foresattes Skøn.

Den Ansattes retslige Stilling kan omtrent sammenfattes i, at han havde Ret til at modtage sin Lønning og øvrige Godtgørelser, som kunde falde af, og for dette Vederlag tilhørte han Statsbanerne i Døgnets 24 Timer. Den lokale Foresatte havde ikke alene Pligt til at overvaage sine Underordnedes tjenstlige Virksomhed, men ogsaa til at holde et vaagent Øje med deres private Færd, saaledes at han med visse Mellemrum var i Stand til at udtale sig om begge Dele paa et Formular, som hed Konduitelisten.

Vi vil senere i denne Bog beskæftige os med Episoder fra den daglige Tjeneste, som i skarpe Glimt kaster Lys over Personalets hele daværende Retsstilling i Etaten, hvor den overvejende Magt laa i den nærmeste Foresattes Haand som en stærk Fristelse til ogsaa ved given Lejlighed at misbruge den. Adskillige faldt som Ofre for Misbrugene, og de fleste andre knyttede Hænderne i Lommen i afmægtigt Raseri. Generaldirektøren og Cheferne sad himmelhøjt hævede over det underordnede Personale og vaagede med nidkær Streng-  
hed over, at Disciplinen blev opretholdt, og det var derfor ogsaa ret almindeligt, at en Overordnet efter en Skærmyd-  
sel med en Underordnet i sin Indberetning søgte at give Sagen Kolorit af Brud paa Disciplinen. Der kunde vises Mild-  
hed i Paadømmelsen af et Rangeruheld; men et mindre hel-  
dig valgt Udtryk, anvendt overfor en overordnet, blev straffet  
meget haardt. Aand og Tone var, som man kunde tænke  
sig, de havde været under Frederik den Sjettes Enevolds-  
regimente.

Pensionsloven var en ren Klasselov, behandlet og vedtaget paa en Tid, da der ingen Alderdomsforsørgelseslov fandtes for private Folk. Før 1892 havde Statsbanerne ingen Pensi-  
onslov; men Personalet afkortedes i Henhold til Bestemmelse af 10. Maj 1869, truffet af Indenrigsministeriet, nogle Procent af deres Lønning. Disse Penge indsattes til Forrentning i  
Statskassen og udbetaltes den paagældende ved hans Afgang fra Tjenesten efter det 10. Tjenestear som hans opsparede Penge.

De sjællandske Baners Personale havde ved Overgangen til Statsbanerne en Pensionskasse med særdeles gunstige Be-  
stemmelser. Den havde to forskellige Pensionsskalaer, eftersom dens Interessenter havde svaret 1ste eller 2den Kl.s Bidrag, henholdsvis 5 pCt. og  $2\frac{1}{2}$  af Lønningen. For 1ste Kl.s Inter-  
essenter naaedes en Pension paa  $66\frac{2}{3}$  pCt. af Lønningen efter 27 Tjenestear, og for 2den Kl.s Interessenter naaedes  $66\frac{2}{3}$  pCt. af Lønninger efter 30 Tjenestear.

Det siger sig selv, at Statsbanerne under disse Omstændig-

heder af ren Anstændighedsfølelse blev nødt til at skabe en Pensionslov, da de ikke godt kunde have Personale af de samme Klasser, hvoraf den ene Halvdel var pensionsberettiget og den anden Halvdel ved Selvhjælp alderdomsforsørgelsesberettiget. Men selvfølgelig vilde Datidens Lovgivere ikke skabe en Pensionering, der kunde maale sig med det sjællandske Selskabs; de lavede saa et indviklet Monstrum med 3 Klasser, hvori Pensioneringsreglerne saa saaledes ud:

For 1ste Pensionsklasse beregnedes Pensionen til  $\frac{1}{5}$  af Gennemsnittet af de sidste 5 Aars Lønning med Tillæg af  $\frac{1}{75}$  af samme Gennemsnit for hvert Aars pensionsgivende Tjenestetid, dog ikke ud over  $\frac{2}{3}$  af Gennemsnitslønnen.

For 2den Pensionsklasse beregnedes Pensionerne til  $\frac{3}{4}$  af den for 1ste Pensionsklasse beregnede Pension, dog ikke udover Halvdelen af de sidste 5 Aars Gennemsnitsløn.

For 3die Pensionsklasse beregnedes Pensionen til Halvdelen af den for 1ste Pensionsklasse beregnede Pension, dog ikke udover en Trediedel af de sidste 5 Aars Gennemsnitsløn (Pensionslønningssatser).

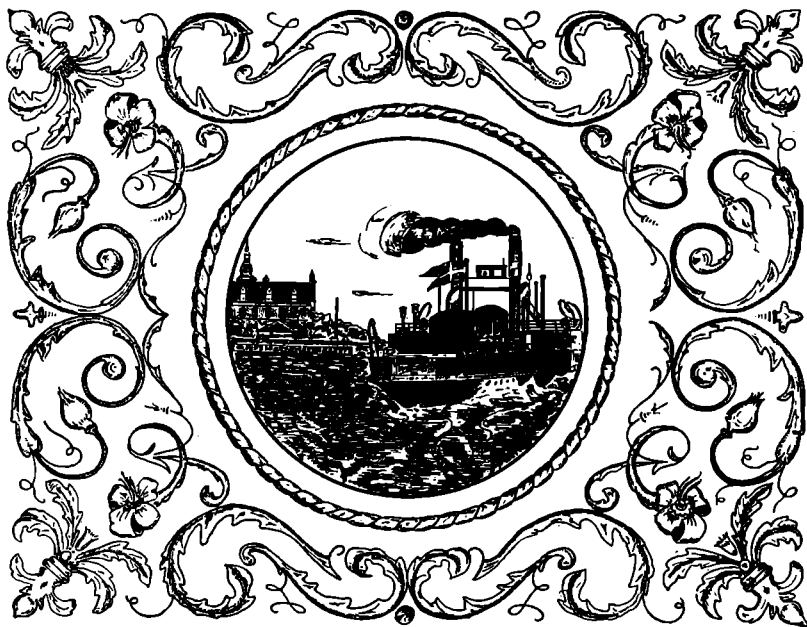
Til 3die Pensionsklasse henførtes de dag- og ugelønnede, og af disse betaltes intet Bidrag til Pensionering. Til 2den Pensionsklasse henførtes: Portører, Brokarle, Stationsbude, Matroser og Skibsfyrbødere, af hvis Lønninger der afkortedes  $2\frac{1}{2}$  pCt. til Pensionering. Til 1ste Pensionsklasse henførtes alle øvrige, og der afkortedes dem 5 pCt. til Pensionering.

Pensionsretten indtraadte efter 10 Aars uafbrudt Tjeneste.

Enkepensionen beregnedes til en Trediedel af Mandens Pension.

Som Kuriosum skal anføres, at Enken efter en gammel Ledvogter med 1 Kr. i Dagløn kunde højst opnaa 53 Kr. 34 Øre i aarlig Pension.

Med disse Vilkaar som Baggrund spirede Organisations-tanken frem, først spredt og tyndt, men i stedse stigende Vækst og Frodighed.



## I. ORGANISATIONENS BARNDOM

### 1. ORGANISATIONENS FØRSTE SÆDEKORN UDSAAS

**B**LANDT Københavns Afdelings mange interessante Arkiv-sager har vi fundet et Dokument, som giver et Finger-peg om det første Initiativ til en større Sammenslutning. Uden at det egentlig var Hensigten, gav dette Initiativ Stødet til Foreningsdannelser. Dokumentet har følgende Indhold:

„Ved et Møde, som blev afholdt i Aarhus af flere Portører, blev følgende vedtaget:

1. at indsende et Andragende om at faa vor Uniform udleveret af den Slags Tøj, vi har haft af før, nemlig det, som ved Lov af 15. Oktober 1889 er vedtaget, at vi skal have, men ikke har faaet siden 1892. De, som vil være med til at søge om det, beder vi om at undertegne denne Liste.
2. at indbyde til et Møde i Fredericia, Prinsessegade 29, Søndagen den 30. Kl. 9 Fm., hvortil vi beder alle Portører, som kan, om at give Møde, da der vil blive forhandlet om Løn-ningsforhøjelse m. m. Muligvis d'Hrr. Folketingsmænd Jens Busk og Harald Jensen kommer tilstede.

*Udvalget.*“

Paa Dokumentets Fod findes med en anden Haandskrift noteret: „Alvorlig Stemning for Sagen“.

Paa Bagsiden, der er indrettet som Liste til Paategning, findes Navnene paa 14 Portører fra Stationerne paa Strækningen fra Strib til Skalbjerger, og Listen skal efter Udvalgets Anmodning sendes til Portør *F. E. Hansen*, Fredericia, senest Lørdag, altsaa sandsynligvis Dagen før Mødedagen. Sandsynligheden taler for, at der har været udsendt lignende Opfordringer til andre Strækningers Stationer for at faa Tilslutning til Mødet.

Endskønt Dokumentet ikke er dateret, og der heller ikke deri findes angivet noget Aarstal eller nogen Maaned for dette Mødes Afholdelse, kan det med temmelig stor Sikkerhed fastslaaes, at Mødet er afholdt den 30. August 1896; det er aabenbart det samme Møde, som omtales i Københavns Afdelings Protokol, hvor det ganske vist siges, at det er afholdt den 28. August 1896; men da man i de Tider er uden Sans for den historiske Værdi, der ligger i en nøjagtig Tidsfæstelse, skal man ikke hæfte sig altfor bogstaveligt ved en saadan Uoverensstemmelse.

Som man vil have set, skulde der paa Mødet forhandles om Lønningsforhøjelse og Uniformsstoffets Kvalitet. Det falder ganske i Traad med Indholdet af et Andragende, som indsendtes til Regering og Rigsdag den 22. Oktober 1896, og som lyder saaledes:

„TIL  
DEN HØJE REGERING OG RIGSDAG

Undertegnede Portører ved de danske Statsbaner tillader sig her ved i Ærbødighed at andrage den høje Regering og Rigsdag om ved den forestaaende Revision af Loven om Statsbanedriftens Ordning, velvillig at indrømme os følgende Forbedringer i vor Stilling.

I Betragtning af, at vore Lønningsforhold ikke svarer til de forhaandenværende Priser paa Livsfornødenheder, og idet vi henviser til de Lønningsforbedringer, som i den sidste Tid har fundet Sted for Post- og Telegrafvæsenets Bestillingsmænd, tillader vi os at andrage om, at vor Klassifikation i 5 Lønningsklasser med en Lønning fra 600 til 840 Kr. aarlig, maa blive forandret til 3 Lønningsklasser



Fr. Seider.

med en aarlig Lønning af henholdsvis 800, 1000 og 1200 Kroner, samt at Tjenestetiden forandres saaledes, at der tjenes 5 Aar i hvert af de to laveste Klasser. Ved en saadan Forandring af vore Lønvilkaar, vil disse nærme sig de for Statens øvrige Bestillingsmænd gældende Lønsatser, idet f. Eks.

J. Ellesøe.  
(forh. J. Jensen).

Post- og Telegrafbude ansættes med en Begyndelsesløn af 800 Kr. aarlig, som er stigende indtil 1400 Kr.

Som Støtte for vor Anmodning om en tilnærmelsesvis Ligestillelse med de nævnte Bestillingsmænd, tillader vi os at fremhæve vor ansvarsfulde Tjeneste, der tillige er af en saadan Beskaffenhed, at det ofte er forbundet med Livsfare at udføre den, samt vor lange daglige Tjenestetid, som i Reglen udgør mindst 12 Timer i Gennemsnit i Døgnet.

I Forbindelse med foranstaaende tillader vi os at andrage om, at der maa blive os tilstaaet en ugentlig Fridag, samt at vor Uniform, i Lighed med, hvad der tidligere har været Tilfældet, maa blive forfærdiget af Underofficerskirsei, idet de Uniformer, vi har faaet leveret i de senere Aar, er af en betydelig ringere Kvalitet, hvilket bevirker, at de er meget vanskelig at holde rene, ligesom Varigheden er betydelig mindre end tidligere, idet Uniformerne som Regel ikke kan holde i den befalede Tid.

Endelig tillader vi os at anføre, at vi, i Anledning af vore ovenfor fremsatte Ønsker, har henvendt os til vor Foresatte, Generaldirektøren for Statsbanerne, som stillede sig meget velvillig til vort Andragende.

*København, den 22. Oktober 1896.*

Som Repræsentanter for samtlige Portører, hvis Underskrift, for saa vidt vi har kunnet komme i Forbindelse med dem, findes paa medfølgende Bilag.

Ærbødigst

Portør Nr. 324 *Fr. Seider.*      Portør Nr. 417 *J. Jensen.*“

Andragendet er aabenbart et af Fredericia-Mødets Hovedresultater, et andet Hovedresultat blev, som det senere vil ses, at danne en Portørforening.

Forinden det ovenfor citerede Andragende indsendtes til Rigsdagen, har man imidlertid fundet det rigtigt at sikre sig Generaldirektørens Støtte.

Der foreligger en Beretning om, at Andragendets to Hovedunderskrivere i September 1896 har haft Foretræde for Generaldirektør *Tegner*, hvem de overrakte en Genpart af Andragendet. I Følge denne Beretning skal *Tegner* have udtalt sig omtrent saaledes:

„Jeg indser godt, at eders Løn er for lille; men at I faar saa meget, som her er forlangt; det er et Spørgsmaal, og det tror jeg næppe, for det er jo ogsaa et stort Spring at gøre fra 840 til 1200 Kr. Men saa er der jo altid lidt at slaa af paa.“

Beretningen fortsætter:

„Og ligeledes med Hensyn til en Forandring af vor Uniform var han særdeles velvillig. Han udtalte sig med, at den sidst udleverede Uniform ikke var god; han kunde ikke forstaa det, da det var sagkyndige Folk, som havde valgt denne Uniform.

Med Hensyn til en ugentlig Fridag og den lange Arbejdstid udtalte han sig ikke.

Angaaende Lønnen til Statens øvrige Bestillingsmænd tvivlede han om, at Andragendets Angivelser var rigtige og spurgte, hvor længe det var siden, de havde erholdt den nævnte Løn.

Med Hensyn til det farefulde Arbejde var det ham temmelig godt bevidst, at det var saadan paa sine Steder.

Generaldirektøren udviste ellers særdeles god Velvillie overfor Andragendet og lovede at ville støtte det.“

Der foreligger en Skrivelse, hvori man søger at klarlægge hele Stillingen for de Rigsdagsmænd, som har lovet at være Andragendets Talsmænd paa Thinge. Den giver et ganske godt Billede af Datidens Tænkemaade og bør derfor heller ikke mangle i den Samling som tilsammen er det Bindemiddel, der kitter den første Forening sammen i Tro og Haab paa Fremtiden. Havde de første Medlemmer paa Forhaand kendt de Skuffelser og Nederlag, hvormed Organisationens

Vej i en lang Aarrække, inden der naaedes taalelige Vilkaar, blev bestrøet, er det muligt, at de paa Forhaand havde opgivet Ævred. Godt, at de ikke kendte dem, før vi blev saa mange, at vi gensidig kunde holde Modet oppe hos hverandre, saaledes at vi frelste Troens, Haabets og Begejstringens dyrebare Klenodier ud af Skuffelsernes og Nederlagenes lutrende Skærsild.

Skrivelsen til Talsmændene paa Thinge var af følgende Ordlyd:

„For de Herrer, som havde lovet at tale var Sag paa Thinge, tillader vi os at vedlægge disse Oplysninger for at klargøre vore, som det synes, berettigede og beskedne Ønsker.

Saa vel Togførere, Pakmestre, Konduktører som Overportører ere inddelte i 2 Klasser. Hvorfor Portørerne ere inddelte i 5 Klasser, er os umuligt at indse, da de fleste herved hæmmes i at komme i første, da der saa godt som intet Avancement finder Sted uden ved Dødsfald, da Rekruteringen til Konduktør udelukkende sker blandt de unge, endnu ikke fyldte 32 Aar Portører, ligesom at Overportør-Tjenesten i vidt Maal besørger af Portører. Disse faar ganske vist et Tillæg af 5 Kr. maanedligt, men forhindrer, at der sker noget Avancement. For vor farefulde og ofte anstrængende Tjeneste er Lønnen 50, 55, 60, 65 og 70 Kr. mdl. med et Opholdstillæg af henholdsvis 5 og 10 Kr. mdl., eftersom Byerne sættes i Klasse med København, med Hensyn til det dyre Ophold. Som Grund til denne vor uheldige Stilling regner vi særligt det store Publikums Ukjendskab til den hele Ordning. Som ved Rejsegodsexpeditionen, der er en fuldstændig privat Institution: Publikum gaar ud fra, at det ved Ind- og Udlæsning af Rejsegods indkomne Beløb kommer os tilgode, medens det i Virkeligheden er os uvedkommende, ligesom at Publikum ikke ser vor Gærning som Konduktørernes, skønt vor til Tider er fuldt saa farlig som disses. Hvem tænker paa det Mandskab, som i Mulm og Mørke arbejder ved Rangeringen, eller en Sporskifters betroede Stilling og store Ansvar, naar Rejsende trygt sidder i Toget, eller paa den, der midt om Natten i Vinterens Kulde 3 à 4 Timer før Togets Afgang sørger for Togenes Opvarmning, eller paa den Mand, der paa et frosset Vogntag, spejlblankt og farligt at betræde, springer fra Vogn til Vogn for at sørge for Belysningen, og dog er vor Løn i Lighed med andre Statsfunktionærers, som Postbude, kun omtrent det halve. Vort Tøj, der i Begyndelsen var godt, er nu af saa groft og uheldigt Stof, at det er en Forringelse af vore Vilkaar, da det



ikke kan udholde det stærke Slid og er utaaleligt, som nu i Sommer i den stærke Varme. Naar hertil kommer, at vor Tjeneste er uforholdsmæssig lang, gennemsnitlig 12 à 14 Timer, og i Sommerens travle Tid kan en Portør godt faa 18 Timers Tjeneste i Døgnet, ligesom om Vinteren ved Togenes Forsinkelser. Kan man forlange, at en Mand, efter at have virket i 12 Timer, skal være ligesaa paa-passende i de næste 6 Timer; hvad hjælper det, at han den næste Dag kun har 8 à 9 Timers Tjeneste, den lange Vagt er meget anstrængende. Men efter det, vilde saa en ugentlig Fridag være for-meget, vi mener næppe, det kan kaldes urimeligt; nu faas kun 26 Fridage om Aaret.“

## 2. DE FØRSTE SPÆDE SPIRER

Af Københavns Afdelings ældste Forhandlingsprotokol frem-gaar, at der den 28. August 1896 har været afholdt et Møde i Fredericia, paa hvilket der har været Repræsentanter baade fra det sjællandske, det fynske og jyske Stationspersonale til Stede, og at man paa Mødet er blevet enig om at danne en Forening af Portører over hele Landet. Det blev overdraget det sjællandske Personale at gøre Begyndelsen og danne Foreningen.

Der findes intet oplyst om, fra hvem Initiativet til dette Møde er udgaaet, eller hvem der har været til Stede paa Mødet, og det tør formentlig antages, at de paagældende har ønsket deres Navne skjulte for at undgaa Tiltale, hvis Planen om Foreningens Dannelse skulde blive røbet for Administra-tionen, der paa den Tid ikke betragtede Fagforeninger eller disses Ledere med nogen udsøgt Velvilje. Men der er ingen Tvivl om, at det er det samme Møde, som er omtalt foran.

Trods den Fare, der kunde være forbunden dermed, tog Københavnerne dog fat paa Opgaven. Den 16. Oktober 1896 afholdtes den konstituerende Generalforsamling i en af Nørrebros Sidegader, vistnok Korsgade 49, og paa denne vedtoges Love af følgende Indhold:

## L O V E

FOR

DE DANSKE STATSBANERS UNDERORDNEDE STATIONSBJETJENTES  
UNDERSTØTTELSESFORENING

§ 1. Foreningens Formaal er at samle samtlige underordnede Stationsbetjente i en Forening og for ved smaa maanedlige Bidrag at yde Hjælp i Tilfælde af Dødsfald og navnlig Ulykkestilfælde. Foreningen er aldeles upolitisk.

§ 2. Enhver Overportør, Portør, Stationskarl og Stationsbud kan optages som Medlem af Foreningen uden Hensyn til Alder og Tjenesteaar. Umiddelbart efter Optagelsen tilstilles Medlemmerne et Eksempplar af Lovene, som betales med 25 Øre. Medlemmer, som overgaar til Embedsstanden, faar sit indbetalte Kontingent tilbage  $\div 10\%$ , som tilfalder Foreningen.

§ 3. Kontingentet er 25 Øre maanedlig, som indbetales senest den 10. i hver Maaned til Tillidsmanden, der igen indsender det samlede Beløb til Kassereren senest den 15. i hver Maaned.

§ 4. Ethvert Medlem, som ikke indbetaler sit Kontingent i rette Tid, ifalder en Bøde af 10 Øre pr. Maaned, og kan intet Medlem staa til Restance længere end 2 Maaneder.

§ 5. Bestyrelsen vælges af den Generalforsamling, som afholdes i hvert Aars Oktober Maaned og bestaar af en Formand, en Næstformand, en Kasserer, 9 Repræsentanter, 4 Revisorer, 4 Suppleanter og 2 Revisorsuppleanter. Bestyrelsen vælger en Sekretær af sin Midte til at føre Forhandlingsprotokollen og de dermed henhørende Arbejder.

Valget gælder for 2 Aar ad Gangen og foregaar ved skriftlig Afstemning med almindelig Stemmeferhed. (Stemmesedler udleveres paa Generalforsamlingen.)

Halvdelen af Bestyrelsen afgaar paa Generalforsamlingen, som afholdes i Oktober Maaned, og kan genvælges. Første Gang afgaar Halvdelen ved Lodtrækning paa Generalforsamlingen i Oktober 1897.

§ 6. Bestyrelsen afholder et maanedligt Møde, hvor Formanden leder Forhandlingerne. I Formandens Forfald træder Næstformanden i dennes Sted. Kassereren har ikke Stemmeret ved Bestyrelsesmøderne. I Tilfælde af Stemmeligbed er Formandens Stemme den afgørende. Mindst Halvdelen af Bestyrelsen skal have Ophold i København, Nørrebro og Frederiksberg, og skal Formanden vælges et af disse Steder.

§ 7. Naar et Bestyrelsesmedlem udebliver fra Bestyrelsesmøderne i 3 paa hinanden følgende Gange uden at opgive Forfald, anses han som udtraadt af Bestyrelsen, og indtræder da i hans Sted en af Suppleanterne.

§ 8. Foreningen yder ingen Hjælp til Medlemmer, før den har en Grundfond af 4000 Kr., hvilken vil kunne samles i Løbet af 1 Aar ved rigelig Tilslutning til Foreningen.

Naar Grundfonden er indsamlet, vil der paa første afholdte Generalforsamling blive bestemt, hvor store Understøttelser der vil blive udbetalt.

§ 9. Foreningens Midler indsættes paa en Sparekassebog i „Bikuben“ i København, lydende paa Foreningens Navn og under særligt Mærke, som kun kendes af Bestyrelsen. Naar Kassebeholdningen overstiger 10 Kr., afleverer Kassereren det overskydende Beløb til Formanden, som da indsætter dette paa Bogen, der opbevares hos ham.

Ingen Midler kan hæves uden 2 af Bestyrelsesmedlemmernes Underskrift.

§ 10. Kassereren skal mindst 8 Dage før hver ordinære Generalforsamling tilstille Revisorerne Foreningens Regnskab med Bilag til Revision, og skal Revisorerne senest 8 Dage efter tilbagelevere Regnskabet i revideret Stand til Kassereren. Kassereren lønnes med 1<sup>o</sup>/<sub>100</sub> af Kontingentet, som udbetales hvert Regnskabsaar. Bestyrelsen er ulønnet.

§ 11. Der afholdes 2 Generalforsamlinger aarlig, 1 i April og 1 i Oktober Maaned.

Indkaldelse af en ekstraordinær Generalforsamling kan ske, naar mindst 50 Medlemmer forlanger dette, eller Bestyrelsen finder det fornødent, og afgøres Sagen ved simpel Stemmefflerhed.

Ved Generalforsamlingerne vælges en Dirigent, som leder Forhandlingerne.

§ 12. Generalforsamlingen har den højeste Myndighed i alle Foreningens Anliggender, kun den kan give, ophæve og forandre Lovene, dog udfordres, at <sup>2</sup>/<sub>3</sub> af de tilstedeværende Medlemmer stemmer derfor.

§ 13. Alle Forslag, som ønskes behandlede paa Generalforsamlingen, indsendes skriftlig 14 Dage før Generalforsamlingen til Formanden.

§ 14. Medlemmernes Enker kunne vedblivende være i Foreningen, dog ere de kontingentfri efter 20 Aars Forløb, regnet fra den Dag, Manden blev Medlem.

§ 15. Medlemmer, som bliver afskedigede, kunne vedblivende være Medlemmer, for saa vidt de ikke have gjort sig skyldig i én i den offentlige Mening vanærende Handling.

§ 16. Bestyrelsen kan paa given Anledning suspendere et Medlem (dog ikke af Bestyrelsen), men kun en Generalforsamling kan ekskludere, dog fordres hertil <sup>2</sup>/<sub>3</sub> af de afgivne Stemmer.

§ 17. I Tilfælde af Foreningens Ophævelse, anvendes de opsparede Midler til Fordel for gamle eller tilskadedkomne Medlemmer eller disses Enker.

Disse Love ere vedtagne paa Generalforsamlingen d. 16. Oktbr. 1896.

Endskønt Foreningen i Følge disse Love umiskendeligt bærer Præg af at være en Understøttelsesforening, var det almindeligvis en stiltiende Forudsætning, at den skulde være faglig og paatage sig faglige Opgaver. Men først og fremmest gjaldt det om at faa samlet en Medlemshær, som kunde danne det nødvendige Rygstød for Bestyrelsen, saa kunde den altid senere tone rent Flag. Og dog var man et Par Aar senere nær ved at komme i Knibe med det filantropiske Formaal, som fandtes angivet i Lovene, idet det blev benyttet af Dansk Arbejdsmandsforbunds Agitatorer i deres Bestræbelser for at hverve Medlemmer blandt det underordnede Jernbanepersonale.

Paa den konstituerende Generalforsamling den 16. Oktober 1896 valgtes følgende ind i den Bestyrelse, som altsaa blev Organisationens første:

- Portør *A. Olsen* (123) (Nørrebro) Formand.  
 „ *Fr. Seider* (324) (Kbhvn.) Næstformand.  
 „ *Mortensen* (422) Frederiksberg.  
 „ *N. C. Jønch* (389) Kbhvn.  
 „ *P. Nielsen* (319) Nørrebro.  
 „ *F. Klinke* (494) Kbhvn.  
 „ *J. P. Thomsen* (10) Nørrebro.  
 „ *P. Hansen* (264) Hellerup.  
 „ *J. Andersen* (446) Kbhvn.  
 „ *J. P. Jensen* (273) „  
 „ *L. Rasmussen* (355) Frihavnen.  
 „ *A. Lemming* (527) (Kbhvn.) Kasserer.  
 „ *Petersen* (341) Frederiksberg.

Det første Bestyrelsesmøde afholdtes den 26. Oktober og var nærmest af orienterende Art. Der gives bl. a. Bemyndigelse til at trykke 1000 Love og 1000 Medlemskort.

Ved det næste Møde den 18. November oplyser Kassereren, at Foreningen har 180 Medlemmer, og han faar Bemyndigelse til at anskaffe en Hektograf. Det vedtages at tilstille forskellige Stationer en hektograferet Skrivelse af følgende Ordlyd:



**Portør Lange,**  
Helsingør, nu Overportør,  
Hedehusene.

*Nogle  
af Forbundets  
første  
Pionerer paa  
Sjælland.*



**Portør N. P. Jacobsen,**  
København, nu  
Rangerformand. Kbb. H.



**Portør A. Olsen,**  
Nørrebro, senere Overportør i Frederikssund,  
Køge og Sorø (nu pens.)



**Portør N. C. Jønch,**  
København, Næstform i Kbb. Afdeling  
(afgaaet ved Døden).



**Portør J. P. Hansen,**  
Klampenborg  
(afgaaet ved Døden).



**Portør A. C. Lemming,**  
København,  
nu Rangermester paa Gb.



**Portør Mortensen,**  
Frederiksberg,  
nu Rangermester paa Nørrebro.

„I Henhold til Beslutning paa Delegeretmødet den 28. August i Fredericia, hvor det vedtoges at danne en Forening for Portører og at overdrage det sjællandske Personale at danne Foreningen, skal vi herved meddele, at der i den Anledning har været afholdt flere Møder og udarbejdet Love, i den Form, som vedlagte Eksemplar udviser. Lovene vedtoges paa et den 16. Oktober d. A. afholdt Møde, hvor der tillige valgtes Bestyrelse.

Foreningen har vundet god Tilslutning paa Sjælland, og haaber vi, at det samme maa blive Tilfældet for Jylland—Fyens Vedkommende. Og bede vi en æret Kollega paa hver Station om at paatage sig det Hverv at være Tillidsmand og samle Medlemmer samt sende Fortegnelse over disse og Kontingent til en af nedenstaaende Bestyrelsesmedlemmer.“

Skrivelsen var underskrevet med samtlige Bestyrelsesmedlemmers Navne.

Ved de maanedlige Bestyrelsesmøder refererer Kassereren Medlemstallet. I December er det vokset fra 180 til 287, og det noteres med Tilfredshed, at Foreningen har 100 Kr. indestaaende i „Bikuben“. I Januar 1897 er Medlemstallet 317, og der forelægges Bestyrelsen et Brev, som er modtaget af Baneafdelingens Personale i Silkeborg, og hvori der anmodes om, at dette maa blive optaget i Foreningen. Men da saadan en Optagelse kræver en Ændring i Lovene, vedtager man at svare, at Banepersonalet i Silkeborg maa fremkomme med et skriftligt Andragende til Generalforsamlingen, som afholdes i April Maaned.

Til Bestyrelsesmødet i Februar var der kun mødt 2 Bestyrelsesmedlemmer; men til Gengæld har Mødet i Marts formentlig været mere livligt; thi det besluttes her at anskaffe en Klokke til Brug ved Møderne.

Paa Generalforsamlingen i April vedtoges det paa Foranledning af en Skrivelse fra en Organisation af Baneafdelingens Personale i Jylland at udvide Foreningens Rammer, saaledes at den kan optage det underordnede Banepersonale. Foreningen har indtil dette Tidspunkt endnu intet Svar modtaget paa sin hektograferede Skrivelse til Personalet rundt omkring paa forskellige Stationer, og Generalforsamlingen beslutter

derfor at afholde alle Udgifterne ved 2 Møder, som skal afholdes i Jylland-Fyen i den følgende Sommer. Men da der intet nærmere blev vedtaget om hele Arrangementet, indkaldes der en ekstraordinær Generalforsamling den 4. Juni, og her besluttes det at lade et Medlem, som er godt kendt i Aarhus, rejse derover og tale med de Aarhus Portører samt leje Lokale til et Møde, som da skal afholdes kort Tid efter. Der valgtes samtidig 2 Medlemmer til at deltage i dette Møde.

Trods de gentagne Bestræbelser gaar det ikke saa glat med at faa Jyderne til at indmelde sig i Foreningen. Der eksisterede paa den Tid og en lang Aarrække derefter et stærkt Modsætningsforhold mellem Jyder og Fynboer paa den ene Side og Sjællænderne paa den anden. Aarsagen hertil havde ikke alene sin Rod i den forskellige Folkekarakter, men nok saa meget i den Omstændighed, at de sjællandske Baner havde været Privatbaner indtil 1880. Navnlig Jyderne nærede en Mistro til disse lette Privatbanemænd paa den anden Side af Storebælt og ansaa dem ikke for rigtige Jernbanefolk, fordi deres Skikke og Metoder var vidt forskellige fra de, der havde udviklet sig i Jylland og Fyn paa Grundlag af Arven fra de jyske Baners engelske Periode. De to Trafikdistrikter, som den Gang bestod, adskilt ved Storebælt, opretholde hver sine Traditioner, og i al Almindelighed lod Personalet sig nødig flytte fra det ene til det andet Distrikt. Forskellen spores ogsaa i vore Dage, men i stærkt udvisket Form. Sjællænderen siger endnu, at han lænker til eller fra, medens Jyden siger, at han kobler til eller fra. Jyden har fra den engelske Tid nedarvet det lille Ord „ret“, beslægtet med det engelske „*right*“, naar han vil betegne, at Sporet er frit, medens den Tjenestemand, der har faaet sin hele Jernbaneuddannelse paa Sjælland, aldrig benytter det og maaske næppe fatter dets Betydning i fuldt Omfang.

Kort sagt, for Jyden er Jylland Hovedlandet, som i Forbindelse med de omliggende Øer: Sjælland, Fyen o. s. v. udgør Kongeriget Danmark. For Sjællænderen er Sjælland Danmark, vel nærmest fordi den har Hoved- og Residens-

staden, medens jyske Stationer betragtes som mere eller mindre uhyggelige Forvisningssteder. Hans Spørgsmaal til en Kammerat, som i Anledning af Forfremmelse er flyttet til Jylland, lyder altid: „Kommer Du ikke snart hjem til Danmark?“

Københavnerne havde ved deres Dannelse af Foreningen begaaet det taktiske Fejlgreb at sikre sig selv Hovedvægten i Bestyrelsen, idet Halvdelen af Bestyrelsen og deriblandt Formanden, hvis Stemme var afgørende i Tilfælde af Stemmelighed, i Følge de vedtagne Loves § 6 skulde have Ophold paa en af de tre daværende københavnske Stationer. De kunde altsaa i Kraft af deres Bestyrelsesmajoritet altid bestemme, at Generalforsamlingen, Foreningens højeste Myndighed, blev afholdt i København, hvor Københavnerne havde størst Sandsynlighed for at kunne blive Flertal.

Der er ingen Tvivl om, at Betragtninger af den Art har været afgørende for Jydernes og Fynboernes Tilbageholdenhed. Dertil kom, at Foreningen endnu manglede det Bindeled, som et Medlemsblad er. Det menige Medlem var ved de Meddelelsesmidler, som den Gang stod til Raadighed, omtrent fuldstændig afskaaret fra at følge med i Foreningslivet eller holde Rede paa, hvortil hans Kontingent blev anvendt, hvis han ikke boede i København eller dens Nærhed.

Det var derfor ogsaa et grimt Dolkestød mod den endnu meget svage Forening, at der i Foraaret 1897 var bleven udspreedt det Rygte, at der var Underbalance i Foreningens Kasse. Den ekstraordinære Generalforsamling d. 4. Juni 1897 beskæftiger sig indgaaende med, hvorledes man bedst skal finde Ophavsmanden for at faa ham draget til Ansvar. Der bliver paa Generalforsamlingen fremsat flere forskellige og ret kuriøse Forslag om at finde Ophavsmanden til det falske Rygte. Det, som vedtages, gaar ud paa, at man skal henvende sig til den, der sidst har fremsat Rygtet, og faa ham til at opgive sin Hjemmelsmand. Kan han det, skal man atter henvende sig til den nye Hjemmelsmand og saa fremdeles, indtil man naar til den egentlige Ophavsmand, der skal drages til Ansvar for sit Rygtesmederi. Det er dog ikke sandsynligt, at



man har fundet ham; thi der foreligger intet om denne Sags senere Forløb.

Ved et Medlemsmøde den 24. September 1897 er en Repræsentant for Togpersonalet kommen til Stede og anmoder om Optagelse, og det vedtages at anbefale det for Generalforsamlingen den 22. Oktober 1897. Af Forhandlingsprotokollen for denne fremgaar det, at Lovene ændres, saaledes at baade Togpersonalet og Maskinafdelingens Personale kan optages. Der mangler nu kun Søfartsafdelingens Personale, som først kom med paa et langt senere Tidspunkt.

Foreningen fik ved denne Generalforsamling følgende officielle Navn:

DE DANSKE STATSBANERS FUNKTIONÆRERS  
UNDERSTØTTELSESFORENING

§ 1 kom til at lyde saaledes:

Foreningens Formaal er at samle samtlige Funktionærer ved Statsbanedriften i én Forening og ved smaa maanedlige Bidrag at yde Hjælp i Tilfælde af Dødsfald og navnlig Ulykkestilfælde. Foreningen er aldeles upolitisk.

Optagelsesbestemmelserne i § 2 ændredes til at lyde:

Enhver Pakmester, Konduktør, Fyrbøder, Depotarbejder, Overportør, Portør, Stationskarl, Stationsbud og Brokarl samt enhver Formand og Arbejder ved Baneafdelingen kan optages o. s. v.

Foreningens faglige Karakter finder sit første Udtryk i Forhandlingsprotokollen for et Bestyrelsesmøde, der afholdtes den 7. Januar 1898. Det fremgaar heraf, at man ikke har hørt noget fra Lønningsandragendet, og at man nu igennem Pressen vil søge at henlede Lovgivningsmagtens Opmærksomhed paa, at man agter at søge om et midlertidigt Dyrtidstillæg, da man ikke venter Lønningsloven revideret før Aaret 1900.

Paa det næste Bestyrelsesmøde den 25. Februar 1898 oplyser Formanden, at han har haft en Konference med en Rigsdagsmand, som havde meddelt, at Foreningen sandsynligvis ikke vilde faa det ansøgte Lønningstillæg bevilget, og Rigsdagsmanden havde derfor anbefalet at have et nyt Andragende i Beredskab, hvori man kunde søge et Dyrtidstillæg paa 5 Kr.

om Maaneden, indtil Loven om Statsbanernes Ordning kunde blive revideret. Efter at have hørt denne Meddelelse vedtager Bestyrelsen at forelægge Sagen for et Medlemsmøde. Men dette Medlemsmøde blev rimeligvis aldrig afholdt; thi Sagen var vistnok allerede afgjort i Rigsdagen med de 5 Kr. om Maaneden. Loven af 26. Marts 1898 gav netop 5 Kr. mere om Maaneden til det Personale, som var Foreningens Grundstamme, og den paagældende Rigsdagsmands Bestræbelser for at faa et nyt Andragende fra Foreningen har været en politisk Film, som blot skulde tjene det Formaal med formel Ret at kunne paastaa, at Foreningen maatte være tilfredsstillet, eftersom dens Medlemmer havde faaet alt det, der var ansøgt om.

Ved Lov af 26. Marts 1898 skabtes enkelte smaa Forbedringer for det underordnede Personale; men de laa endnu meget langt under det, den nydannede Portørforening havde opstillet i sit Andragende af 22. Oktober 1896. At der overhovedet blev ændret ved Lønningerne i 1898, maa snarere tilskrives den heftige offentlige Kritik, som rejstes mod Statsbanerne og deres Forhold efter den store Jernbanekatastrofe i Gentofte Natten mellem 10. og 11. Juli 1897, da et nordfra kommende gennemkørende Tog for Stopsignal kørte ind i Bagenden paa et paa Stationen holdende Lokaltog, hvorved 40 Passagerer dræbtes og 60 Passagerer saaredes haardt.

Haardt trængt af Dagspressens og Folkethingets Kritik over det skete, indsaa Statsbaneledelsen og Ministeriet, at der maatte gøres noget, og saa grebes bl. a. den Udvej at foreslaa en Revision af Lønnings- og Organisationsloven af 1892.

Resultatet heraf blev Lønningsloven af 1898, som foruden nogle smaa Lapper paa Lønningerne hist og her bestemte, at der til at fremsætte Forslag til en Revision af Loven skulde nedsættes en Kommission.

De væsentligste Forbedringer ved denne Lønningslov var følgende:

*Bane- og Telegrafformænd* gik fra Dagløn over paa Aarsløn og deltes i tre Klasser med  $\frac{1}{3}$  i hver. Lønningssatserne for disse Klasser var 1200, 1050 og 900 Kr.

*Overportører af 2. Kl.* og de med dem ligestillede fik Grundlønnen forbedret med 60 Kr. aarlig.

*Portører, Brokarle, Stationsbude, Matroser og Skibsfyrbødere* fik et aarligt Tillæg af 60 Kr. aarlig paa alle Satsler.

*Depotarbejdere* gik fra Ugeløn ind paa Lønningsloven med samme Lønningsssatser som Portører m. fl.

*Togførere* fik et Tillæg af 150 Kr. aarlig paa hver Sats.

*Pakmestre, Konduktører og Overportører af 1. Klasse* fik intet.

Til *Bane- og Telegrafhaandværkere, Bane- og Telegrafnæstformænd, Bane- og Telegrafarbejdere* samt *Ledvogtere* bevilgedes paa Finansloven et Beløb, som fordeltes med 10 Øre paa hver Dagløn.

Som Opholdstillæg skabtes en Mellemsats paa 90 Kr., den tildeles de større Købstæder, hvor Opholdet forventes at være dyrere end i de smaa.

I Pensionsbestemmelserne forhøjedes Stigningsbrøken fra  $\frac{1}{75}$  til  $\frac{1}{70}$  for 1. Pensionsklasse. For 2. Pensionsklasse Brøken  $\frac{3}{4}$  til  $\frac{6}{7}$ , og i Stedet for den maksimale Grænse Halvdelen kunde der nu opnaas  $\frac{7}{12}$  i højeste Pension. For 3. Pensionsklasse forhøjedes Halvdelen til Brøken  $\frac{5}{7}$ , og som højeste Pension forhøjedes en Trediedel til en Halvdel.

At den her nævnte Lønningsforbedring blev en dyb Skuffelse for Foreningen, fremgaar med tilstrækkelig Tydelighed af Protokollen for det næste Bestyrelsesmøde, som afholdtes 14. April. Her vedtager Bestyrelsen sammen med Bestyrelsen for Jernbanearbejdernes Afdeling under Dansk Arbejdsmandsforbund, som er til Stede ved Mødet, at Foreningen skal tage Stilling til, om dens Medlemmer ikke bør slutte sig til Dansk Arbejdsmandsforbund for derigennem at sætte mere Pres paa Regering og Rigsdag, saaledes at de stillede Forordringer kan gennemføres. Generalforsamlingen, som afholdes den 29. April 1898, har dog ikke taget Beslutning i Sagen. Efter hvad der foreligger senere, har den sikkert ganske afvist Tanken om Tilslutning til Dansk Arbejdsmandsforbund.

Paa denne Generalforsamling sker der iøvrigt to betydningsfulde Ting.

Formanden, A. Olsen, er blevet forfremmet til Overportør og samtidig forflyttet til Frederikssund. Han kan som Følge af denne Forflyttelse ikke mere være Formand, da Lovene

bestemmer, at Formanden skal bo i København. I hans Sted vælges da Portør *H. P. Hansen*, København, der i en lang Aarrække kom til at spille en fremtrædende Rolle i Organisationen.

H. P. Hansen stiller paa samme Generalforsamling Forslag om, at Foreningen skal udgive et Medlemsblad. Forslaget vedtages, og det overdrages Bestyrelsen at træffe de nødvendige Foranstaltninger til Forslagets Gennemførelse.

Ved Formandsskiftet vælges Portør *Jønch* til Næstformand og Portør *H. Brinck* indvælges i Bestyrelsen.

Bestyrelsen har i de 1½ Aar, Foreningen har bestaaet, kun gennemgaaet ganske enkelte Forandringer. I Oktober 1897 har Portør *N. Nielsen* (550) afløst Lemming som Kasserer, og der er samtidig indtraadt to nye Bestyrelsesmedlemmer: Portør (398) *P. Frederiksen* og (591) *L. Knudsen*, København.



H. P. Hansen.

Paa Bestyrelsesmødet den 6. Juli 1898 berettes der om, at Portør *O. Larsen* har været i Aarhus og har medbragt en Liste over en Bestyrelse, som var valgt derovre for en Forening, hvis Medlemsantal er 70.

Paa Generalforsamlingen den 22. Oktober 1898 er Næstformanden for Jernbanefunktionærforeningen paa Fyen, Banearbejder *A. Petersen* (senere *A. P. Trosborg*), Odense, til Stede og oplyser for Forsamlingen, at man derovre har stiftet en Forening, som tæller 80 Medlemmer. Han oplæser Foreningens Love, som er vedtagne i September 1898. Der er den store Forskel paa disse Love og den sjællandske Forenings Love, at de ikke skjuler Foreningens faglige Karakter bag et Understøttelses-Formaal; de gaar lige løs paa Sagen.

### § 1 lyder saaledes:

„Foreningens Formaal er at samle alt under Statsbanedriften henhørende underordnet Personale til en fælles Optræden med Hensyn til en Forbedring af deres Livsstilling i Særdeleshed med Lønningsforhøjelse, Tjenestetidens Forkortelse samt mere ensartet Frihed.“

I § 3 hedder det, at Foreningen skal søge Samarbejde med andre ligestillede Foreninger indenfor Jernbanevæsenet for derigennem at søge dannet en fælles Organisation for hele Landet.

løvrigt er disse Love ikke væsensforskellige fra de sjællandske.

Man ser altsaa, at hverken Jyderne eller Fynboerne har villet gaa ind paa den sjællandske Forenings oprindelige Plan om at indordne sig under denne; de har dannet deres selvstændige Foreninger, og Fynboerne siger i deres Loves § 3: Samarbejde paa lige Fod.

Sjællænderne gaar ind paa dette, idet samme Generalforsamling vedtager at nedsætte et Udvalg paa 3 Mand til at søge Samarbejdet fremmet mellem de sjællandske, jyske og fynske Foreninger. Som Medlemmer af dette Udvalg vælges Portørerne *H. P. Hansen, H. Brinck* og *Chr. Nielsen*, den senere Forretningsfører, hvis Virksomhed i Organisationen begynder fra og med denne Generalforsamling, der vælger ham som Medlem af Bestyrelsen.

Banearbejder *Petersen*, Odense, udtaler paa denne Generalforsamling sin Forbauselse over, at den københavnske Forening har bestaaet i 2 Aar, uden at de i Odense har hørt noget til den. Han oplyser, at der i Nyborg er dannet en Forening sideordnet med den i Odense, og at der rundt omkring i Jylland er dannet ialt 14 Lokalforeninger.

Portør *Brinck* kunde ikke forstaa, at der herskede en saadan Uvidenhed om Foreningen i København, da den havde sendt Lister omkring paa Stationerne med Opfordring til at indmelde sig. Han havde personlig været i Odense, men ikke den Gang fundet stærk Begejstring.

*Petersen* bemærkede hertil, at saa maatte *Brinck* have truffet paa særlig indskrænkede Individider.

Efter Udvekslingen af disse Replikker vil man forstaa, at der paa den Tid har eksisteret henimod en Snes selvstændige Jernbaneforeninger uden Anelse om hverandres Eksistens. Men denne Uvidenhed og Isolerthed skulde nu have en Ende, og Samarbejdet begynde.

### 3. SAMMENSLUTNING OVER HELE LANDET

Der var to Ting, som befordrede og satte Fart paa Sammenslutningstanken.

For det første var Medlemsbladet — „Jernbane-Tidende“, som det straks kaldtes, begyndt at udkomme i Oktober 1898, foreløbig som Maanedblad. Selv om det var lille og uanseligt af Format, saa tjente det dog til at sprede de samme Tanker ud til hvert enkelt Medlem, saa at der blev Takt i Rækkerne. Hvert Medlem fik en Følelse af, at de Bekymringer, han daglig gik og rugede over, var han ingenlunde ene om. Alle hans Kammerater Landet over var jo stillede paa ganske samme Maade.

H. P. Hansen havde som Formand for den sjællandske Forening, der i Begyndelsen udgav Bladet, overtaget Redaktionen. Allerede efter Udgivelsen af det første Nummer blev han kaldt op i Generaldirektoratet, hvor han maatte



Chr. Nielsen.

gaa ind paa at optage en Berigtigelse af et Svar, han havde givet paa en Forespørgsel. Administrationen var vagtsom overfor det nye Talerør for de underordnede Jernbanemænd, der hidtil intet havde haft at sige.

Bladet blev sendt over til de jyske og fynske Foreninger og læst med megen Interesse.

For det andet havde Dansk Arbejdsmandsforbund paa-begyndt en ihærdig Agitation blandt det underordnede Jernbanepersonale og faaet oprettet Organisationer blandt Personalet paa følgende Stationer: Gentofte, Skodsborg, Hillerød, Slagelse, Korsør, Køge Næstved, Nykøbing F., Maribo, Kallundborg, Nyborg, Odense, Fredericia, Horsens, Hobro, Aalborg, Struer, Esbjerg og Kolding.

Den 7. Januar 1899 afholdt disse Jernbanearbejderorganisationer Delegeretmøde i Rømersgade 22, København. Dette Møde refereres udførligt og paa fremtrædende Plads i Dansk Arbejdsmandsforbunds Fagblad for Januar 1899. I Referatet hedder det bl. a.:

„Forskellige Jernbanearbejderorganisationers Love oplæstes.

Ingen af disse havde dog taget Sigte paa den faglige Bevægelse, men sat som Formaal Opførelse af Alderdomshjem, Understøttelse i Sygdomstilfælde o. lign.

Det gjordes gældende fra næsten alle de Repræsentanter, der havde Ordet desangaaende, at disse Formaal var smukke og gode, naar der ikke blot samtidig var en Tendens til Stede til at modarbejde det af os paabegyndte faglige Organisationsarbejde.

Følgende Resolution vedtoges enstemmig:

Forsamlingen anerkender, at det ogsaa for Jernbanearbejderne gælder om at danne kraftige Organisationer med rent faglige Formaal, og man bør sætte størst mulig Kraft ind paa at forbedre Lønforholdene og forkorte Arbejdstiden. Jernbanearbejderne bør derfor slutte sig sammen med deres nærmeste Standsfæller paa Organisations Omraade, nemlig Dansk Arbejdsmandsforbund.

Andre Foreninger indenfor Jernbanearbejderne, som tilstræber Oprettelse af Alderdomshjem, Pensionskasser o. lign., betragtes som rent private og de faglige Foreninger uvedkommende. Forøvrigt mener Forsamlingen, at disse Formaal retteligst burde løses gennem Lovgivningsmagten og af Staten . . . . .

*Lyngsie* indledede med en Redegørelse om De samvirkende Fagforbunds Dannelse og paaviste dets Nødvendighed. Han spurgte, om Jernbanearbejderne ønskede at danne et Forbund herunder udenfor Dansk Arbejdsmandsforbund.

*Thomsen, Esbjerg*: Vi har ofte begyndt at danne Organisation; det gik altid itu. Nu er der en stærk Magt, der samler os; nu gaar det frem med god Fart. Vi vil blive, hvor vi er; Arbejds mændene er vore Standsfæller.

*Nielsen, Slagelse*, advarede ogsaa mod at forlade den betraadte Vej. Forbundets Hjælp kan ikke undværes.

*Nielsen, Skodsborg*: Med det Formaal, vi har sat, maa vi kunne samle alle Jernbanearbejdere. Portørforeningen i København kommer nok med os.

*Petersen, Struer, Andersen, Køge, Nielsen, Korsør*, m. fl. talte i samme Retning.

*Lyngsie* ønskede en Afstemning herom.



Ved denne forkastedes det enstemmigt at oprette et særligt Forbund. Følgende Resolution vedtoges:

„Forsamlingen udtaler sin Misbilligelse af den Maade, hvorpaa Jernbanearbejdernes Afdelinger i Dansk Arbejdsmandsforbund bliver modarbejdet af andre Jernbanearbejder-Organisationer, som ikke har fagligt Formaal, og vedtager bestemt at blive i den nuværende Organisationsform og henstiller til de samvirkende Fagforbund ikke at støtte Dannelsen af andre Jernbanearbejder-Organisationer (en Forening af det kørende Personale undtagen).

Dannelsen af et særligt Jernbanearbejderforbund uden Tilslutning til Dansk Arbejdsmandsforbund fraaades bestemt“ . . . . .

Det vedtoges at søge at samle alle Bude, Bane- og Telegrafarbejdere, Led- og Signalvogtere, Depotarbejdere, Overportører, Portører, Stationskarle, Brokarle og alle ikke fast ansatte Arbejdere saavel ved Stats- som ved Privatbanerne.

Følgende Resolution vedtages:

„Delegeretmødet formener, at alle underordnede ved Jernbanen beskæftigede Arbejdere, undtagen de teknisk uddannede Arbejdere og det kørende Personale, bør samles i én Organisation, uanset Arbejde, Løn og Lønningsmaade.“

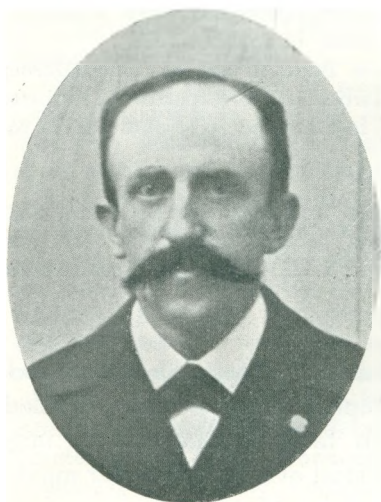
Naar det tages i Betragtning, at der til dette Delegeretmøde var mødt 21 Delegerede, som repræsenterede over 900 Medlemmer, vil man forstaa, hvilken farlig Konkurrent de unge selvstændige Jernbaneforeninger stod overfor, og at der maatte handles og handles hurtigt, om de ikke skulde gaa deres Opløsning i Møde.

I „Jernbane-Tidende“ for Januar 1899 indvarsles der til Møde i Fredericia Søndag den 22. Januar s. A. Kl. 4<sup>1/2</sup> Em., hvortil samtlige Foreninger, „som agter at indtræde under en fælles Hovedbestyrelse anmodes om at sende Repræsentanter med Fuldmagt til at vælge Hovedbestyrelse samt vedtage dennes Love“.

Endskønt Mødet først var indvarslet til Kl. 4<sup>1/2</sup> Em., mødte Repræsentanterne for de jyske og fynske Foreninger allerede Kl. 10 Fm. og samledes til fælles Raadslagning paa Hotel „Kronprins Frederik“, hvor Eftermiddagsmødet skulde afholdes. Portør *Johs. Bojsen*, Odense og Banearbejder *A. Petersen*, Odense og indlede denne Raadslagning, og der kom herunder

en stærk Mistillid til Orde overfor Sjællænderne, hvem man mistænkte for, at de vilde føre Sæmmenslutningen over i det Spor, som var angivet i den sjællandske Forenings Love, saaledes at Overvægten blev lagt i København, og Parolen blev, at det maatte forhindres.

Eftermiddagsmødet blev meget bevæget, men endte dog i en skøn Enighed om Maalet og Væjen.



Johs. Bojsen.

„Jernbane-Tidende“ for Februar 1899 bragte et rent summarisk Referat, hvori enhver Mislyd klogelig var udeladt, for at saadanne ikke skulde sætte Spor i den unge Organisation.

Men nu 25 Aar efter kan der formentlig ikke ske nogen Skade ved kort at skitsere, hvad der foregik.

Mistilliden til Sjællænderne kom naturligvis stærkt frem i Eftermiddagsmødet og førte til en meget varm Debat. Men midt i Kampens Hede skete der noget, som ændrede hele Diskussionens Forløb. Lyngsie

var kommen til Stede og anmodede nede fra den nederste Ende af Salen om at faa Ordet, og man forstaaer hvorfor. Dansk Arbejdsmandsforbund havde ofret baade Tid og Penge paa at danne Afdelinger blandt Jernbanemændene. Resultatet af disse Ofre ønskede han naturligvis ikke alene at bevare men ogsaa at udvide, og efter Beslutningerne paa Mødet den 7. Januar havde han da ogsaa som Formand for Arbejdsmandsforbundet en Pligt dertil. Dirigenten nægtede imidlertid Lyngsie Ordet under Henvisning til, at Mødet kun var for Jernbanemænd og ikke noget offentligt Møde. Der udviklede sig nu en Diskussion mellem Lyngsie og Dirigenten, og denne endte med, at Dirigenten anmodede Lyngsie om at forlade Lokalet.

Dette lille Intermezzo henledte som med ét Slag Mødets Deltageres Opmærksomhed paa, hvor nødvendigt det var at naa til Enighed. Vi kan nu vende os til „Jernbane-Tidendes“ Referat, da deri findes skildret alt fornødent om Mødets Resultat.

Referatet lyder saaledes:

#### JERNBANESTÆVNET I FREDERICIA

Paa Foranledning af Foreninger i København, Helsingør, Odense og Aalborg afholdtes der i Fredericia den 22. Januar et Møde af Repræsentanter for de nævnte Foreninger for at søge oprettet en fælles Hovedbestyrelse. Paa Mødet var foruden ovennævnte Foreninger følgende repræsenterede: Hillerød, Fredericia, Kolding, Esbjerg og Aarhus. Ialt var repræsenteret 1788 Medlemmer. Samtidig med Mødet afholdtes et Diskussionsmøde, hvortil var mødt ca. 300 Funktionærer fra alle Landets Egne. Diskussionen drejede sig her væsentligst om Maaden, hvorpaa Organisationen skulde foregaa, idet nogle holdt paa Organisation under andre Organisationer, medens andre holdt paa en selvstændig Organisation. Sluttelig vedtoges følgende Resolution:

„Forsamlingen vedtager at danne en selvstændig Organisation udenfor andre bestaaende Organisationer og nedlægger en bestemt Protest mod den paa Mødet i København den 7. ds. vedtagne Resolution, naar denne udtaler, at de bestaaende Foreninger har andre og væsentligere Opgaver end de faglige, og henviser i saa Henseende til de gældende Love.“

Derefter hævdedes Diskussionsmødet, og de Delegerede samledes for at vælge Hovedbestyrelse. Resultatet blev, at

Portør *Bojsen*, Odense,  
 Ledvogter *Christensen*, Hovedgaard,  
 Banearbejder, Næstformand *Fischer*, Skjern,  
 Portør *H. P. Hansen*, København,  
 „ *Guldager*, Aalborg,  
 „ *Lange*, Helsingør,  
 „ *Chr. Nielsen*, København,  
 Banearbejder *A. Petersen* (Trosborg), Odense,  
 Portør *A. M. Sørensen*, Fredericia

blev valgt til Medlemmer af Hovedbestyrelsen. Denne trak sig derefter tilbage, og nyt Møde blev berammet til Kl. 8 for at vedtage Hovedbestyrelseslovene, som i Mellemtiden skulde udarbejdes af de valgte.

Hovedbestyrelsen konstituerede sig saaledes:

Portør *Bojsen*, Odense, Formand,  
 „ *H. P. Hansen*, Kbhvn., Næstformand,  
 „ *Chr. Nielsen*, Kbhvn., Forretningsfører og Kasserer.

Kl. 8<sup>1/2</sup> paabegyndtes Behandlingen af Lovene. Forskellige Ændringer blev stillede og vedtagne, hvorefter Mødet hævedes. Klokken var da omtrent 1 Nat.“

Hermed var Sammenslutningen fuldbyrdet, og der blev igennem Ritzaus Bureau udsendt et sammentrængt Referat til Offentligheden.

De vedtagne Love lød saaledes:

## L O V E

F O R

HOVEDBESTYRELSEN FOR DE DANSKE STATSBANERS  
 UNDERORDNEDE FUNKTIONÆRERS FORENING  
 D. S. U. F.

§ 1. Hovedbestyrelsens Opgave er at lede og samle samt oprette Afdelinger rundt i Landet. Disse skulde føre samme Navn med Tilføjeelse af Afdelingsbetegnelse. Samtlige Afdelingers Love skal have Hovedbestyrelsens Sanktion, og det maa betragtes som enhver ærekær Jernbanefunktionærs Pligt at staa i Foreningen.

§ 2. Det er Hovedbestyrelsens Hovedformaal ved alle til Raadighed staaende Midler at søge Lønningsspørgsmaalet løst, Arbejdstiden forkortet og reguleret samt Pensionsloven revideret og forbedret. Den skal, naar der mod Foreningens Medlemmer begaaes Uretfærdigheder, paatale disse og gøre Forestillinger hos rette Vedkommende. I det hele skal den søge at hæve Standen i moralsk Henseende, alt ad Lovlighedens Vej.

§ 3. Hovedbestyrelsen samles ordinært en Gang hver tredie Maa-  
 ned eller saa ofte, som Formanden finder det nødvendigt, for at tage Beslutninger Foreningens Interesser vedrørende. Ordinært Møde indvarsles mindst 14 Dage forud.

§ 4. Der afholdes hvert Aar i Oktober Maaned et Aarsmøde, hvor samtlige Afdelinger lader sig repræsentere ved én Mand for hver indtil 50 Medlemmer. For at erholde Adgang til disse Møder for-  
 dres, at vedkommende Afdeling melder sin Deltagelse i Mødet mindst 8 Dage forud, og at vedkommende Repræsentanter medbringer Fuldmagt fra Afdelingen. Repræsentanterne forelægger en Oversigt over Afdelingens Virksomhed i det forløbne Aar. Desuden behandles saadanne Sager, som har Betydning for Foreningen i sin Helhed. Forslag,



### Den første Hovedbestyrelse.

Medet afholdtes hos H. P. Hansen paa en Kvist i Absalonsgade, København.

Fra venstre siddende: Anton Petersen (Trosborg), N. Christensen, Hovedgaard, Guldager, Bojsen, Formand, Chr. Nielsen, H. P. Hansen og Lange.  
Staaende: Fischer, Skjern og A. M. Sørensen, Fredericia.

som ønskes behandlede paa Aarsmødet, maa være indgivet senest den 15. September til Forretningsføreren.

§ 5. Hovedbestyrelsen bestaar af 9 Medlemmer, hvoraf de 4 vælges i Jylland, 2 paa Fyn og 3 paa Sjælland. Valget foregaar ved, at samtlige Afdelinger sender Repræsentanter, som i § 4 angivet; disse vælger da ud af deres Midte, samtidig vælges 3 Suppleanter. Revisorerne vælges af den Afdeling, hvor Kassereren og Forretningsføreren har Station. Valget gælder for to Aar ad Gangen, dog saaledes, at Halvdelen af Hovedbestyrelsen, nemlig Formanden og 4 Bestyrelsesmedlemmer, afgaar førstkommande Oktober. Genvalg kan finde Sted. Bestyrelsen konstituerer sig selv. Valget foregaar ved simpel Stemmeferlighed.

§ 6. Kassereren forestaar al Ind- og Udbetaling fra Hovedkassen. Naar Kassebeholdningen overstiger 25 Kr., indsættes Pengene paa en Sparekassebog i Bikuben i København og kan da kun haves med Formandens og 2 Bestyrelsesmedlemmers Samtykke. Forretningsføreren fører al Korrespondance.

§ 7. Hovedbestyrelsen er dømmende Myndighed i alle Foreningens fælles Anliggender, og dens Love kan kun forandres paa en Kongres, hvor samtlige Afdelinger lader sig repræsentere, som i § 4 angivet.

§ 8. Hovedbestyrelsen har at varetage Afdelingens Interesse, og ingen Konflikt kan afgøres uden at have været indanket for denne, som da tager Beslutning om samme. Kan Enighed ikke opnaas i Hovedbestyrelsen eller Sagen er af en saadan Natur, at den efter Hovedbestyrelsens Skøn kan fordrø alle Afdelingernes Sanktion, sammenkaldes Generalforsamlinger i alle Afdelinger, for at disse kan tage Stilling til samme. Derefter indkaldes til Repræsentantmøde, som i § 4 angivet, hvor den endelige Beslutning tages.

§ 9. Ved alle Møder og Generalforsamlinger i Afdelingerne er Hovedbestyrelsens Medlemmer berettigede til at være tilstede, naar de legitimerer sig som saadanne.

§ 10. Hovedbestyrelsen skal staa i en stadig Forbindelse med samtlige Afdelinger. For indgaaende at kunne drøfte Sagen har den at skaffe sig Underretning om alle Jernbanefunktionærers Lønnings- og Tjenesteforhold, ogsaa i Udlandet.

§ 11. Samtlige Afdelingers Bestyrelser er forpligtet til den 1. i hver Maaned at indsende til Hovedbestyrelsen en Oversigt over Forholdene ved de respektive Afdelinger. For at disse Oplysninger kunne blive saa ensartede og let anskuelige som mulig, bliver der at tilstille Afdelingerne trykte Skemaer til Udfyldning. De saaledes indkomne Oplysninger indføres i en Protokol, som forelægges paa Aarsmødet. Dog maa saadanne Oplysninger ikke fremføres for Offentligheden uden efter fælles Beslutning.



§ 12. Jernbanetidende er Foreningens officielle Organ. Den udgives gennem Hovedbestyrelsen og tilstilles Afdelingerne gratis.

§ 13. Kontingentet i Afdelingerne er ikke under 25 Øre maanedlig. Undtagne herfra er Afdelinger, hvis Medlemmer beklæder de saakaldte Retræteposter, idet saadanne Medlemmer kunne optages til et Kontingent af 10 Øre. Af Kontingentet indbetaler Afdelingerne 10 Øre pr. Maaned i en Hovedkasse. Disse Penge skulle være indsendt til Forretningsføreren senest den 25, i hver Maaned.

§ 14. Forhandlingsprotokol, Medlemsbog, Kassebog samt Medlemskort skulle være ens for alle Afdelinger og erholdes ved Henvendelse til Forretningsføreren. De betales med Bogladepris. De Foreninger, som bestaar paa det Tidspunkt, da disse Loves Vedtagelse finder Sted, kunne indsende disse Bøger til Hovedbestyrelsen, som da godkender eller forkaster samme.

§ 15. Medlemmer af Foreningen, som forflyttes til en ny Afdeling, skal ikke paany betale Indskud i den tilflyttede Afdeling; men skal snarest gøre Anmeldelse til dennes Bestyrelse, som da mod Forevisning af sidste Maanedskvittering udsteder nyt Kort og sender det gamle tilbage til den fraflyttede Afdeling.

Saaledes vedtaget paa et Repræsentantskabsmøde i Fredericia den 22. Januar 1899 og træder i Kraft fra 1. Februar 1899.

Som det vil ses, blev den gamle Mistillid mod Sjællænderne gjort ganske til Skamme ved disse Love, der tilsikrede Jyderne 4 og Fynboerne 2 Mandater mod Sjællændernes 3 Mandater i Hovedbestyrelsen. Denne Bestemmelse blev senere ret generende ved Hovedbestyrelsesvalget. Man maa erindre, at det daglige Arbejde, Forretningsfører- og Hovedkasserervirksomheden samt Bladets Redaktion laa i København, og den lovbestemte Fordeling var undertiden til Hinder for at faa de habile Kræfter, som man ønskede knyttet til det daglige Arbejde, der stadig voksede baade i Intensitet og Omfang. Men ved hvert Tilløb til at gøre en Forandring blussede Striden mellem Jyder, Fynboer og Sjællænder op naany; den dæmpedes først helt, da Organisationsformen 5—6 Aar senere ændredes derhen, at Kategoriafdelingerne blev den samlede Organisations Støttepunkter og valgte Medlemmer til Hovedbestyrelsen efter Lighedsprincippet.

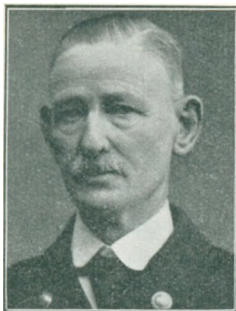
I de nu vedtagne Love for Hovedbestyrelsen var det faglige



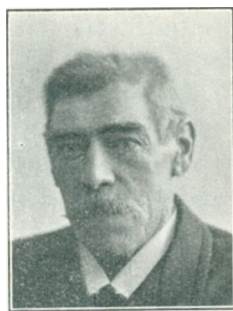
NOGLE AF FORBUNDETS FØRSTE PIONERER I JYLLAND-FYN



**Banearb. Fr. Fischer,**  
nu Ledvogter i Randers.



**Skibsfyrb. S. Jensen,**  
Fredericia, senere  
Stationsbud i Herning.



**Overportør Clausen,**  
Odense, senere Rangerm.



**Portør H. C. Andersen,**  
Aarhus, nu pens.  
(Se Teksten Side 43).



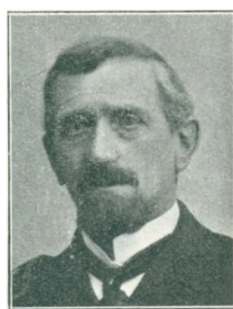
**Ledvogter N. Christensen,**  
Hovedgaard, mangeaargig Agitator og Medlem  
af Hovedbestyrelsen. Afgaaet ved Døden.



**Depotarb. Gravesen,**  
nu Vognpasser i Struer.  
Medl. af Hovedbestyrelsen.



**Banearb. A. Petersen,**  
Odense, nu Baneformand  
Trosborg i Tinglev.



**Portør Aalborg,**  
nu paa [Danskernes Historie Online](http://www.danskerneshistorieonline.com)  
[Rangermester.com](http://www.rangermester.com)  
paa [Norbro](http://www.norbro.com).

Formaal uomtvisteligt, og der tales ikke mere om Understøttelse i den Forstand, som det fandtes i den sjællandske Forenings Love. Der kunde nu ikke mere agiteres mod den unge Landsorganisation som en ikke faglig Forening. De fast ansatte, som havde indmeldt sig i Dansk Arbejdsmandsforbunds Afdelinger, sluttede sig lidt efter lidt til deres Kolleger i den selvstændige Jernbaneorganisation, som først antog Navn af Forbund paa sin første Kongres i Oktober 1899.

Det siger sig selv, at den Tid, som fulgte efter Januar-Mødet i Fredericia, blev en Agitationens Tid. Paa dette Møde havde man jo kun været i Stand til at opbygge den ydre Form for Organisationen; men nu skulde Formen ogsaa have Indhold, om det skulde blive til Alvor med hele Bevægelsen. Agitationen blev ikke alene udfoldet paa en Række Møder, men ogsaa Mand og Mand imellem. Ledvogter *N. Christensen*, Hovedgaard og Portør *H. C. Andersen*, Svingbroen, Aarhus, vandrede i deres Fritid fra Vogterhus til Vogterhus og indprentede disses Beboere, som havde Vanskelighed ved at komme til Møder, Organisationens Sandheder. *H. C. Andersen* har engang selv fortalt om, hvorledes han tog sin Stav i sin Haand og begav sig ud paa en saadan Agitationstur. Selv om han nu ikke i bogstavelig Forstand brugte Staven som Agitationsmiddel, er der dog ingen Tvivl om, at han paa disse Ture bankede Organisationstanken ind i Banearbejdere, Ledvogtere og Landstationers Portører, for hvem alt dette var noget ganske nyt.

Portør *Chr. Nielsen* havde den 18. Januar 1899 været til Møde i Kallundborg. Resultatet heraf var, at Kallundborg Afdeling dannedes 4 Dage efter.

Søfartspersonalet holdt Landsmøde i Fredericia den 19. Februar og dannede dér en særlig Afdeling i Tilslutning til *D. S. U. F.*, som Landsorganisationen i Korthed kaldtes. Søfartspersonalet opløste efter nogen Tids Forløb denne Afdeling og sluttede sig til de stedlige Afdelinger.

Den 18. Marts vedtog Personalet i Korsør paa et Møde, som *Chr. Nielsen* afholdt dér, at danne en Afdeling. Dagen efter er *Chr. Nielsen* i Skjern og faar dannet en Afdeling

dér. Den 20. Marts dannedes Roskilde Afdeling efter et Møde, hvori *Chr. Nielsen* og *Jønck* deltog. Den 7. Marts dannedes i Masnedsund en Afdeling, efter at *Portør Seider*, København samme Dag havde talt ved et Møde dernede.

Saaledes gik det Slag i Slag. Den ene Afdeling dannedes efter den anden. I Løbet af Sommeren blev der dannet Afdelinger i Slagelse, Køge, Randers, Hobro, Skive, Varde, Bramminge, Strib, Thisted, Struer m. fl., om hvis Dannelse der ingen Oplysninger foreligger. Af Beretningen, som aflægges paa den første Kongres paa „National“ i Odense den 22. og 23. Oktober 1899, fremgaar, at der indtil dette Tidspunkt er dannet 29 Afdelinger med ca. 3500 Medlemmer, som findes repræsenteret paa Kongressen ved 74 Delegerede.

Paa denne Kongres, der, som ovenfor nævnt var Organisationens første, skete der to betydningsfulde Ting:

1. Formen for Afdelingerne fastsloges.
2. Organisationen understregede sin faglige Karakter ved at antage Navnet „*Dansk Jernbaneforbund*“.

Desuden valgtes fra og med denne Kongres *P. D. Pedersen* til Formand for Forbundet, og hermed indledes en Periode, som hører til de interessanteste i Forbundets Historie.

I de Love, som var vedtagne paa Fredericia-Mødet den 22. Januar, manglede en Bestemmelse om Afdelingsformen. Medens denne i Almindelighed var saaledes, at alt underordnet Personale paa Afdelingens Hjemsted med nærmeste Stationer og Kolonner sluttede sig sammen i Fællesskab, havde Søfartspersonalet dog faaet optaget en Landsafdeling udelukkende bestaaende af Søfærtspersonale. I Aarhus havde der siden 1897 bestaaet en Konduktørforening, som i Aarets Løb havde begæret sig optaget; men denne Begæring havde Hovedbestyrelsen afslaaet. Odense-Kongressen fastslog nu, at alle Afdelinger skulde være Fællesafdelinger, men gjorde dog en Undtagelse for Søfartspersonalets Vedkommende. Denne Undtagelsesbestemmelse blev ved at holde Liv i Aarhus Konduktørforenings Bestræbelser, indtil Kongressen i Aarhus 1901 vedtog, at der kunde dannes Særafdelinger. Medens Søfarts-



Kongressen i Odense 22.—23. Oktober 1899.



personalets Afdeling hurtig opløstes, idet dens Medlemmer overgik til de stedlige Fællesafdelinger, dannedes der i Aarhus paa Grundlag af denne Kongresbeslutning en Særafdeling for Togpersonalet. Dens Medlemmer følte sig vistnok aldrig fuldt tilfredsstillede af Foranstaltningen, idet de havde ventet, at deres Eksempel skulde være bleven efterfulgt af flere. Den saaledes tilpassede Afdelingsform bestod, indtil Forbundet i 1904 fik sin nye Organisationsform med Kategoriafdelinger, saaledes som den be-  
staar den Dag i Dag.

Efter Odense-Kongressen fik Hovedbestyrelsen følgende S sammensætning:

For Jylland (6 Medlemmer):  
Ledvogter *N. Christensen*, Hovedgaard. Overportør *H. Christensen*, Vamdrup. Portør *S. B.*

*Andersen*, Aarhus. Næstformand *Fischer*, Skjern. Portør *A. M. Sørensen*, Fredericia. Skibsfyrbyder *S. Jensen*, Fredericia.

For Sjælland (5 Medlemmer): Pakmester *P. D. Pedersen*, København (Formand). Portør *Chr. Nielsen*, København (Forretningsfører). Portør *H. P. Hansen*, København (Redaktør). Depotarbejder *W. Tietze*, København. Telegrafnæstformand *L. P. Nielsen*, Kallundborg.

For Fyen (2 Medlemmer): Portør *Joh. Bojsen*, Odense (Næstformand). Næstformand *Anton Petersen* (Trosborg), Odense.



P. D. Pedersen.

#### 4. LØNBEVÆGELSE

Som allerede omtalt var der i Aaret 1898 nedsat en Jernbanekommission med den Opgave at fremsætte Forslag til en ny Organisation af Statsbanernes Styrelse samt til en anden Lønnings- og Pensionsordning for Statsbanernes Personale. Lønningsloven af 1898 havde været saa utilfredsstillende, at Personalet ikke kunde vente i det Aaremaal, som vilde hengaa, inden Kommissionen og Rigsdagen fik Lønningssagen behandlet færdig. For at bøde paa Lønningsforholdene i den mellem-liggende Tid, havde Hovedbestyrelsen kort efter Landsorganisationens Dannelse i Fredericia under 13. Februar i 1899 indgivet et Andragende til Rigsdagen om et midlertidigt Dyrtidstillæg. Andragendet, der blev indgivet ved Folketingsmand *P. Knudsen*, indeholdt ikke Krav om bestemte Satser, men var holdt i al Almindelighed og var motiveret med stigende Priser paa Livsfornødenheder. Ved Rigsdagssamlingens Slutning modtog Hovedbestyrelsen en Meddelelse fra Folketingets Formand om, at Andragendet var fremkommet paa saa sent et Tidspunkt, at det ikke var naaet til Behandling inden Rigsdagssamlingens Slutning. Som man ser, var det en særdeles bekvem Maade at komme uden om Sagens Realitet paa.

I næste Rigsdagsamling er Forbundet i god Tid paa Færde med et Andragende til Rigsdagen om Dyrtidstillæg, idet Hovedbestyrelsen paa et Møde den 9. November 1899 vedtager at indsende et af Formanden (*P. D. Pedersen*) formuleret Andragende; men dette Andragende faar kun en krank Skæbne. Folketingets Flertal med *Jens Busk* som Ordfører modsætter sig, at Andragendet henvises til Ministeren, og denne Modstand kommer til Orde paa en højst pudsigt Maade: *Jens Busk* vendte sig noget arrigt mod *K. M. Klausen*, der havde anbefalet Andragendet varmt, og beskyldte ham for at han havde talt paa Klap. Men da dette Andragende slet ikke havde været hos Ministeren, og da der desuden sad en Kommission, som arbejdede energisk paa Personalets Lønningssag, gik det ikke an at fremme Andragendet. Om Kommissionens Energi er iøvrigt at bemærke, at den først naaede at tilendebringe

sit Arbejde paa et langt senere Tidspunkt, end Bestemmelsen bød.

Men heller ikke overfor den endelige Lønningssag havde Hovedbestyrelsen ligget stille. Allerede i Juni 1899 havde den opstillet nedenstaaende Krav, som den udsendte til Behandling i Afdelingerne for efter endt Behandling at indbringe dem i Kommissionen:

#### *Lønninger.*

Til 9. almindelige Lønningsklasse henhører: Pakmestre, Overportører, Bane- og Telegrafformænd. Aarlig Løn: 1200 Kr.

Til 10. almindelige Lønningsklasse henhører: Konduktører, Portører, Depotarbejdere, Magasinformænd, Stationsbude, Brokarle, Matroser, Skibsfyrbødere samt fast ansatte Haandværkere.

Denne Lønningssats som for Tiden er 960 Kr., har vi tænkt at søge forhøjet til 1000 Kr.

Stationskarle ansættes til en aarlig Løn af 800 Kr. I denne Stilling kan kun tjenes et Aar. Efter den Tid skal de paagældende enten afskediges eller forfremmes.

Disse Regler fastslaas dels for at dæmme op for den stærke Tilstrømning til Banerne, dels og da navnlig for at man ikke skal kunne ansætte et stort Antal Stationskarle til en lille Løn og saa unnlade at forfremme disse.

Der oprettes en 11. almindelig Lønningsklasse, hvis Løn fastsættes af Rigsdagen, og som omfatter: Kolonne-Næstformænd, Bane- og Telegrafarbejdere, Ledvogtere og Signalpassere. Aarlig Løn: 900 Kr. Desuden tiltaas der Næstformænd et personligt Tillæg af 100 Kr.

#### *Opholdstillæg.*

Samtlige til 9., 10. og 11. almindelige Lønningsklasse henhørende tiltaas der Opholdstillæg i Henhold til Loven.

#### *Rejsegodtgørelse.*

Det nugældende Milepengesystem afskaffes. Der udbetales i dets Sted: Pakmestre 400 Kr., Konduktører 300 Kr., Matroser og Skibsfyrbødere 200 Kr. aarlig. Stationsbetjente erholder Timepenge, naar de bliver beordret til at foretage Tjenesterejser eller ledsage Tog.

#### *Time- og Dagpenge.*

For 9. almindelige Lønningsklasse fastsættes Time- og Dagpenge til henholdsvis 20 Øre og 4 Kr. For 10. og 11. til 15 Øre og 3 Kr. Denne Godtgørelsesmaade bringes i Anvendelse overfor det til 9.,

10. og 11. almindelige Lønningsklasse henførte Personale, naar det bliver beordret til at tage Ophold eller gøre Tjeneste paa et andet Sted end det, hvor vedkommende er ansat,

naar nogen forflyttes permanent og godtgør, at de ikke kunne finde Lejlighed paa det tilflyttede Sted, og da fra Forflyttelsesdagen og til Lejlighed opnaas. Dette gælder ogsaa, selv om Flytningen sker som Følge af Forfremmelse,

naar nogen under stærk Trafik, Driftsstandsninger o. lign. maa forblive til Tjeneste i et Tidsrum af mere end 15 Timer, og da for hele den Tid, som overstiger nævnte Tidsrum.

Fremdeles anvendes Timepenge paa saadanne, som maa forrette Tjeneste udover de foreslaaede ugentlige 60 Timer, samt naar de forrette Tjeneste mellem 9 Aften og 5 Morgen.

#### *Halve Dagpenge*

paa henholdsvis 2 Kr. og 1 Kr. 50 Øre tilkommer enhver ansat under de nævnte Klasser, uanset om de allerede i Henhold til ovenstaaende erholde Time- eller Dagpenge, naar de bliver beordret til at forrette Tjeneste paa den ugentlige ordinære Fridag. Fridagen skal desuden snarest erstattes med en anden Dag.

#### *Arbejdstid.*

Arbejdstiden maa ikke overstige 60 Timer ugentlig. Enhver ansat tilkommer en ugentlig Fritid af mindst 36 samlede Timer og en aarlig Permission af mindst 8 paa hinanden følgende Dage. Fridagene skal være opført paa den maanedlige Tjenstfordelingsliste.

#### *Uniformsreglementet*

bør ændres saaledes, at Togpersonalet og Funktionærer, hvis væsentligste Tjeneste er ved Togene, faar Kappe udleveret hvert 2det Aar. Tøjet i sin Helhed bør forbedres, uden at Leveringsfristen derfor forlænges. Det under Baneafdelingen hørende Personale bør tildeles Uniform i Lighed med andre ligestillede og efter Indenrigsministeriets nærmere Bestemmelse. Den Søfartsafdelingen tildelte Uniform er aldeles utilstrækkelig. Der ønskes derfor et Sæt blaåt Overtrækstøj hvert Aar. Benklæder og Stortrøje af overskaaret Tøj ligeledes hvert Aar. Desuden bør der indføres en anden Hovedbeklædning, da den nuværende er upraktisk. Hovedbeklædningen bør være forsynet med Skygge.

#### *Pensionen.*

Som Følge af disse Forandringer vil det Personale, som for Tiden udgør 2. Pensionsklasse, gaa over i 1., medens 3. som hidtil omfatter de Uge-, Dag- og Timelønnede samt til fast Arbejde antagne Arbejdere. "



For Forstaaelsen af Lønningssatserne i dette Lønkrav maa erindres, at de var forbundne med et 10 pCt.s Aldertillæg hvert 4. Aar tre Gange.

Efter Behandlingen i Afdelingerne, hvor det undergik mindre væsentlige Ændringer, formedes Kravene i et Andragende, som indsendtes til Regering og Rigsdag i Efteraaret 1899. Lovgivningsmagten henviste naturligvis Sagen til Behandling i den store sorte Gryde: Jernbanekommissionen, hvis Forslag man ikke vilde foregribe. Her laa det godt begravet, uden at Hovedbestyrelsen kunde faa mindste Føling med dets videre Skæbne. En Deputation, som henvendte sig til Kommissionen for at faa Lejlighed til mundtlig at motivere Andragendet, blev af Kommissionens Formand, Landstingsmand *H. N. Hansen*, koldt men høfligt afvist med den Besked, at man skulde skikke Bud, hvis man fik Brug for Hovedbestyrelsens Oplysninger; men den bureaukratiske Kommission fik naturligvis aldrig Brug for disse Oplysninger. Den havde i sin Midte Jernbaneembedsmændene *Rimestad* og *Skovsted*, og med denne Ballast af Sagkundskab følte den sig højt hævet over, hvad Hovedbestyrelsen for Dansk Jernbaneforbund havde at sige.

Mens Kommissionen „energisk“ arbejdede med Sagen, sultedes der bogstavelig talt i mangt et Jernbanehjem Landet over, og hvor Sulten holder sit Indtog, drives Fornuften paa Flugt. Man begyndte Mand og Mand imellem at drøfte, om man ikke alle paa en Gang burde gribe til den Foranstaltning samlet at opsigse Pladserne.

I Foraaret 1900 var disse Tomands-Drøftelser kommen Pressen for Øre. Dagbladet „Politiken“ tog deraf Anledning til at meddele, at der til 1. Juni forestod en større Arbejdsnedlæggelse ved Statsbanerne, idet 4000 Funktionærer agtede at opsigte deres Pladser til det nævnte Tidspunkt. Bladet kunde endvidere meddele, hvilke Fordringer der stilledes, for at Funktionærene vilde forblive i deres Pladser.

Forretningsudvalget for Dansk Jernbaneforbund dementerede straks denne Meddelelse, da den ikke havde Kendskab til, at der var saadanne Strømninger oppe blandt Medlemmerne.

Formanden *P. D. Pedersen* blev kaldt op i Generaldirektoratet til daværende Kontorchef *Stahlschmidt*, som afæskede ham en Erklæring om hans og Hovedbestyrelsens Forbindelse med saadanne Tendenser i Personalet. *P. D. Pedersen* kendte imidlertid intet til, hvad der laa til Grund for Bladmeddelelsen og kunde forsikre, at hverken han eller Hovedbestyrelsen havde nogen Forbindelse dermed.

Vi giver her Ordet til *P. D. Pedersen*, som om dette Møde i Generaldirektoratet fortæller følgende:

„Jeg blev kaldt op. Der var etableret en vidnefast Ret, og Kontorchefen meddelte mig, at da denne Sag drejede sig om et Forhold, hvorved — Rygtets Rigtighed forudsat — Statsbanernes Interesser maatte siges at være i Fare, var det her min *tjenstlige* Pligt at tale den rene Sandhed uden at skjule noget. Gjorde jeg ikke det, udsatte jeg mig for øjeblikkelig Afsked uden Pension og maaske endog for Arrestation. Han tilføjede, at Statens Funktionærer slet ikke kunde opsiges deres Pladser, men maatte enkeltvis ansøge om Afsked, hvis saadan ønskedes, og at det naturligvis stod Staten frit for at nægte saadanne Ansøgninger.

I mit Svar gjorde jeg stilfærdigt opmærksom paa, at alt det Chefen havde sagt, kendte jeg godt, men at vi dog næppe derfor vilde have afholdt os fra at bringe det omtalte Middel (Opsigelserne) i Anvendelse, dersom vi havde fundet det formaalstjenligt, og Organisationen havde vedtaget noget saadant, men — føjede jeg til — noget saadant er ikke vedtaget eller tænkt iværksat for Tiden, ligesom hverken jeg personlig eller mig bekendt nogen af vor Ledelse har inspireret „Politiken“ til at udsende den paagældende Meddelelse, der saaledes savner ethvert Grundlag.

Saa var man beroliget, og jeg demitteredes.“

Havde Bladmeddelelsen ikke haft anden Virkning, saa fik den nu den Følge, at Spørgsmaalet om en samlet Pladsopsigelse for Alvor blev brændende blandt Medlemmerne. Københavns Afdelings Bestyrelse modtog en af 265 Medlemmer underskreven Opfordring til at sammenkalde en ekstra-

ordinær Generalforsamling med Drøftelse af samlet Pladsopsigelse paa Dagsordenen. Forslagsstillerne ønskede følgende Fremgangsmaade anvendt: Hvis ikke alle de fremsatte Krav blev imødekommet straks ved Rigsdagens Sammentræden førstkommende Oktober, skulde Hovedbestyrelsen sammenkalde en Kongres, paa hvilken Forslag om Opsigelse af Pladserne fra hele Personalet skulde sættes under Afstemning og derefter eventuelt iværksættes.

Københavns Afdelings Bestyrelse efterkom, som det i Følge Lovene var dens Pligt, Opfordringen og indvarslede den 8. Juni Kl. 12 Nat en ekstraordinær Generalforsamling i Forsamlingsbygningen, Rømersgade 22, den store Sal. Man valgte ikke Nattens Mulm og Mørke, fordi man var ængstelig for Dagslyset ved denne Drøftelse, men fordi Medlemmerne i størst Antal var tjenestefri i denne Del af Døgnet.

Ordfører for Forslagsstillerne var en yngre Portør fra Østerbro ved Navn *Jes Hansen*. Det vilde være Synd at kalde ham veltalende; men han besad det Mod, der skulde til, og sagde sin Hjertes Mening om Forholdene saa lige ud, at den ikke var til at tage fejl af. Forsamlingen applauderede hans Kraftudtryk livligt. Da han til Slut erklærede, at han for sit vedkommende var parat til at smide Administrationen Uniformsjakken i Ansigtet, hvad Dag det skulde være, høstede han bragende Bifald. Luften var fyldt med Eksplosionsstof, og det var paa dette Tidspunkt umuligt at sige, hvilken Beslutning Generalforsamlingen vilde ende med. Mange Talere, navnlig fra Hovedbestyrelsen og Bestyrelsens Side, havde Ordet, og de var saa godt sam alle enige om, at man burde afvente Kommissionsbetænkningen og den derefter følgende Rigsdagsbehandling, og først, naar det maatte vise sig, at alt Haab om Forbedring skuffedes, at ty til det foreslaaede Middel. Alle Talere var dog enige om, at det vilde være korrekt allerede nu at mane Medlemmerne Landet over til Eftertanke og Forstaaelse af dette Spørgsmaal og at underrette Pressen og Offentligheden om Funktionærernes daarlige økonomiske Stilling samt gennem Hovedbestyrelsen at underrette Admini-

strationen om den voksende Bevægelse blandt Medlemmerne, af hvilke allerede mange havde opgivet Haabet om at naa til Forbedringer i deres Kaar ved andre Midler end Arbejdsnedlæggelse.

Mødets Resultat resumeredes i følgende Forslag til Beslutning

„Generalforsamlingen udtaler, at det absolut er nødvendigt, at der dels gennem Hovedbestyrelsens Henvendelse til Generaldirektoratet, Ministeriet og Rigsdagen dels gennem Pressen tilflyder Offentligheden Meddelelse om:

at Statsbanepersonalets Betjentklasser er i høj Grad utilfredse med de Lønnings-, Arbejds- og Pensionsvilkaar, under hvilke de for Tiden virker,

at Personalet, der taalmodigt vil afvente de nødvendige Forhandlinger, sætter sin Tillid til, at Myndighederne ved Behandlingen af de herhen hørende Sager vil vise rimelig Imødekommenhed, og beslutter, da der blandt Betjentklasserne er en stadig voksende Stemning for med passende Varsel at opsigte deres Pladser ved Statsbanedriften, dersom det maatte vise sig, at alt Haab om Forbedring af de nuværende slette Forhold skuffes — da at tilkendegive Statsbanedriftens Overledelse dette.“

Den efter Datidens Forhold kæmpemæssige Forsamling, der talte ca. 700 Medlemmer, vedtog denne Beslutning med knusende Majoritet; kun 19 stemte for Indbydernes Forslag om at iværksætte Arbejdsnedlæggelsen efter Beslutning af den først sammentrædende Kongres, hvis ikke et tilfredsstillende Resultat til den Tid var i Sigte.

Det bevægede Møde sluttede Kl. 3 Morgen under kraftige Hurraraab for Dansk Jernbaneforbund og dets Bestyrelse.

Den vedtagne Beslutning blev herefter sendt omkring til alle Forbundets Afdelinger, af hvilke den vedtoges saa godt som enstemmigt.

Under Finanslovsdebatten i Oktober s. A. spores en vaagende Forstaaelse af, at Lovgivningsmagten inden Rigsdagssamlingens Udløb maa se under en eller anden Form at komme de lavest lønnede Funktionærer til Hjælp, hvis ikke Jernbanekommissionen naar at faa afgivet sin Betænkning, saaledes at man kan faa vedtaget en blivende Lønningslov.

Hovedbestyrelsen har i Sommerens Løb været hos Ministeren, der intet bestemt har kunnet love, men som dog har afgivet Løfte om, at Funktionærernes Sag skulde blive taget under Overvejelse af Regeringen. Ministeren oplyser, at Regeringen samler Materiale til et Forslag, sigtende til at komme Funktionærerne til Hjælp, og udtaler sin Glæde over, at Stemningen i Folketinget gaar i samme Retning. Medlemmer af alle Partier har ydet Sagen deres Tilslutning; kun et Medlem, Folketingsmand *Guldbrandsen* fra Langelandskredsen, søger at stikke en politisk Kæp i Hjulet, idet han vil have Skatte-lovene bjerget i Land, før der kan være Tale om at gøre noget for Funktionærerne, og *Guldbrandsen* fik senere Tilslutning fra Folketingsmand *Rosleff*.

Men hvilken Forandring er der ikke sket fra den foregaaende Rigsdagssamling, da *K. M. Klausen* paa sit Partis Vegne maatte tage en Dyst med Venstres Ordfører, *Jens Busk*, og der er ingen Tvivl om, at det er det stærke Røre blandt Jernbanepersonalet, der har gjort sin Virkning.

Den 23. Januar 1901 forelagde Ministeren (*Juul Rysensteen*) Forslag til en ny Lønningslov for Statsbanernes Personale. Dette Forslag, der holdt sig paa den da bestaaende Lønningslovs Grund, gik ud paa at yde Forhøjelser af følgende Størrelser:

En Lønningsforhøjelse af 60 Kr. aarlig foresloges for Bane- og Telegraformænd, Fyrbødere, Konduktører, Depotarbejdere, Matroser og Skibsfyrbødere.

En Forhøjelse paa 120 Kr. aarlig foresloges for Portører og Brokarle.

En Forhøjelse af 150 Kr. aarlig foresloges for Lokomotivførere og Togførere.

For Pakmestre foresloges en Forhøjelse af 120 Kr. aarlig for 1. Klasse og 150 Kr. aarlig for 2. Klasse.

De foreslaaede Lønsatsers Størrelse og Fordeling indeholdt Stof til adskillig Kritik, ligesom Hovedbestyrelsen af eget Initiativ planlagde Møder for Drøftelse af Lønforlaget. Da

skete der imidlertid noget, som i betydelig Grad ændrede disse Møders Karakter.

Den 4. Februar forelagde Finansministeren (*Scharling*) Forslag om at yde et ekstraordinært Dyrtidstillæg af 10 pCt. til alle Lønninger, som ikke oversteg 2500 Kr. Dyrtidstillæget skulde kun gælde for Finansaaret 1900—01, altsaa et Dyrtidstillæg med tilbagevirkende Kraft som Supplement til det forelagte Lønningsforslag, der tog Sigte paa Fremtiden.

For at forstaa Grunden hertil maa man orientere sig lidt med den daværende politiske Situation. Resolutionen fra Rømersgade havde vel nok skabt nogen Ængstelse i Regerings- og Rigsdagskredse; men der var tillige et andet politisk Moment, som øvede en afgørende Indflydelse.

Der skulde være Folketingsvalg i Forsommeren 1901. Højres Regering sad paa et lille Mindretal i Folketinget og havde kun Flertal i Landstinget ved Hjælp af den privilegerede Valgret. Det var derfor ikke Højre uvelkomment at stive sin politiske Position ved disse Valg af ved den Funktionærkærlighed, som de to forelagte Lovforslag udviste. At Venstres Kærlighed var af ret platonisk Art, vidste Højre godt, og det er slet ikke udelukket, at Guldbrandsens og Rosleffs Kæp i Hjulet havde mange flere Bagmænd, end Venstre ønskede at tilstaa.

Paa de Møder, som afholdtes omkring i Afdelingerne, vedtoges forskellige Resolutioner, som ikke kom til at spille nogen taktisk Rolle; thi Sagen var allerede rullet ind i det politiske Stadium med Rigsdagens Partier som eneste rollehavende i Skuespillet.

Begge Forslagene vandrede samme Vej ind i et Udvalg, hvor de smeltedes sammen i Løbet af et Par Maaneder, og vendte tilbage som et *Lovforslag om midlertidigt Lønnings-tillæg*, der i den politiske Smeltedigel havde faaet følgende Indhold:

§ 1. Der tilstaaas enhver i Statens Tjeneste den 1. April 1901 ansat Person (jfr. §§ 4 og 7), der lønnes umiddelbart af Statskassen eller de paa Finansloven opførte Institutioner med særlige Fonds, og

hvis samlede Indtægt fra Stillinger eller Hverv i Statens eller til denne knyttede Institutioners Tjeneste (jfr. § 5) ikke naar 1500 Kr., et midlertidigt Lønningstillæg for Finansaaret 1901—02 efter nedenstaaende Regler.

§ 2. Tillæget tilkommer den paagældende, hvad enten hans Lønning er fastsat ved en Lønningslov, Finanslov eller Tillægsbevillingslov, eller den udredes af en til vedkommende Administrations Raadighed stillet samlet Sum. Endvidere tilkommer Tillæget ogsaa de Personer, der ere uge- eller daglønnede, for saa vidt deres Uge- eller Dagløn har en mere fast Karakter, saa at den ikke forandres med og retter sig efter Dagens Arbejdspriser paa det paagældende Sted.

De, der arbejder i Akkord for Staten, kommer ikke i Betragtning til at erholde dette Tillæg.

§ 3. Tillæget udgør 12 % af de første 600 Kr. og 6 % af de følgende 400 Kr. af den faste Pengeløn, som vedkommendes Indtægt efter § 1 andrager; dog kan den samlede Indtægt ikke ved Lønningstillæget forhøjes ud over 1500 Kr. Tillægsbeløbene afrundes til hele Kroner, idet det overskydende bortfalder.

§ 4. Til Personer, hvis Lønninger ere ordnede ved Lønningslove efter 1. Januar 1899 eller forbedrede ved Finanslovbevillinger efter 1. April 1899, ydes intet Tillæg efter nærværende Lov.

§ 5. Uvisse Indtægter, saasom Sportler, Fribolig, Brug af Jord og andre Naturalydelser, ville være at medregne ved Opgørelsen af den paagældendes Aarsindtægt. Derimod kommer Kontorholds- eller Befordringsvederlag, Heste-, Opholds- og Dagpenge samt lignende Godtgørelser for særlige ved Tjenesten foranledigede Udgifter ikke i Betragtning i denne Henseende.

§ 6. Forener nogen flere af Statskassen eller af særlige i Finansloven opførte Fonds lønnede Embeder eller Bestillinger, beregnes Tillæget af hans samlede Indtægter, men udredes forholdsvis af de vedkommende Konti.

§ 7. Til Personer, der ikke have fyldt 25 Aars Alderen, ydes intet Tillæg efter nærværende Lov; for saa vidt vedkommende fylder 25 Aar i Finansaarets Løb, beregnes Tillæget fra den første Dag i det nærmest følgende Fjerdingaar.

§ 8. Tillæg efter nærværende Lov kommer ikke i Betragtning ved Pensionsberegning.

§ 9. Finansministeren afgør alle i Anledning af denne Lovs Anvendelse opstaaende Spørgsmaal, uden at Fortolkningen af vedkommende kan gøres til Genstand for Rettergang.“

Forslaget var tiltraadt af Udvalgets 14 Medlemmer. Kun *Harald Jensen*, der var det 15. Medlem, tog Afstand. End-

skønt Højres Udvalgsmedlem, *Hammerich*, havde tiltraadt Forslaget i Udvalget, tillod han sig dog den Flothed at kritisere det under Behandlingen i Folketinget. *Harald Jensen* lod ham da ogsaa vide, at det havde været mere betimeligt, om han i Udvalget havde støttet ham i at faa Forslaget forbedret.

Naar Udvalgets Forslag gennemgaaende var en betydelig Forringelse af de to Regeringsforslag, skyldtes det ikke mindst den Omstændighed, at der i Udvalget sad Medlemmer, som tillige var Medlemmer af Jernbanekommissionen, hvis Betænkning ikke maatte foregribes eller overbydes. Med Vedtagelsen af Udvalgsflertallets Forslag kunde Jernbanekommissionen med uforstyrret Sindsro fortsætte sit „energiske“ Arbejde langt ud over den Frist, der var fastsat for dens Betæknings Afgivelse.

Efter en lang Debat i Folketinget vedtoges Udvalgets Forslag, uden at der fra Forbundets Side kunde øves nogen Indflydelse derpaa. Dertil kom, at Forbundet, under Forslagets Behandling, var kommen ind i en Kamp om Funktionærernes statsborgerlige Rettigheder — en Kamp, som dels lammede dets Handlekraft og dels opslugte Medlemmernes Interesser.

---

## 5. STATSBORGERLIG RET

Fra Organisationens første Aar havde det været en blandt Medlemmerne udbredt Tro, at mange Urimeligheder og Uretfærdigheder overfor Personalet vilde forsvinde, hvis det ud af sin Midte kunde faa en værdig Talsmand ind i Rigsdagen, hvor han kunde korrigere den Vrimmel af Misforstaaelser, som kom til Orde, naar Statsbanernes Forhold var under Debat. Ja, mange havde endda den Opfattelse, at de ellers stridende Partier vilde forene sig om at være Retfærdighedens lydøre Tjener overfor Jernbanefunktionærerne, naar blot den blev tilstrækkelig oplyst om sine Fejltagelser.



P. D. Pedersen fortæller herom følgende:

„Dette, at Partierne skulde blive enige for vor Skyld, var jo — ser vi nok bag efter — en naiv Tanke, men den herskede blandt os den Gang, og vi handlede derefter.

Efter at vi i nogen Tid indbyrdes havde diskuteret Spørgsmaalet, om det skulde være en upolitisk Funktionærkandidat eller en Partimand og saa igen om, hvilket Parti han eventuelt skulde tilhøre, modtog jeg en skønne Dag fra en Kreds af Vælgere og Jernbanefolk i Slagelse-Korsørkredsen, Vælgere, der kendte mig fra mit mangeaarige Ophold i Korsør, en Opfordring til at stille mig som socialdemokratisk Kandidat. Denne Anmodning besluttede jeg mig saa til at efterkomme for egen Regning uden Forbindende for vor Organisation. Dermed var dette Spørgsmaal, tror jeg, løst til Tilfredshed for den langt overvejende Part af vore Medlemmer.

Saasnaart min Kandidatur var proklameret, indsendte jeg Indberetning derom til Generaldirektoratet. Svaret herpaa indløb den 9. Februar 1901 i Form af en Skrivelse fra Trafikminister, Baron Juul Ryssensteen, hvori bl. a. meddeltes mig: *..... at da Varetagelsen af det ham som Medlem af Folketinget paahvilende Hverv vilde forhindre ham i at udføre sin Tjeneste som Pakmester, anser Ministeriet det ikke foreneligt med hans Stilling ved Statsbanedriften, at han søger Valg til bemeldte Thing.*“

Jeg henvendte mig straks ad tjenstlig Vej til Trafikchefen og Generaldirektøren, Hr. Tegner, der begge var enige med mig i, at der forelaa et Angreb paa mine grundlovsmæssige Rettigheder, men de turde iøvrigt ikke blande sig i Spørgsmaalet; dog var Generaldirektøren, med hvem jeg talte længe, tilbøjelig til at raade mig til at „bøje min Nakke saaledes som han selv ofte havde maattet gøre overfor de skiftende Ministre, som han ikke altid kunde være i Overensstemmelse med“.

Jeg erklærede imidlertid at ville staa fast og bad ham paavirke Ministeren til at tage sin Skrivelse tilbage. Skete dette ikke endnu samme Dag, maatte jeg den næste Dag skride til

Offentliggørelse. Generaldirektøren ringede nu til Ministeriet og skaffede mig øjeblikkelig Audiens, og en halv Time efter stod jeg hos Baronnen.

Efter at have forebragt mit Ærinde og meddelt ham min urokkelige Beslutning at ville stille mig i Slagelse, erklærede Ministeren, at han ikke agtede at rette noget i Skrivelsen, da det var hans oprigtige Mening, at han ikke kunde have mig gaaende mellem hans Personale, der, som han sagde, blev gjort tosset af min Agitation. Og naar jeg nu ovenikøbet stillede mig som Socialist, saa maatte han skride ind. Det vilde han „F.... g... mig ikke finde sig i“.

Jeg forklarede ham, at jeg stod som Ordfører for et Personale, der efter Gang paa Gang at være blevet skuffet i sine Haab til Regeringen og Administrationen nu var fast besluttet paa at tage egen Sag i egen Haand og ikke lade os true til at aflade derfra. Alt var overvejet, og jeg var klar til at tage Konsekvenserne af min Opræden.

Ministeren sprang op og slog i Bordet for mig, men jeg slog ogsaa i Bordet og bedyrede mine Udtalelser.

Saa blev han mere rolig, kom hen og klappede mig paa Skulderen og sagde, at jeg burde tænke paa min Kone og mine Børn. Hvis jeg endda vilde lade mig stille som Venstremand, saa vilde han finde sig deri. „Værsgo“, Pedersen, det maa De gjerne“.

Mit Forslag til ham om at ændre Skrivelsen, saa der kom til at staa, at det var uforeneligt at „blive valgt“ i Stedet for „at søge Valg“, vilde han i sin Stupiditet ikke høre Tale om, og jeg meddelte saa som mit sidste Ord, at Skrivelsen vilde staa i „Social-Demokraten“ i Morgen. Han var lige glad, og jeg tog Afsked med Excellencen og gik til Nørre Farimagsgade.

„Social-Demokraten“ optog naturligvis selve Skrivelsen og min Beretning om Ministeraudiensen, og i de følgende Dage svælgede alle Partiblade, Tidsskrifter, Fagblade, Vittighedsblade og Karikaturtegnere i denne sidste Ministerfadæse. Selv Ministeriets egne Partiblade var klar over, at denne

Affære var et daarligt Nummer for Højrepartiet lige foran Valget.“

Søndag den 10. Februar, altsaa Dagen efter, var der af bestaaende Statsfunktionærorganisationer indvarslet til et Fællesmøde i Citys Selskabslokaler for at drøfte Betimeligheden af aktiv Indgriben i de kommende Folketingsvalg. Til Stede efter Indbydelse var Bestyrelserne for følgende Organisationer:

Jernbaneforeningen, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Lokomotivfører- og Fyrbøderforening, Foreningen af Togførere, Foreningen af Postvæsenets 4. Lønningsklasse, Dansk Postassistentforening, Københavns Postbudeforening, Provinspostbudeforeningen, Postpakmesterforeningen, Landpostbudenes Forening, Almindelig dansk Telegraforening, Telegrafbudenes Forening, De københavnske Toldassistenters Forening, Toldrorsbetjentforeningen, Foreningen af de under Landbrugsministeriet sorterende Skovfogeder og Opsynsmænd, Københavns Garnisons Underofficersforening, Søunderofficersforeningen og Orlogsværftets Kontorpersonale.

Dette Møde fik efter Ministerens Optræden overfor P. D. Pedersen et noget andet Forløb, end det oprindelig var Hensigten, idet Mødets Interesse straks fangedes heraf.

Talerne var enige om, at ihvorvel det maatte være smigrende for Jernbaneetaten, at en Pakmesterstilling var saa vigtig og ansvarsfuld, at det vilde være umuligt at lade den bestride af en Vikar, medens Embedsmænd som Dommere, Præster og Officerer udmærket godt i aarevis kunde lade deres Embeder bestride pr. Fuldmægtig, naar de havde Sæde i Rigsdagen, fandt Talerne dog, at dette Forsøg paa at fratage Funktionærene deres borgerlige Rettigheder trængte til et kraftigt Svar fra Forsamlingens Side. I Overensstemmelse med det udtalte, vedtog Forsamlingen herefter enstemmig følgende Resolution:

*„I Anledning af, at Ministeriet for offentlige Arbejder har tilkendegivet en Statsbanefunktionær, at det, at søge Valg til Folketinget, er uforeneligt med hans Stilling som Pakmester,*

*udtaler Forsamlingen en alvorlig Protest mod dette krænkende Forsøg paa at berøve Statsbanefunktionærerne deres grundlovs-mæssige, statsborgerlige Rettigheder."*

Ministeren søgte senere at trække i Land, idet han saavel overfor P. D. Pedersen personlig som i Folketinget udtalte, at den Skrivelse, der var tilstillet Pedersen, ikke skulde forstås som et Forbud imod at søge Valg, men kun som en Tilkendegivelse af, at han, hvis han blev valgt, ikke kunde beholde sin Stilling som Pakmester, og at han under Hensyn hertil paany maatte overveje, om han burde fastholde sin Kandidatur. Resultatet af disse Overvejelser blev, at Pedersen fastholdt sin Kandidatur.

Man kunde nu have ventet, at der intet videre vilde blive foretaget, før Valget havde afgjort Spørgsmaalet om P. D. Pedersens Fremtid ved Statsbanerne; men Ministeren vilde det anderledes.

Søndag den 17. Februar, da Hovedbestyrelsen var samlet til Møde i Aarhus, indløb der til P. D. Pedersen en Skrivelse fra Generaldirektoratet, hvori meddeltes, at *Pakmester I Nr. 142 P. D. Pedersen var forflyttet til Varde fra den 1. Marts s. A. at regne.* Ikke mindste Begrundelse for Forflyttelsen var angivet i Skrivelse. Forflyttelsen var naturligvis beordret af Ministeren, og Generaldirektoratet havde pareret Ordren uden at ville brænde Fingrene paa denne politiske Forflyttelse ved at give Ordren nogen Tilføjelse.

Der er ingen Tvivl om, at Ministeren har været yderst opbragt over, at en underordnet Funktionær i en Etat, der var underlagt ham, vovede at stille sig i den yderste Opposition til den siddende Regering, og at han ved alle Midler har søgt at faa Pedersen til at frasige sig Kandidaturen. Da dette mislykkedes, fulgte Hævnen i Form af en Forflyttelse til Varde.

Hovedbestyrelsen opfordrede P. D. Pedersen til at fortsætte sit trofaste Arbejde som Formand, til Trods for at han var forflyttet fra København, og tilsagde ham fuld Erstatning for de Tab, Forflyttelsen i økonomisk Henseende maatte paaføre ham.

Hele denne Affære fik et artigt Efterspil i Folketinget, idet der af *Lyngsie* m. fl. rettedes en Forespørgsel til Ministeren om hans Forhold overfor P. D. Pedersen.

*Lyngsie*, der var Ordfører for Forespørgerne, motiverede Forespørgselen ud fra samme Synspunkt som foran fremsat.

Ministeren (*Juul Rysensteen*): „ . . . . . Jeg har sagt til Pakmester Pedersen, at det var uforeneligt med hans Stilling at modtage Valg. Jeg har kaldt ham op og sagt ham dette, og det har jeg meddelt det høje Thing, og samtidig meddelte jeg, at jeg ikke vilde have fundet det gentlemanlike — eller hvad Udtryk jeg den Gang brugte — om jeg ikke paa Forhaand havde været en under mig ansat Embedsmand eller Bestillingsmand om, hvad det vilde føre med sig, hvis han blev valgt. Jeg gjorde det dels af Hensyn til, at Pakmester Pedersen er den dygtige Mand, han er, og dels af Hensyn til den Familie, han har at ernære. Jeg mener, at Pakmester Pedersen skylder mig Tak derfor, og vil han ikke yde mig denne Tak, faar han lade være. Men jeg agter at gøre akkurat det samme i lignende Tilfælde, naar jeg altsaa finder, at en Mand ikke kan forene sine Pligter i Statens Tjeneste med sit Forhold til Rigsdagen, og anden, tredie, fjerde, femte Gang o. s. v. vil jeg gøre akkurat det samme, som jeg har gjort nu . . . . .“

*Lyngsie* fastholdt, at Ministeren ved sin Adfærd overfor P. D. Pedersen havde angrebet Statsbanefunktionærernes Valgbarhed, den, der i Følge Grundloven var hjemlet enhver dansk Statsborger, naar han opfyldte de i Valgloven bestemte Forskrifter, og Ministeren gjorde det saa meget mere, som han kort forinden havde meddelt dem, at de ikke kunde tage deres Afsked. Her sigtede *Lyngsie* til en Ordre, der kort efter Mødet i Rømersgade var tilflydt Personalet, og hvori det hed, at Personalet ikke var ansat paa Opsigelse, men maatte ansøge om Afsked, hvis det agtede at træde ud af Tjenesten.

I Strid med denne Ordre hævdede Ministeren en bestemt Opsigelsesfrist, som det skulde overholde, og P. D. Pedersen kunde faa sin Afsked den Dag i Morgen, hvis han ønskede den.

*J. C. Christensen* tog nu Ordet og angreb Ministeren. *J. C. Christensen* havde selv i de første Aar han var Folketingsmand ladet sit Skolelærerembede bestride ved en Vikar. Han ansaa ikke Ministerens Grunde for fyldestgørende; han fandt,

at det vilde have været klogere og rigtigere at lade P. D. Pedersen med sin Valgkandidatur passe sig selv, indtil P. D. Pedersen blev valgt. Før dette Tidspunkt var Spørgsmaalet om, hvorvidt Hvervet som Folketingsmand kunde forenes med Pakmesterstillingen, jo slet ikke aktuelt. En af Højres Valgkandidater var jo ansat i Flaaden, og J. C. Christensen fandt, at Ministeren burde have foranlediget, at han fik Brev paa samme Maade som P. D. Pedersen.

Venstremanden, Overretssagfører *Alfred Christensen*: Han er ikke gift!

*J. C. Christensen*: Jeg ved ikke, om han ogsaa har Kone og Børn, og jeg ved heller ikke, hvorvidt den højtærede Marineminister har samme Omsorg for sine undergivnes Koner og Børn som Ministeren for de offentlige Arbejder. Men saa vidt jeg ved, har vedkommende Funktionær ikke faaet noget Brev fra Ministeren om, at hans Stilling er uforenelig med at søge Valg til Folkethinget. Det er imidlertid meget uheldigt for en Regering, at dens Partis Valgkandidater uantastede kan søge Valg, medens Funktionærer, der erklærer, at de træder i Opposition til Regeringen, faar Tilkendegivelse om, at deres Stilling er til Hinder for, at de søger Valg til Folkethinget.

I Slutningen af sin Tale stillede *J. C. Christensen* følgende Paastand om Overgang til Dagsordenen:

„Idet Folkethinget misbilliger, at Ministeren uden fyldestgørende Grund har grebet ind i Spørgsmaalet om den paagældende Bestillingsmands Valgkandidatur, gaar Thinget over til næste Sag paa Dagsordenen.“

Ministeren hævdede, at en saadan Misbilligelse ikke kunde vælte ham, men erkendte dog til Slut, at det var uheldigt, naar der i Skrivelsen stod, at det at søge Valg til Folkethinget var uforenelig med Pakmesterstillingen, men det vidste P. D. Pedersen og Folkethinget jo dog ikke havde været Mening.

*Harald Holm* (Venstre) slog tilsidst fast:

„ . . . . det, som vi misbilliger, er det, som Ministeren har *sagt*, og ikke det, som Ministeren har *ment*.“

Paastanden om Overgang til næste Sag paa Dagsordenen, altsaa Misbilligelsen til Ministeren, vedtoges herefter ved Navneopraab med 56 Ja, 7 stemte ikke og 49 var fraværende.

Saa slet stod denne Sag for Ministeren, at ikke engang Højre vovede at stemme imod. Men Juul Rysensteen blev naturligvis siddende som Minister for offentlige Arbejder, uanfægtet af Folkethingets Misbilligelse. Den Valgagitation, som laa i Regeringens nylig forelagte Lønningsforslag og Forslag om Dyrtidstillæg, var med et Slag ødelagt, og Venstre kunde nu med Sindsro sammensmelte og forringe disse to Forslag til Forslaget om det midlertidigt Lønningstillæg, uden at dets Valgagitation tog synderlig Skade deraf.

Juul Rysensteen var og blev uforbederlig og fortsatte, som han havde udtalt under Debatten, med at lægge sine undergivne Hindringer i Vejen for Udfoldelsen af deres offentlige Færd og politiske Rettigheder.

Trafikassistent *Vilh. Ohlsson*, der var anmeldt som Stiller for Venstremanden *Johan Ottesen* i Frederiksberg 1. Valgkreds, modtog fra Ministeren en Tilkendegivelse om, at han burde trække sig tilbage som Stiller, og hvis han meddelte nogen, at det ikke var hans egen Takt, der afholdt ham fra at være Stiller, vilde han blive forflyttet. Da Vilh. Ohlsson ikke fandt Anledning til at efterkomme Ministerens Tilkendegivelse, og da Sagen endvidere kom frem i Dagspressen, blev han forflyttet til Sparkær.

Folkethingsvalget blev et forfærdeligt Nederlag for Højre. Saa vidt erindres, bevarede Partiet kun 8 Mandater frelste gennem dette Valg, der banede Vej for Systemskiftet og satte den parlamentariske Skik, at det folkevalgte Things Flertal skulde være Basis for Regeringen, i Højsædet.

Venstremanden *Deuntzer* blev den første Vensterregering's Chef, og „Politiken“s Redaktør *V. Hørup* blev Minister for offentlige Arbejder.

Hørups første Regeringshandling blev at gøre den Uret, hans Forgænger i Embedet, Juul Rysensteen, havde begaaet imod P. D. Pedersen og Vilh. Ohlsson, god igen og forflytte dem tilbage til København den 1. August 1901.

P. D. Pedersen var ikke bleven valgt i Slagelsekredsen, men han havde dog opnaaet 1067 Stemmer, saaledes at der var

godt Haab om, at han ved et af de paafølgende Valg kunde erobre Kredsen.

Om sin Rejser til og fra Varde har P. D. Pedersen meddelt følgende:

„Jeg skal nu anføre et Par smaa morsomme Episoder, som knyttede sig til mine Forflyttelsesrejser henholdsvis til og fra Varde.

Da jeg skulde rejse fra København kom jeg civil tilligemed min Hustru fra Vesterbro og vilde gaa den sædvanlige Vej over Sporene ved den sydlige Ende af den gamle Banegaards-halle. Mod Sædvane var Jernlaagen ud til Droskepladsen lukket, og der var posteret en Politibetjent, som standsede mig og erklærede, at Adgangen var spærret; jeg skulde gaa udenom til Hovedindgangen. Jeg sagde, at jeg absolut skulde med Toget og at Tiden var for knap til, at jeg kunde naa at gaa den anden Vej. Betjenten blev ved sit. Saa spurgte jeg ham, hvad der var paa Færde, hvortil han svarede, at Pakmester Pedersen skulde afrejse til Varde, derfor var Bane-gaarden bevogtet af Politi. Den knappe Tid nødte mig til at legitimere mig, og jeg sagde da, at Pakmester Pedersen, det var mig. Saa aabnede Betjenten øjeblikkelig Laagen, hilste høfligt og sagde: „Værs'go', saa maa De selvfølgelig passere.“

Stationsforstander Wilsbech fik ikke synderlig Held til at forhindre Kammeraterne i at tage Afsked med deres Formand; thi de dukkede op alle Vegne i sidste Øjeblik og gav mig et dundrende Hurra med paa Vejen. Paa Perronen, bag ved Toget, fra Sporskiftehytter og Signalposter, fra Remiser og Værksteder, Drejeskiver og Kulpladser tilviftede de mig „Farvel og paa snarligt Gensyn.“ Helt ud over Landet, gennem Frederiksberg Station, Roskilde, Ringsted, Slagelse, Korsør, Nyborg o. s. v. Overalt var de mødt op, baade de tjenestegørende og tjenestefri, for at hilse mig i Forbifarten.

Juul Rysenstein havde rejst en Stemningsbølge, som han ikke formaede at dæmpe igen.

Var Overrejsen bevæget, blev min Hjemrejse hin minderige Augustnat det ikke mindre.



Tilfældet vilde, at den faldne Minister Rysenstein rejste i samme Tog som jeg fra Fredericia til København. Ved Færgens Ankomst til Korsør ved 5-Tiden om Morgenen var en stor Del af Kollegerne i Korsør, mange af dem med deres Hustruer, mødt op for at hilse paa mig. De trak mig lidt afsides paa Molen og udbragte Taler og Leveraab for mig. Dette Hurra hørte Baron, da han gik op ad Landgangen, og da han saa de mange Jernbaneuniformer, men intet anede om, at jeg var med, troede han, at Hurraerne gjalt ham og udtalte til de nærmest staaende sin Glæde over, at Jernbane-folkene viste ham deres Hengivenhed.

Han var altsaa ikke klogere end, at hans gamle Personale-„bestand“ virkelig elskede og savnede ham.

Han blev brutalt revet ud af denne Vildfarelse, da vi naaede København, hvor han paa Perronen blev Vidne til, at Københavns Afdelings Bestyrelse tilligemed en stor Mængde Medlemmer tog og bar mig i „Guldstol“ fra Toget ud til den ventende Droske. Saa blev han klar over, at det ikke var ham, Ovationerne gjaldt. Men endnu en Skuffelse ventede ham.

Det tog nogen Tid, inden min Vogn kunde komme afsted, da jeg jo maatte op paa Sædet og holde en lille Tale og udbringe et Leve for Organisationen, altsammen som min Tak for den smukke Modtagelse. Saa kørte vi endelig afsted.

Da vi kørte hen ad Droskepladsen, var det mig paafaldende, at alle de andre Drosker med deres Passagerer holdt i Rækken langs Ankomststationen og først gjorde Mine til at køre bag efter min Vogn.

Først senere erfarede jeg, at Droskekuskene havde aftalt, at ingen af dem maatte køre ud, forinden *Pakmesterens* Vogn var passeret.

Paa denne Maade demonstrerede Droskekuskene dels deres Sympati for mig dels deres Taknemmelighed for den Holdning, Dansk Jernbaneforbund havde indtaget under en Kuskestrejke, som for nylig var bleven afsluttet. — Blandt dem, der saaledes maatte vente en Stund, var ogsaa Baron.

Han sad i sin Droske og spekulerede over den ny Gaade, hvorfor Kusken dog ikke kørte. Saa stak han Hovedet ud ad Ruden og raabte utaalmodigt: „Hvorfor F.... kører De ikke Kusk?“ Men Kusken svarede tørt: „Vi venter, til Pakmesteren er kørt“. Saa endelig forstod Baronen alt.“ —

Kort Tid før P. D. Pedersens Tilbageflytning til København, afholdtes den 7. Juli 1901 paa Foranledning af Forretningsudvalget og en Festkomité, valgt af de fynske og vestsjællandske Afdelinger, et ualmindeligt velbesøgt Sommerstævne i Christianslund Skov ved Nyborg. Ved denne Fest blev der af Afdelingens populære Formand, Konduktør *Hans Jensen*, fremsagt en Prolog, som paa en rammende Maade tolkede den Tids Tanker og Rørelser, hvorfor vi optrykker den her:

## PROLOG

VED

JERNBANEFUNKTIONÆRERNES FEST I CHRISTIANSLUND  
DEN 7. JULI 1901

Velkommen alle til Festen her!  
Velkommen alle hver især!  
Velkommen Ledvogter og Portør,  
Velkommen Pudser og Konduktør,  
Velkommen Pakmester og Vognsmører,  
Velkommen P. D. P. — vor brave Fører!  
Velkommen alle, som her sig samle!  
Velkommen unge, og velkommen gamle!  
Velkommen alle af Jernbanestand!  
Velkommen hver — Kvinde som Mand!

Saa er vi da samlet, og glad jeg skuer  
I Hundredvis sølvtredsede Huer.  
Det er Ret, det er Pligt, det er Vejen, vi maa,  
Om snart vi skal ved Maalet staa! —

Vil frem vi vinde og kræve vor Ret,  
Det gaar vel ikke saa grumme let,  
Nedarvet det er, at vi skal tie;  
Vi er de smaa, vi skal taale og bie.

Men er vi de smaa, som saa tit er sagt,  
 Vi er de stærke, om uforsagt  
 Vi slutte os sammen og løfte i Flok —  
 Jeg dristig siger: „Vi er nok!  
 Nok til at kræve og føre det frem;  
 Bedre Kaar for os og vort Hjem!“

Jeg haaber, at I alle forstaar,  
 Det kan ej vedblive, som det gaar,  
 Vi styres naturlig fra oven a'! —  
 Grundlovens Ret vil de fra os ta'!  
 Vi bør ej tvivle. Viljen er god,  
 Om bare vi den ret forstod —  
 Vor Formand flyttes til en Afkrog af Landet,  
 Fornøjelsen deraf var dog nok blandet;  
 Thi den, der fik den største Mén,  
 Var dog nok vist Juul Rysensteen.  
 For yderligere berømt sig at gøre,  
 Han flytter vor Forretningsfører.\*)

Der tales paa Thinge, i Kommission  
 Saa pænt og smukt om vor Person,  
 Og om vort Ansvar og om vort Slid  
 Og om vor stærkt optagne Tid;  
 Der loves os Guld og grønne Skove,  
 Men se, om det bli'r til Lønningslove!  
 Nej! bort med Taalmod og Tillid til  
 De smukke Ord og kælné Smil.  
 Rejs Hoved, rank Ryggen og sæt  
 Skulder mod Skulder og kræv din Ret!  
 Vi som her er samlet til Fest,  
 Vi møde frem med en stærk Protest —  
 Protest! Protest! mod det Regimente,  
 Som lover saa smukt, men lader os vente!

Saa haaber jeg da, vi alle kan se,  
 At skal noget virkeligt godt der ske,  
 Vi maa i Forbundet alle som een,  
 Da bliver vi Ven med Juul Rysensteen,  
 Da staar med Sejrens Krans vi i Hænde,  
 Vi staar ved Maalet; om ej dets Ende.  
 Vort Forbund leve! det føre os frem,  
 Til lyse Kaar for os og vort Hjem!

\*) Se Afsnit 6.

Efter Taler af P. D. Pedersen, Forretningsfører Chr. Nielsen og Ledvogter Christensen, Hovedgaard og Afsyngelse af nogle til Festen forfattede Sange, afdækkedes et over Talerstolen anbragt, men af Flag og Løv dækket Brystbillede — Kridt-tegning — af P. D. Pedersen. Denne Overraskelse fremkaldte en Jubel uden Lige, og Hurraraabene vilde næsten ingen Ende tage. Da Bifaldsstormen omsider havde lagt sig, overrakte Afdelingsformanden, Hans Jensen, P. D. Pedersens Frue Billedet som ringe Erstatning for Afsavn af Manden, der den Gang endnu levede paa sit Forvisningssted i Varde.

## 6. ORGANISATIONSRETTE

I Maj 1901 udbrod der hos Kørselsentreprenør Balslev, der udkørte Gods for Statsbanerne i København, en Strejke, idet Firmaets Kuske nedlagde Arbejdet. For at faa Godset udkørt beordrede Statsbanerne 6 Portører til at køre. Da de gjorde Indvendinger herimod, fortalte man dem, at Kørselen foregik for Statsbanernes Regning, og at Vognmandens Firmamærke var slettet paa Vognene. Det sidste viste sig imidlertid at være urigtigt, idet Navnet Balslev stadig prangede paa Vognene. Om det første var rigtigt, forbliver vel altid et uopklaret Spørgsmaal, men det var i høj Grad usandsynligt.

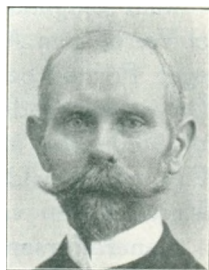
Det siger sig selv, at de 6 Portører følte sig ilde berørte af Situationen, udsatte, som de var, for Forhaanelser fra de strejkende Kuskes Side, hvis de udførte Arbejdet, og for Afskedigelse, hvis de nægtede at udføre det.

De udførte imidlertid Arbejdet den første Dag, men beklagede sig til Forbundet over, at de under tjenstligt Pres var nødt til at udføre Skruibrækkerarbejde.

Forretningsfører *Chr. Nielsen*, der under Formandens Forflyttelse til Varde var nødt til at handle i Sager af den Natur, hvor det drejede sig om en hurtig Afgørelse, havde forgæves søgt at faa en saadan Anvendelse af Portørerne standset baade ved Henvendelse til Trafikchefen og Generaldirektoratet. Man var altsaa lige vidt.

Københavns Afdelings Bestyrelse sammenkaldte ved Løbesedler til Medlemsmøde i Rømersgade 22 samme Aften, den 29. Maj Kl. 12 Nat, for at forelægge Sagen for Medlemmerne. Stemningen paa Mødet, der var besøgt af 600 Medlemmer, var meget bitter, og Forsamlingen vedtog enstemmigt følgende Resolution:

Da nogle af vore medansatte i disse Dage er bleven benyttede til at udføre Arbejde hos Kørselsentreprenøren, hos hvem Kuskene har nedlagt Arbejdet, protesterer Forsamlingen imod at ansatte anvendes til saadant Arbejde, og opfordrer vi Hovedbestyrelsen til *for enhver Pris* at tilvejebringe Garantier for, at vi ikke i Fremtiden som Følge af vor bundne Stilling som fast ansatte forlanges til at udføre Arbejde, som er nedlagt af organiserede Arbejdere med deres Organisations Samtykke. I Bestræbelserne herfor er vi forvissede om at have den offentlige Menings Støtte og Sympathi uden Hensyn til politiske Standpunkter."



V. Tietze,  
Næstformand 1903-04.

Sluttelig nedsattes et Udvalg, bestaaende af Afdelingsformand Portør *H. P. Hansen* og Forretningsfører Portør *Chr. Nielsen*, til, saafremt ikke Forholdene ordnedes den 30. Maj, at henvende sig til Ministeren for offentlige Arbejder for at søge Forholdene ordnede.

Det bevægede Møde sluttede Kl. 3<sup>1/2</sup> Morgen.

Henvendelsen til Ministeren blev imidlertid overflødig, da Portørerne efter Mødets Afholdelse ikke mere blev beordrede til at agere Strejkebrydere for den private Vognmand.

— — —

Men Handlingen i denne Historie fik en anden Akt. *Chr. Nielsen*, der havde været særlig virksom med at faa Forholdene ordnede, modtog en Meddelelse fra Generaldirektoratet om, at han fra og med den 1. Juli var forflyttet til Vedsted, uden at der var angivet nogen Grund til Forflyttelsen.

Det saa nu virkelig ud til, at Forfølgelsen af Organisationens Tillidsmænd var sat i System. Formanden forflyttet

til Varde og Forretningsføreren til Vedsted! Skulde man nu nødes til at forlægge Forbundets Hovedvirksomhed til Jyllands Vestkyst? Nej, det vilde være umuligt, Københavns Afdeling holdt atter Natmøde i Rømersgade.

Den 22. Juni Kl. 12 Nat var der sammenkaldt til ekstraordinær Generalforsamling i Københavns Afdeling med „Afdelingens Stilling til Forretningsfører, Portør Chr. Nielsens Forflyttelse“ som eneste Sag paa Dagsordenen.

Man omgikkes nu alvorligt med Planer om at skabe sig et Værn, som Administrationen ikke kunde sparke væk efter eget Forgødtbefinde. Man havde anmodet Formanden for De samvirkende Fagforbund, *Martin Olsen*, om at komme til Stede for at oplyse, hvilke Betingelser De samvirkende Fagforbund vilde stille for Dansk Jernbaneforbunds Optagelse. *Martin Olsen* var til Stede og gav de ønskede Oplysninger.

Generalforsamlingen, der var besøgt af 650 Medlemmer, vedtog efter en bevæget Debat følgende to Resolutioner:

Nr. 1, stillet af Portør *Charles Petersen*:

„Da man atter har rettet et Angreb paa vor Organisation ved at forflytte Forretningsføreren for Forbundet til Jylland, opfordres Hovedbestyrelsen til — da Organisationen ikke uden at miste sin Anseelse vedblivende kan finde sig i Administrationens Vilkaarligheder, da det nu maa anses for paatrængende nødvendigt, at Organisationen værnes imod slige Forstyrrelser i dens Arbejde, hvortil i første Række kræves en uafhængig Mand, og da den nuværende Arbejdsmetode, som Forsamlingen anser for at have været nødvendig og tjenlig for Udviklingen, nu maa ændres derhen, at Jernbanetidende fra at være et Henstillings- og Agitationsorgan maa ledes udelukkende som et Agitationsorgan under friere Former — straks at gøre Skridt til at antage en udenfor Tjenesten staaende Mand som Forretningsfører og i dette Øjemed snarest sammenkalde en ekstra Kongres. Indtil dette kan ske, opfordrer Generalforsamlingen endvidere den nuværende Forretningsfører til at søge 3 Maaneders Permission, og garanterer Generalforsamlingen ham det herved forarsagede pekuniære Tab. — Skulde saadan Permission blive nægtet, opfordrer Generalforsamlingen Forretningsføreren til straks at tage sin Afsked fra Statsbanedriften, og overtager Afdelingen, indtil Kongresbeslutning kan foretages, Forpligtelse til at yde ham samme Løn, som han nu oppebærer fra Stats-





Kongress i Århus 1901.

banedriften. I sidste Tilfælde forpligter Generalforsamlingen Afdelingen til, hvis Kongressen skulde beslutte ikke at antage ham som Forretningsfører paa Betingelser, der er antagelige for ham, af sin Kasse at yde ham en Erstatning af 1000 Kr.“

Nr. 2, foreslaet af Konduktør *Prip*:

„Idet Generalforsamlingen i høj Grad beklager Portør Niensens Forflyttelse til Vedsted og det Angreb, der saaledes rettes mod Organisationen, henstiller den til Hovedbestyrelsen at overveje, at Dansk Jernbaneforbund gaar ind under De samvirkende Fagforbund og ansætter en lønnet Forretningsfører. Forsamlingen opfordrer endvidere Hovedbestyrelsen til at tilsige Portør Nielsen fuld Erstatning for de Tab, som maatte være forbundne med hans Forflyttelse.“



Jens Prip.

Chr. Nielsen fik herefter bevilget 4 Maaneders Orlov uden Lønning, saaledes at han var uden for aktiv Tjeneste, indtil Kongressen, der skulde afholdes i Oktober Maaned, havde sagt det afgørende Ord. Det var almindeligvis ventet, at Hørup, som Minister for offentlige Arbejder, skulde have flyttet Chr. Nielsen tilbage, ligesom han flyttede P. D. Pedersen og Vilh. Ohlsson. Men Hørup tøvede hermed. For det første var Chr. Niensens Forflyttelse ikke politisk, og for det andet var den foretaget af Generaldirektoratet uden synligt Initiativ fra Ministerens Side.

Kongressen, som afholdtes i Aarhus den 13. og 14. Oktober 1901, vedtog at betale Forretningsfører Chr. Nielsen det ved hans Permission i 4 Maaneder forarsagede Lønningstab, og Københavns Afdeling høstede megen Anerkendelse for sin resolute og bestemte Optræden ved hans Forflyttelse.

Endvidere vedtog Kongressen følgende Resolution, som tilstilledes Ritzaus Bureau:

„Dansk Jernbaneforbunds Kongres, som afholdtes i Aarhus den 13. og 14. Oktober 1901, henstiller til Ministeriet for offentlige Arbejder at foranledige, at Forretningsfører Portør Chr. Nielsen snarest og senest den 1. November 1901 forflyttes fra Vedsted til København.“



Herefter vedtog Kongressen Ansættelses- Arbejds- og Lønningsvilkaar for en lønnet Forretningsfører, som skulde bringes til Anvendelse overfor Chr. Nielsen, hvis Ministeriet ikke tog Kongressens Henstilling til Følge.

Men fra og med 1. November 1901 var Chr. Nielsen tilbageflyttet til København. Han havde været Portør i Vedsted i 4 Maaneder uden maaske nogensinde at have set Vedsted, og det vedtagne Ansættelses-, Arbejds- og Lønningsprogram staar i Kongressens Forhandlingsprotokol som en Beslutning, der paa Grund af Begivenhedernes Gang aldrig nogen Sinde blev bragt til Udførelse.



V. Hørup.

Erindring om, at hans Retfærdighedsfølelse bødede paa andres Forsyndelser.

## 7. JERNBANEKOMMISSIONENS BETÆNKNING OG LØNNINGSLOVEN

I Loven om Statsbanedriftens Ordning af 26. Marts 1898 var det i § 26 bestemt, at der til at fremsætte Forslag til Revision af Loven skulde nedsættes en Kommission, bestaaende af 18 Medlemmer, 4 valgte af Indenrigsministeren og 7 valgte af hvert af Rigsdagens to Ting efter Forholdstalvalgmaaden, og det var endvidere bestemt, at Kommissionen skulde

fremsætte sit Forslag saa betids, at det senest kunde forelægges for den i 1900 sammentrædende ordentlige Rigsdag.

Jernbanekommissionen afgav imidlertid først sin Betænkning midt paa Sommeren 1901, altsaa ca. 1 Aar senere end Loven fastsatte.

Der ymtedes den Gang en Del om, at der var indtraadt en Konflikt mellem Kommissionen og den daværende Højre-regering, saaledes at Kommissionen, hvis Betænkning sagdes at være færdig paa et langt tidligere Tidspunkt, ikke vilde afgive Betænkning for den da siddende Regering. Endskønt Regeringens Handlemaade ved at forelægge selvstændige Lønningsforslag uden om Kommissionen godt kunde tyde paa, at Rygtet talte sandt, saa maa man dog erindre, at Kommissionens Flertal vistnok bestod af Højremænd. Men den af Jens Busk betegnede „energiske“ Kommission blev altsaa et Aar for sent færdig og netop i samme Øjeblik som Højre-regeringen var færdig med at regere.

Havde dens Betænkning været imødeset med Længsel og Spænding, saa blev den, da den endelig kom, den største Skuffelse, der nogensinde er beredt Jernbanemændene. De foreslaaede Lønningssatser kunde ikke yde Dækning for de Lønninger, Personalet allerede havde, sammenlagt med de midlertidige Lønningstillæg. Opholdstillæggene havde Kommissionen foreslaaet afskaffet, Pakmesterstillingen fandtes ikke paa Forslaget og Depotarbejderne var sat ud af de faste Lønningsklasser. Dag- og Timepengene var forringede for Togbetjente m. fl. Pensionsreglerne var forringede for dem, der havde staaet i første Pensionsklasse, forbedrede for dem, der havde staaet i anden og tredie, men til Gengæld skulde de, der havde staaet i anden Pensionsklasse, have deres Bidrag til Pensioneringen forhøjede fra  $2\frac{1}{2}$  pCt. til 5 pCt. Hvad man havde givet med den ene Haand, tog man rask væk med den anden.

I sit Forslag havde Kommissionen gennemført Principet med Alderstillæg for alle Klasser af Personalet; men det vilde i Øjeblikket ikke betyde nogen Fordel for Personalet; thi i Aarene 1896—1901 var der ansat en Mængde, hvoraf de

fleste havde nydt godt af den hurtige Oprykning igennem Klasserne. Øjeblikkeligt og langt ind i Fremtiden vilde det betyde Tilbagegang eller i det heldigste Fald Stagnation. Lønningssatserne i Nabo-Lønningsklasserne laa saa tæt ved hinanden, at en Forfremmelse i de fleste Tilfælde vilde medføre Nedgang i Lønning, fordi den forfremmede skulde begynde forfra i den nye Lønningsklasse.

Alt i alt var Kommissionens Lønningsforslag, hvad man i daglig Tale vilde kalde noget forfærdelig Juks, hvis den da ikke havde arbejdet i den bevidste Hensigt at forringe Personalets Vilkaar.

Et Afsnit i Forslaget, som Kommissionen tilsyneladende selv var meget stolt af, var Afsnittet om Tantième. Personalet selv betragtede dette Forslags Velsignelser som uhyre problematisk og havde en instinktmæssig Følelse af, at Tantièmen, hvis der overhovedet kunde indtjenes noget, som kom til at hedde saaledes, vilde blive indtjent paa Bekostning af Arbejdsforholdene.

For de Stillinger, Forbundets Medlemmer havde Interesse i, saa Forslaget saaledes ud:

#### *9. Lønningsklasse,*

omfattende Togførere: 1350 Kr. aarligt, stigende hvert 4. Aar med 150 Kr. indtil 1950 Kr.

#### *11. Lønningsklasse,*

omfattende Overportører af 1. Klasse, Bedstemænd, Overfyrbødere, Broformænd og Vognopsynsmænd: 1200 Kr. aarligt, stigende hvert 4. Aar med 125 Kr. indtil 1700 Kr.

#### *12. Lønningsklasse,*

omfattende Overportører af 2. Klasse, Baneformænd, Telegraformænd og Stationsmestre: 1050 Kr. aarlig, stigende hvert 4. Aar med 90 Kr. indtil 1410 Kr.

#### *13. Lønningsklasse,*

omfattende Togbetjente, Kontorbude, Matroser, Skibsfyrbødere, Magasinformænd og Lokomotivfyrbødere: 960 Kr. aarligt, stigende hvert 4. Aar med 90 Kr. indtil 1410 Kr.

#### 14. Lønningsklasse,

omfattende Portører, Stationsbude og Brokarle: 840 Kr. aarligt, stigende hvert 4. Aar med 80 Kr. indtil 1240 Kr.

#### 15. Lønningsklasse,

omfattende alt andet fast ansat Personale. Lønningerne for denne Klasse foresloges bevilget paa de aarlige Finanslove.

Kongressen i 1900 (Fredericia) havde nedsat et Udvalg til Behandling af Jernbanekommissionens Lønningsforslag, saa snart dette forelaa. Dette Udvalg samledes til Møde i Fredericia den 1. August 1901 og søgte at sammendrage Kommissionsforslaget og det Forslag, Forbundet havde indsendt, saaledes at Rammerne i Kommissionsforslaget bibeholdtes:

Udvalget indsatte Pakmestre, Bane- og Telegrafformænd og faste Haandværkere under 11. Lønningsklasse, Portører, Stationsbude, Depotarbejdere og Brokarle under 13. Lønningsklasse, og under 14. Lønningsklasse indsattes Bane- og Telegrafarbejdere samt Led- og Signalvogtere. Endvidere foreslog det Alderstillægene for 13. og 14. Lønningsklasse forhøjet til henholdsvis 112 Kr. 50 Øre og 100 Kr.

Løvrigt foreslog det Depotarbejdere, Led- og Signalvogtere, Bane- og Telegrafarbejdere samt Matroser og Skibsfyrbødere delagtiggjort i Natpenge, der søgtes udbetalt i Tidsrummet fra Kl. 9 Aften til Kl. 5 Morgen. Opholdstillæg foresloges tildelt 12., 13. og 14. Lønningsklasse, for hvilke Dag- og Timepenge foresloges fastsat til henholdsvis 3 Kr. og 15 Øre.

Endelig foresloges Enkepensionen forhøjet fra  $\frac{1}{3}$  til  $\frac{1}{2}$  af den Pension, der vilde tilkomme Manden.

Efter at de ovenfor skitserede Ændringer til Kommissionsforslaget var behandlede i Hovedbestyrelsen og af Kongressen, formuleredes de som Andragende til Regeringen.

Ministeren for offentlige Arbejder, *V. Hørup*, til hvem Forbundet ogsaa i Henseende til Beskaffenheden af Lønningslovforslaget stillede store Forventninger, var imidlertid bleven syg og døde i Februar 1902. Finansministeren *C. Hage*, der

under Hørups Sygdom havde været Minister ad interim for de offentlige Arbejder, overtog nu dette Ministerium sammen med Finansministeriet.

I de nærmeste Dage omkring 1. Februar 1902 forelagdes Lønningslovsforslaget i Folkethinget. Det holdt sig meget nær op ad Kommissionsforslaget og vakte bitter Skuffelse i hele Jernbanestaten. Forretningsudvalgets første Velkomsthilsen til Forslaget var en skarp Kritik, som fandt Optagelse i *Social Demokraten* og *Politiken*.

Allerede den 4. Februar 1902 afholdt Københavns Afdeling Møde paa Vodroflund med Lønningslovsforslaget som eneste Sag paa Dagsordenen. Med Jernbaneforeningen, som samme Aften holdt Møde om samme Sag paa Sct. Thomas, udveksledes telegrafisk Hilsen. Den fælles Modgang synes at have bragt de to Organisationer hinanden nærmere.

Paa Vodroflund-Mødet, hvor *Chr. Nielsen* indledede, faldt mange bitre og harmfulde Udtalelser om Lønningslovsforslaget, og Mødet resumerede tilsidst sin Bitterhed i følgende Resolution:

„Forsamlingen udtaler sin dybeste Beklagelse over den Maade, hvorpaa Regeringen har behandlet Statsbanefunktionærerne ved at fremsætte et Forslag til Lønningslov, der ikke tager mindste Hensyn til de af Organisationen fremsatte Ønsker, end ikke paa de Punkter, hvor det ikke vilde have nogen finansiell Betydning, og opfordrer Hovedbestyrelsen til *med alle til Raadighed staaende Midler* at virke for,

1. at Organisationen faar Indflydelse ved Fastsættelsen af Løn- og Arbejdsvilkaar,
2. at Depot- og Banearbejdere ansættes paa Maanedsløn med alle de for maanedslønnede gældende Rettigheder og Forpligtelser,
3. at Begyndelseslønnen bliver i Overensstemmelse med Forbundets Andragende, og at højeste Løn naas paa 16 Aar samt
4. at Opholdstillæget bibeholdes og udvides til at omfatte 12., 13. og 14. Lønningsklasse, og at de af Organisationen foreslaaede Avancements- og Anciennitetsregler indføres, og
5. at Pensionsreglerne sikrer Personalet mindst samme Pension som nu, uden at Kontingentet til Pensionskassen forhøjes.“

Forsamlingen, der talte 600 Medlemmer, stemte for denne Resolution paa én nær, og denne ene, som stemte imod, motiverede sin Afstemning med, at han ikke fandt Resolutionen skarp nok.

Efter Lønningslovforslagets første Behandling i Folkethinget henvistes det til et særligt Udvalg paa 15 Medlemmer. Lønningslovforslag for de øvrige Etater, som behandlede i samme Rigsdagssamling og var langt gunstigere for disses Personale, end Lønningslovforslaget for Jernbaneetaten var for dettes Personale, var henviste til det staaende Lønningsudvalg. Folkethingets Samvittighed har formentlig tilsagt det, at Lønningsforslaget for Jernbaneetaten ikke taalte at komme i Belysning sammen med de øvrige.

Forretningsudvalget fik Foretræde for dette Udvalg og præsenteredes af dets elskværdige Formand, *Bluhme*, for Udvalgets øvrige Medlemmer; det fik endvidere Lejlighed til at kritisere Lønningsforslaget og diskutere Sagen med Lønningsudvalgets Medlemmer. Men udover al denne Forekommenhed og Elskværdighed opnaaedes sikkert intet; thi i Udvalget sad foruden *Bluhme* to af Jernbanekommissionens tidligere Medlemmer, *Gustav Philipsen* og *Guldbrandsen*, der formentlig følte sig bundne af deres Standpunkt til Kommissionsforslaget, og som i Kraft af deres større Kendskab til Sagen, erhvervet igennem Kommissionsarbejdet, kunde øve en afgørende Indflydelse paa de fleste af Udvalgets øvrige Medlemmer.

Forretningsudvalgets enkelte Medlemmer havde selv Indtrykket af, at dets Henvendelse til Udvalget ikke havde haft nogen større Virkning. *Chr. Nielsen* tolkede den Gang i Jernbanetidende sine Indtryk paa følgende Maade:

„Mødet med Udvalget gav selvfølgelig ikke noget positivt Resultat. Udvalgets Medlemmer kan selvfølgelig ikke paa Sagens nuværende Stadium udtale Sympatier for eller Antipatier mod dette eller hint; men saa meget er sikker: Vi staar paa dette Felt i et forfærdeligt Uføre, forarsaget af de sidste Aars forkvaklede politiske Forhold i Forbindelse med selve Tidens Ugunst. Disse Lønnings-

spørgsmaal, som for os er et Livsspørgsmaal, har man i Haab om lysere Tider stadig skudt fra sig, indtil man nu staar i et Morads, som ikke vil blive let at komme ud af.“

Forretningsudvalget udarbejdede en Oversigt over Lønningsforslagets Virkninger for den enkelte, og det fremgik heraf, at en meget stor Del af Personalet ved Forslagets Gennemførelse vilde komme paa lavere Indtægt, Under disse Omstændigheder havde Forbundet ingen Interesse i at faa det gennemført, hvis der ikke kunde opnaas væsentlige Forbedringer. Man maatte da hellere leve videre paa de gamle Lønninger med midlertidigt Lønningstillæg et Aar endnu og se, om der ikke skulde vise sig lysere Udsigter i den følgende Rigsdagssamling, naar Rigsdagen fik Kommissionsforslaget paa længere Afstand og de bedre Lønningslove for de øvrige Etater gennemført.

Udvalget afgav først Betænkning paa Rigsdagssamlingens sidste Dag, og der var ikke af Flertallet i Udvalget foreslaet nævneværdige Forbedringer. Kun et Mindretal (*Chr. Ras-mussen og Lyngsie*) havde søgt at raade Bod paa Forslagets Mangler. De øvrige Etaters Lønningslove gennemførtes i Rigsdagssamlingens ellefte Time. Postlønningsloven maatte endda forceres igennem Landstinget ved tre Behandlinger paa samme Dag. Efter at den var behandlet færdig, oplæstes det kongelige aabne Brev om Rigsdagens Hjemsendelse.

Kun Jernbaneeetatens Personale stod tilbage med et uløst Lønningsmaal og maatte trøste sig med, at Loven om det midlertidige Lønningstillæg var bleven forlænget for næste Finansaar.

Hovedbestyrelsen benyttede nu Sommeren til en energisk Agitation for Gennemførelsen af en tilfredsstillende Lønningslov i den næste Rigsdagssamling. I dette Øjemed lod den afholde 6 store offentlige Møder, hvortil Pressen og Folkethingsmænd fra de nærmeste Kredse fik Indbydelse.

I Odense og Roskilde afholdtes Møderne den 9. Juni 1902. I Odense indledede *P. D. Pedersen*, og Folkethingsmændene

*Kl. Berntsen og Guldbrandsen* havde givet Møde. I Roskilde indledede *Chr. Nielsen*, og Folkethingsmand *Rosleff* havde givet Møde.

I *København* afholdtes Mødet den 10. Juni. Her indledede *Chr. Nielsen*, og Folketingsmændene *Chr. Rasmussen* og *Guldbrandsen* var mødt.

I *Aalborg* afholdtes Møde den 12. Juni med *Chr. Nielsen* som Indleder, og Folketingsmændene *Vilh. Lassen* og *Jensen Sønderup* var mødt.

I *Aarhus* og *Fredericia* indledede henholdsvis *P. D. Pedersen* og *Chr. Nielsen* ved Møder den 13. Juni. I Aarhus var mødt Folketingsmand *P. Th. Nielsen*.

Møderne var godt besøgt, i Aarhus af ca. 1000, i København af 700, i Roskilde af 400, i Odense af 300 og i Aarhus af 500 Medlemmer, og blandt disse var en Del civile Borgere, som med stor Interesse fulgte Talerne. Folketingsmændene deltog i Diskussionen, som det vilde føre for vidt at resumere. Berømte blev en Del af Folketingsmand Guldbrandsens Udtalelser, idet han forsvarede Postvæsenets bedre Lønningsslov med, at Postvæsenet var en gammel Institution, og at man forlangte af Postfunktionærerne, at de skulde kunne skrive. Banearbejderne anbefalede han at vedblive at være Landarbejdere, hvis de troede, de kunde tjene mere derved. Folketingsmand Guldbrandsen fik naturligvis fyndige Svar herpaa.

Noteres bør endelig Vilh. Lassens Anvisning paa at gaa den Vej om ad Ministeren, der sikkert var en velvillig Mand. Vilh. Lassen anede den Gang næppe, at han selv fem Aar senere skulde sidde som den Minister, Personalets Repræsentanter søgte Forhandlingsvejen til, men som stadig smuttede bort.

Hovedbestyrelsen fulgte Vilh. Lassens Anvisning, idet Forretningsudvalget den 11. September henvendte sig til Ministeren for offentlige Arbejder, *C. Hage*, Forretningsudvalget fandt hos *C. Hage* et saa forbløffende Kendskab til alle Lønningssagens Enkeltheder, at det forbausedes derover. Hos ingen af de tre foregaaende Ministre, det havde søgt, havde



det fundet Mage til Sagkundskab. Og Ministeren lovede en indgaaende Undersøgelse af hvert enkelt af de Ønsker vedrørende Lønningssagen, som Forretningsudvalget havde fremsat, men han nærede Ængstelse for Gennemførligheden.

I Novemher Maaned 1902 forelagdes Lønningslovsforslaget paany, men denne Gang i Landstinget. Ministerens Undersøgelse havde kun medført enkelte og ganske smaa Forbedringer:

I 12. Lønningsklasse (Overportører II m. fl.) var Alderstillægene forhøjede fra 90 til 108 Kr., hvorved Slutlønnen hævedes fra 1410 til 1482 Kr. I 14. Lønningsklasse (Portører m. fl.) var Alderstillægene forhøjede fra 80 til 84 Kr. og der skulde i København og Frederikberg tillægges denne Klasse et Huslejetillæg paa 48 Kr. Endelig var det foreslaaet, at de allerede ansatte Konduktører skulde bibeholde deres tidligere Dag- og Timepenge, henholdsvis 3 Kr. — og 15 Øre.

Under Landstingets første Behandling af Forslaget faldt der mange velvillige Udtalelser om Funktionærerne og deres Trang til Lønningsforbedring, og ud fra denne velvillige Talestrøm spirede nyt Haab frem i manges Sind. Selv Forretningsudvalget, der søgte og fik Foretræde for Formanden for det Landstingsudvalg, som blev nedsat for at underkaste Forslaget en mere detailleret Behandling, var til en vis Grad besnæret af al den Velvilje, som Formanden (*Reedz Thott*) lod strømme det i Møde. Resultatet svarede imidlertid ikke Forventningerne. Da Landstingsudvalgets Betænkning forelaa, var der foreslaaet nogle Forbedringer for Tegnere, Togførere, Vognopsynsmænd, Lokomotivførere og kvindelige Assistenten; men der var kun et Ændringsforslag, som berørte Medlemmer under Forbundet, og det gik ud paa, at Funktionærer af 14. Lønningsklasse, som havde Tjenestebolig, ikke skulde have Del i det for København og Frederiksberg foreslaaede Huslejetillæg af 48 Kr. aarlig. Der var kun én Funktionær, som berørtes heraf, og Landstingsudvalget havde af lutter Velvilje virkelig her sparet Statskassen for en Udgift af 48 Kr. aarlig.

Paa Lovforslagets videre Vej gennem Rigsdagen er intet

andet at bemærke, end at Socialdemokraterne, Funktionærernes eneste oprigtige Venner, forgæves søgte at faa Forslaget forbedret. Det vedtoges ved 3. Behandling i Folketinget den 6. Maj og var dermed færdig fra Rigsdagen. Den 15. Maj 1903 fik det kgl. Stadfæstelse og var derefter gældende Lov.

Tilbage var nu Lønningssagens anden Akt: Fastsættelse af Lønninger for alle de Funktionærer, som ikke fandt Optagelse i de faste Lønningsklasser — Depotarbejderne, som var skudt ud, samt Bane- og Telegrafarbejdere, Led- og Signalgogtere, hvis Haab om at komme ind paa 14. Lønningsklasse nu var fuldstændig bristet.

Men forinden denne 2. Akt foregik, indkaldte Hovedbestyrelsen i Følge Kongresbeslutning sidst i Maj til en ekstraordinær Kongres i Fredericia, hvor Medlemmernes Repræsentanter kunde faa Lejlighed til at udtale sig om den utilfredsstillende Lønningslov. Man havde allerede tænkt paa at ruste sig, for at den næste Lønbevægelse ikke skulde ende lige saa resultatløs. Idéen om den samlede Pladsopsigelse, der i Aaret 1900 næsten var skudt op af Jorden af sig selv, kunde maaske have været et virksomt Middel overfor den sidste svage Højre-regering, der var uden Tilslutning i Befolkningen; men overfor Venstre-regeringen, der havde en solid Basis i de fire Femtedele af Folketingets Medlemmer, duede den ikke, i hvert Fald ikke uden et solidt økonomisk Rygstød. Et saadant søgte man nu at skabe, idet der var forelagt Kongressen et formuleret Forslag om Opsamling af Kapital i en Reservefond. Men Forslaget, der ikke var tilstrækkeligt forberedt ude i Medlemskredsen, blev af Ekstrakongressen skudt ud i en uvis Fremtid, fordi Medlemmerne endnu ikke forstod, at der maatte ofres noget. Det overvejende Flertal troede endnu paa, at man kunde høste uden at saa.

Forslaget blev i de følgende Aar fremsat Gang paa Gang; men det lykkedes først at gennemføre Forslagets Tanke efter at Lønningsloven af 27. Maj 1908 var vedtaget, da Grunden til Reservefonden blev lagt paa den Kongres, som fulgte efter.

Et var Ekstrakongressens Delegerede broderligt enige om,

og det var, at Lønbevægelsen ikke var til Ende med denne Lov og dens Tilhæng af administrative Bestemmelser, som maatte følge efter, og den fik heller ikke Ende, før den endelig afsluttedes med Lønningsloven af 27. Maj 1908.

Da der ved Postlønningsloven var givet Huslejetillæg til Postvæsenets Funktionærer, til Trods for at deres Lønninger var højere end Jernbanefunktionærernes, antog den forsatte



Chr. Rasmussen.

Lønbevægelse ret naturligt Form som Krav af et Huslejetillæg, der første Gang fremsattes som Andragende til Ministeren for offentlige Arbejder i Efteraaret 1904. Men Ministeren fandt imidlertid ikke Tidspunktet belejligt til at fremme Andragendet saa kort Tid efter Lønningslovens Vedtagelse; han kendte jo Rigsdagens Standpunkt i denne Sag, og det gjorde Dansk Jernbaneforbund forresten ogsaa; men Forbundet havde en Pligt overfor Medlemmerne og fik Andragendet indbragt

i Rigsdagen ved Folketingsmand *Chr. Rasmussen*, Helsingør. Da det kun fandt Støtte af de socialdemokratiske Folketingsmænd, toges det tilbage for ikke at faa det forkastet og derved ødelagt Muligheden for fortsat Behandling i de følgende Samlinger.

Ved Overgangen fra Lønningsloven af 1898 til Lønningsloven af 1903 opstod der en Række Spørgsmaal om Anciennitet. Rekrutteringsmaaden til Statsbanernes Underklasser havde fra Tid til anden været vidt forskellig. Man havde haft ugelønnede Stationskarle og maanedslønnede Stationskarle, og man havde haft Stationsdrengene og Jernbanedragere o. s. v. i broget Mangfoldighed. Spørgsmaalet om alle disse

ansattes Beregning af Aldertillæg løste Ministeren paa en for Forbundet fuldt ud tilfredsstillende Maade, idet han bevilgede dem Anciennitet fra den Dag, de havde begyndt deres Arbejde ved Statsbanerne. Der opstod heraf en Mængde Arbejde for Forretningsudvalget, som i flere Aar maatte beskæftige sig med Enkeltpersoners Lønningsanciennitet.

Som allerede nævnt stod Spørgsmaalet om Depotarbejdernes og det daglønnede Banepersonales Lønningsforhold endnu uløst, idet der ikke samtidig med Lønningslovens Vedtagelse var sørget for den fornødne Bevilling paa Finansloven til Lønningsforbedring for dette Personale. Denne Mangel var begrundet i, at Forbundet lige til det sidste havde søgt at faa det optaget paa de faste Lønningsklasser, og at Ministeren for sit Vedkommende først vilde se Lønningslovens endelige Skikkelse, inden han ønskede at fremsætte Forslag herom. men da Finansloven var vedtaget før Lønningsloven, maatte det paagældende Personale leve videre paa de gamle Lønninger og det midlertidige Løntillæg, der var genbevilget paa et Aar, for alt det Personale, som ikke havde faaet nye Lønninger.

Bevillingen blev først opført paa Finanslovsforslaget for det følgende Aar 1904—05 og var der ledsaget af følgende Bemærkninger:

„Ved § 15 i Lov af 15. Maj 1903 om Statsbanernes Ordning er nuværende under Statsbanernes Maskinafdeling ansatte maanedslønnede Depotarbejdere, der efter Lov af 26. Marts 1898, § 6, henhørte til 11. specielle Lønningsklasse, henførte til 15. Lønningsklasse; de nævnte maanedslønnede Depotarbejdere vil, som oplyst i Anmærkningerne til Forslag til Finanslov for Finansaaret 1904—05 ad § 6 l. B. 4. C. 1. b. Afsnit 2, efterhaanden bortfalde og blive erstattede af Arbejdere.

Efter nævnte Lov af 1898 var Depotarbejderne delte i 5 Klasser med en Femtedel i hver Klasse. Da der imidlertid ikke vil finde Tilgang Sted, bortfalder Forudsætningerne for denne Lønningsmaade, og det maa derhos anses for naturligt at foretage en Regulering af de paagældendes Lønningsforhold. Generaldirektionen for Statsbanerne har henstillet en Ordning, hvorved der indføres 4 faste Alderstillæg paa 60 Kr. efter hvert 4. Aars Tjeneste. Herved er der i Lønningen

indregnet dels det Depotarbejderne indrømmede Opholdstillæg, dels det midlertidige Lønningstillæg, som i de sidste 3 Aar er blevet bevilget ved særlig Lov for det enkelte Finansaar.“

„Ministeren har i Skrivelse til Udvalget meddelt, at Administrationen paatænkte at foretage en Regulering af Lønningforholdene for de daglønnede ved Baneafdelingen, hvorved Lønningerne fikses og forbedres saaledes, at de ved de senere Aars Finanslove givne Bevillinger til Lønningsforbedring samt Bevilling til midlertidigt Lønningstillæg fremtidig kunde bortfalde. Generaldirektionen har udarbejdet et foreløbigt Udkast til et nyt Lønningsreglement for disse ansatte, og i de heri fastsatte nye Lønninger er indregnet dels de to Tillæg af 20 Øre pr. Dag, der tidligere er givne (26. Marts 1898 og April 1901), dels det midlertidige Lønningstillæg, der foreslaas erstattet med en Forhøjelse af Lønningssatserne med 10 Øre pr. Dag.

Af de paatænkte Lønningsforbedringer fremhæves:

Den nævnte Afløsning af det midlertidige Tillæg .	ca. 63,000 Kr.
Haandværkeres Deling i 2 i Stedet for i 3 Grader	„ 2,000 „
Tilstaelse af 30 Øres Tillæg efter 4 Aars Tjeneste til Haandværkere, Næstformænd samt Bane- og Telegrafarbejdere. Merudgift . . . . .	„ 68,000 „
(Dette Tillæg træder i Stedet for det 20 Øres Tillæg, som hidtil indrømmedes Bane- og Telegrafarbejdere af 2. Klasse efter 8 Aars Tjeneste.)	
Forhøjelse af Vederlag for Ledbevogtning . . . . .	„ 12,000 „
Forhøjelse af Betaling for Overarbejde . . . . .	„ 15,000 „
	ca. 160,000 Kr.“

Pakmester *P. D. Pedersen* og Ledvogter *N. Christensen* havde under en Forhandling med Generaldirektionen, saa godt som det under Datidens Forhandlingsformer lod sig gøre, søgt at faa indført forskellige af Forbundet fastholdte Forbedringer i det Udkast, som ovenstaaende Bemærkninger sigter til, men kun lidt heraf var der taget Hensyn til. Den utilfredsstillende Lønningslov af 15. Maj 1903 var det Forbillede, som Lønningerne for den saakaldte 15. Lønningsklasse skabtes efter.

Finansloven vedtoges med de Bemærkninger, som ovenfor findes citerede, og fra den 1. April 1904 saa Lønningerne for 15. Lønningsklasse saaledes ud:

Depotarbejdernes Begyndelsesløn blev efter de stedlige

Forhold og Administrationens nærmere Bestemmelse fastsat til 816—900 Kr. aarlig, stigende hvert 4. Aar med 60 Kr. indtil 1056—1140 Kr. aarlig.

Led- og Signalvogtere naaede en Dagløn af 1 Kr. 60 Øre — 2 Kr. 60 Øre.

Bane- og Telegrafarbejdere naaede en Dagløn af 2 Kr. 30 Øre — 2 Kr. 80 Øre og efter 4 Aars tilfredsstillende Tjeneste et Tillæg paa 30 Øre daglig.

Bane- og Telegrafnæstformænd lønnedes 30 Øre mere om Dagen.

Depotarbejderne var meget utilfredse, og denne Utilfredshed næredes yderligere af, at de Lodder af Tantième, som Kommissionen havde tiltænkt dem, ikke fandtes paa Lønningsloven. Baneafdelingens Personale var derimod relativt nogenlunde tilfredse.

Som det vil ses, var 15. Lønningsklasses Lønninger variable efter de stedlige Forhold og gav derigennem Kravet om Huslejetillæg fornyet Næring og Styrke.

## 8. FORBUNDETS INDFLYDELSE

Som det vil ses af det foregaaende og særlig af Lønningsbevægelsernes Historie havde den Indflydelse, Forbundet havde kunnet øve paa Sagerne Gang, været ringe og mest af agitatorisk Art. Ved indirekte Trusler om samlet Pladsopsigelse havde man vel kunnet naa at sætte Pendulet i Svingninger, saaledes at der skete noget; men man var derefter ganske uden Indflydelse paa Sagerne lange og træl-somme Vandring igennem Administrations- og Lovgivningsmaskineriet. I de politiske Kampaar, med Højre regeringens sidste Krampetrækninger for at bevare Magten, kunde politiske Modsætningsforhold endvidere virke befordrende; men det hørte op, saa snart Venstre regeringen havde sat sig paa Taburetterne med  $\frac{4}{5}$  Majoritet i Folketinget. Havde Ministeren

under de nye Forhold først fremsat et Forslag for Rigsdagen var det næsten urokkeligt. Vejen udenom Administrationen og Ministeren var nu spærret, og Forbundet savnede Adgang til synligt at paavirke de Forslag, som alene forberedtes ved Samarbejde imellem disse to Faktorer. Hovedbestyrelsen havde naturligvis Adgang baade i Generaldirektoratet og Ministeriet og kunde fremsætte Andragender og gøre Henstillinger; men nogen reel Behandling eller Forhandling naaede den ikke. Sagerne skulde blive taget under Overvejelse; det var alt, hvad man kunde naa.

Savnet af Medarbejde ved Sagernes Forberedelse havde været følt i Organisationens første Aar og blev efterhaanden endnu mere følelig.

Den samlede Organisations første Formand, Portør *Joh. Bojsen*, Odense, havde den 29. Juli 1900 paa et Møde i Herning udtalt sig om dette Forhold. I Følge Referatet fra Mødet, som blev optaget i Jernbanetidende, skulde han have udtalt: „Vi maa være saa langt fremme nu, at vi selv kan bestemme Lønnen for vort Arbejde...“ Hvad enten denne Udtalelse nu skyldtes en Fortalelse af Bojsen eller Misforstaaelse fra Referentens Side, saa vilde Generaldirektoratet, ikke lade den staa uimodsaagt. Bojsen blev kaldt op i Generaldirektoratet, hvor man forelagde ham et Dementi, som han maatte gaa ind paa at foranledige optaget i Jernbanetidende med Navns Underskrift, og dette skete endda, saa vidt det kan ses, under Trusel om Afskedigelse.

Dementiet havde følgende Ordlyd:

„Jeg er bleven gjort opmærksom paa, at Referatet i Tillæget til Jernbanetidende Nr. 27 af min paa Herning Afdelingens Generalforsamling af 29. Juli holdte Tale paa flere Punkter er ukorrekt. Naar der saaledes er lagt mig følgende Udtalelse i Munden: „Vi maa være saa langt fremme nu, at vi selv kan bestemme Lønnen for vort Arbejde . . . . derfor kræve din Ret . . . .“ da har man ganske misforstaaet mine Ytringer, idet jeg i Stedet for har udtalt, at vi ved Hjælp af vor Forening skulde søge vore Ønsker om Lønforbedringer støttede, da vi som Statsarbejdere ikke i Lighed med private Arbejdere selv kunne fastsætte Lønnen for vort Arbejde. Det er heller

ikke rigtigt, naar der i Referatet tillægges mig følgende Udtalelse: „Der vil komme en Tid, da vi, som staa i de faste Rækker, vil sige til dem, som staa udenfor, meld Jer ind, eller vi vil søge Jer fjernet.“

Hverken direkte eller indirekte har jeg fremsat Trusler om at søge Ikke-Medlemmer fjernede, men jeg har udtalt, at man ikke maa lade os, som staa i de faste Rækker, være alene, da dette ikke vilde skaffe os saa godt et kollegialt Forhold, som naar Alle var samlede ind under Forbundet.

*Johs. Bojsen,*  
Portør 342.

Men dette Dementi kunde Redaktionen selvfølgelig ikke lade staa alene, og saa føjede den følgende Kommentar til:

„Vi kan ikke fuldt ud slutte os til Hr. Bojsens Udtalelser her. Ganske vist er vi ikke i Stand til selv at fastsætte Lønnen, men vi kan ikke — og navnlig ikke, naar man erindrer den forrige Trafikministers Ord, erkende, at Statsarbejdere i den Henseende skulde være anderledes stillede end private Arbejdere.

Disse kan jo heller ikke i den Forstand selv fastsætte Lønnen, men de kan skaffe sig Medbestemmelsesret ved dennes Fastsættelse, og det samme maa ogsaa vi være i Stand til.“

De videre Følger skildrer Chr. Nielsen i en Artikel i Jernbanetidende:

„Nogen Tid efter blev Forretningsudvalget beordret til at møde i Generaldirektoratet, hvor man forelagde en af Ministeren for offentlige Arbejder udfærdiget Skrivelse med Henstilling om at optage denne i Bladet. I denne Skrivelse hed det, at Statsarbejderne ikke har Medbestemmelsesret ved Lønnens Fastsættelse, men at Administrationen fastsatte denne i Henhold til gældende Love. Da vi ikke havde sagt, at vi havde Medbestemmelsesret, men kun, at vi maatte kunne skaffe os denne, og da Generaldirektoratet stærkt ønskede, at dette Spørgsmaal ikke blev sat paa Spidsen, afholdt vi os fra at kommentere Skrivelsen, og efter at have gjort opmærksom paa Unøjagtigheden i denne indvilligede vi i at optage den.

Men nu sker det mærkelige, og det, som kalder os frem paany. Afdelingerne (Statsbanernes) har nemlig udsendt følgende Meddelelse: „Da Redaktionen af „Dansk Jærnbane-Tidende“ i samme Blads Nr. 30 har udtalt, at Statsarbejderne *havde* Medbestemmelsesret ved Lønnens Fastsættelse, er det af Ministeren for offentlige Arbejder *paalagt* Redaktionen i „Jærnbane-Tidende“ at optage følgende Berigtigelse. (Her følger saa Ministeriets Skrivelse, hvis Hovedindhold ovenfor er



antydte.) Videre hedder det: „Generaldirektoratet har i denne Anledning anmodet Afdelingen om at foranledige, at de under samme ansatte Funktionærer og Arbejdere bliver gjort bekendte med foranstaaende Tilkendegivelse.“ —

Vi skal ikke paastaa, at Bojsen har brugt de først refererede Udtalelser; men vi tror i hvert Fald ikke, at han har brugt de Udtalelser, som tillægge ham i Dementiet, og vi ved, at der i hvert Fald paa et senere Tidspunkt er udtalt, at Bojsen, hvis han nægtede at underskrive Dementiet, vilde være bleven afskediget. Dette kunde være, hvad det var, men naar man først fremkommer med Udtalelser om dyb Interesse for vor Sag, og venlige Henstillinger til os om ikke at stille Spørgsmaalet paa Spidsen, og saa bagefter i tjenstlige Meddelelse citerer vort private Organ, og tilmed citerer det ukorrekt, idet man søger at fremstille Sagen anderledes, end den er, da kan vi ikke længere tie. Vi har ved at optage de Skrivelser, som blev os tilstillet fra Administrationen, og saaledes bragt disse til de sammes Kundskab, som havde læst vore Artikler, strakt os saa vidt, som man med Billighed kan forlange i Begyndelsen af det tyvende Aarhundrede selv af Statsarbejdere.

Vi har altsaa ikke sagt, at vi kan fastsætte Lønnen, det kan ingen Lønarbejder, men vi har sagt, at vi maa kunne skaffe os Medbestemelsesret ved dennes Fastsættelse, og dette raaber vi nu med 5000 Stemmer.

Vi kan naturligvis godt tænke os en Maade, hvorpaa saadan Medbestemelsesret kan opnaas, uden at det just behøver at komme til Konflikt. Vi har jo formuleret vore Krav og indsendt disse til vor Arbejdskøber. Finder denne ikke at kunne gaa ind derpaa, kan der jo forhandles, og vi har paa ganske fredelig Vis, og uden at Statsmagten lider derunder, opnaaet Medbestemelsesret. Men naturligvis, naar den ene Part stiller sig absolut afvisende, er denne Vej jo spærret, og Konflikten vil da være for Haanden, hvis ikke den afvisende Part paa Forhaand imødekommer den anden. Forholdet er rent og skært forretningsmæssigt og har intet med Disciplin at skaffe . . . .“

Chr. Nielsen havde i denne Artikel rørt ved Sagens Kærne: Forhandling. Det maatte være Vejen til Forstaaelse og til Medbestemelsesret. Men den Vej laa jo sikkert Juul Rysensteen fjern.

Allerede paa den Tid havde Kontorchefen for Generaldirektørens Sekretariat, Stahlschmidt, begyndt at besvare Forbundets Andragender skriftligt, og det var jo for saa vidt

ogsaa en Begyndelse om end kun ringe; men der var alligevel en lang Vej til Forhandling, og den kunde ikke betrædes, saa længe Juul Rysenstein var Etatens højeste Chef; han havde tilstrækkeligt afsløret sin Tankegang ved i Rigsdagen at omtale Personalet som Funktionærbestand, ligervis som han omstalte Kvægbestanden hjemme paa sit Gods. I denne lille uforsigtige Ytring rummedes hele Juul Rysensteens Betragtningssmaaade af det ham underlagte Personale. Dertil kom, at Juul Rysenstein paa samme Tid gled ud i den mest uforsonlige Konflikt med Personalet ved at forflytte dets Tillidsmænd.

Det politiske Systemskifte i 1901 var den første Betingelse for, at der kunde skabes et Forhandlingsforhold imellem Statsbanernes Styrelsesgrene og Personalets Organisationer, og dog skete der i den Henseende intet, før Generaldirektør *V. Tegner* den 1. Augst 1902 var bleven afløst af *G. C. C. Ambt*, der indtil dette Tidspunkt havde været Stadsingeniør i København. Generaldirektør Ambt, der var udset til at gennemføre den af Jernbanekommissionen foreslaaede Organisation af Statsbanernes Styrelse, saa snart Organisationen var vedtaget af Rigsdagen, mødte udefra med et friskere Syn paa Forholdene, end man var vant til at se i Embedsmandskredse.

Kort efter at Hr. Ambt havde tiltraadt sit Embede ved Statsbanerne, havde Forbundets daværende Forretningsudvalg Foretræde hos ham, og et af dets Medlemmer (*Chr. Nielsen*) tolkede i Jernbanetidende for 15. August 1902 Mødet hos Generaldirektøren i følgende Ord:

„Idet vi bringer Generaldirektørens Billede, vil vi paa Sølvsnorenes Vegne byde ham velkommen til Institutionen i det Haab, at det underordnede Personale i ham maa have faaet den Støtte, som vi alle har haft Følelsen af, at vi i altfor høj Grad har maattet savne, ikke mindst i det for os saa vigtige Lønsørgsmaal.

Vi er selvfølgelig ikke blinde for, at der vil blive store Vanskeligheder at overvinde her, idet vi næppe tager fejl, naar vi mener, at en af de fornemste Opgaver, Generaldirektøren har faaet af Regeringen, er at skaffe Overskud i Kassen; men vi haaber, at den nye Generaldirektør vil forstaa, at disse to Opgaver godt kan løses Side om Side, ja, at den førstes Løsning er en væsentlig Betingelse for den

andens. Et Personale, der daglig plages af økonomiske Sorger, kan vanskelig blive den Støtte for Administrationen, det bør være, hvorimod et Personale, der er sikret et nogenlunde godt Udkomme, og som selv faar Lov til at tage Haand i med ved Arbejdets Fordeling og Udførelse, vil arbejde med langt større Lyst og Iver.

Der gives saa vist Felter, hvor der vil kunne spares betydeligt mere end paa Arbejdslønnen.

Dette haaber og tror vi efter at have talt med Generaldirektøren, at han netop har Øjet aabent for, og det vil sikkert glæde Personalet at høre, at Generaldirektøren synes at se med særdeles venlige Øjne paa Personalets Bestræbelser for at samle sig og fremsætte sine Ønsker og Henstillinger i Fællig, og at Generaldirektøren synes at nære ganske andre Anskuelser om Organisationen end de, vi hidtil har mødt.

Nogen højere Enhed kan der vel ikke være Tale om, at Administrationen og Personalet vil kunne gaa op i, idet der vel altid vil blive Omraader, hvor der vil blive afvigende Interesser; men naar der tages det tilbørlige Hensyn til Personalet, vil dette sikkert ogsaa forstaa, som Generaldirektøren udtalte, at naar man tjener en Institution, maa man tjene den fuldt ud.“

At Tiden stod i Forhandlingens Tegn syntes allerede at fremgaa af, at Ministeriet for offentlige Arbejder samtidig med Generaldirektørskiftet havde truffet Bestemmelser om ugentlige Fællesmøder imellem Generaldirektøren, de Kommitterede og Afdelingscheferne — Bestemmelser tilsvarende dem, der senere blev truffet for den kollegiale Generaldirektion.

Den første svage Spire til et Forhandlingsforhold imellem Administrationen og Personalets Organisationer nedlagdes den 29. Juli 1903 af Minister for offentlige Arbejder, C. Hage, idet han da fastsatte følgende Bestemmelser:

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

tjenstlige Forhold, har at anmelde sig for den Embedsmand, der er den nærmeste fælles foresatte for det Personale, som Foreningen omfatter, samt at tilstille ham en Fortegnelse over Medlemmerne.

Henvendelse fra en Forening skal udgaa fra dens Bestyrelse. Henvendelsen kan rettes enten til den for Foreningens Medlemmer nærmeste fælles foresatte eller til en højere Myndighed; i sidstnævnte Tilfælde skal den fremsendes gennem den nævnte nærmeste foresatte. En Genpart af Henvendelsen kan tilstilles Generaldirektoratet direkte.

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

Disse Bestemmelser blev den Gang hilst med Tilfredshed fra Forbundets Side. I Jernbanetidende blev de optrykt under Overskriften „Et betydeligt Fremskridt“ og Kongressen, som afholdtes i Odense den 25. og 26. Oktober 1903, vedtog for sit vedkommende at udtale følgende overfor Generaldirektoratet:

„Kongressen udtaler sin Tilfredshed med, at Administrationen nu officielt har anerkendt Personalets Ret til gennem dets Foreninger at forhandle med Administrationen om tjenstlige Forhold, og tilføjer som sit Haab, at denne Foranstaltning konsekvent maa føre til, at der i ethvert Tilfælde, hvor Organisationen har fremsat Ønsker for Administrationen, som denne ikke fuldt ud finder at kunne imødekomme, maa blive etableret Forhandling om det paagældende Spørgsmaal.“

Der var i hvert Fald en hel anden Musik i disse ministerielle Bestemmelser end den, Juul Rysensten havde forlystet Organisationen og Offentligheden med. Hvis Administrationen helt igennem havde været besjælet af en ærlig Vilje til at komme i et godt Forhold til Personalet og dets Organisationer, er der heller ingen Tvivl om, at denne Forhandlingsordre, trods dens store Mangler, kunde have været benyttet i adskillige Aar. Men Embedsmændene fra den gamle bureaukratiske Tidsalder lod sig ikke saaledes med et Slag forvandle til forstaaende Parlamentarikere, og Personalets Repræsen-

tanter var vel heller ikke alle saa bevandrede i Parlamentarismens Kunst, at de vilde forstaa at udnytte det vundne Fremskridt paa den klogeste Maade. Bestemmelserne var holdt for meget i Almindelighed til at to famlende Parter skulde kunne finde hinanden. Ministeriet havde vel ikke i Ordlyden turdet vove sig ud i Detailler, som det ikke var fuldt ud fortrolig med. Kun ét var ganske klart: Administrationens Straffemyndighed og Enevælde i Udnævnelsesspørgsmaal skulde forblive et fredlyst Domæne, hvorfra Organisationerne var stængt ude ved et „Adgang forbudt“.

Under Praktiseringen af Bestemmelserne begik Administrationen den første store Fejl ved at nægte Tilladelse til Forhandlingsprotokollens Offentliggørelse. Det skabte den første Mistillid, og den eller de Repræsentanter, som førte Forhandlingerne paa Organisationens Vegne, maatte allerede derigennem føle den Tillid, Organisationen havde vist dem, rokket, idet de blev Stødpude for Administrationen og maatte afparere de Angreb, som skulde have været rettet mod denne, uden at være i Stand til at dokumentere, hvilke Standpunkter de selv havde taget under Forhandlingerne. Det gik endda an, naar Resultatet af Forhandlingen var nogenlunde antageligt, men naar det modsatte var Tilfældet, gav det Anledning til allehaande Gisninger og Rygter.

Det faar staa hen, om denne Hemmeligholdelse fra Administrationens Side var en Snedighed; men hvis den var det, vilde den i det lange Løb være ganske uholdbar, thi Organisationens Tillidsmænd ønskede naturligvis ikke at være Stødpude for Administrationen. Det var frem for alt gode Resultater af Forhandlingerne, Forbundet ønskede, saa kunde det indtil videre have sat Formerne for Forhandlingerne i anden Række.

Af de første Sager, som forhandlede i Vinteren 1903—04, skal nævnes Lønningsregulativerne for 15. Lønningsklasse, hvoraf de for Baneafdelingens daglønnede Personale var relativt tilfredsstillende, medens det for de maanedslønnede Depotarbejdere var ganske utilfredsstillende, Lønningsbestem-

melserne for 1.—14. Lønningsklasse, der var en Kæde af Forringelser for Personalet, og Anciennitetsfortolkningen, der gav et absolut godt Resultat.

For at bøde paa de utilfredsstillende Resultater blev der Aaret efter indrømmet Depotarbejderne et 5. Alderstillæg og indledet nye Forhandlinger om Lønningsbestemmelserne for 1.—14. Lønningsklasse.

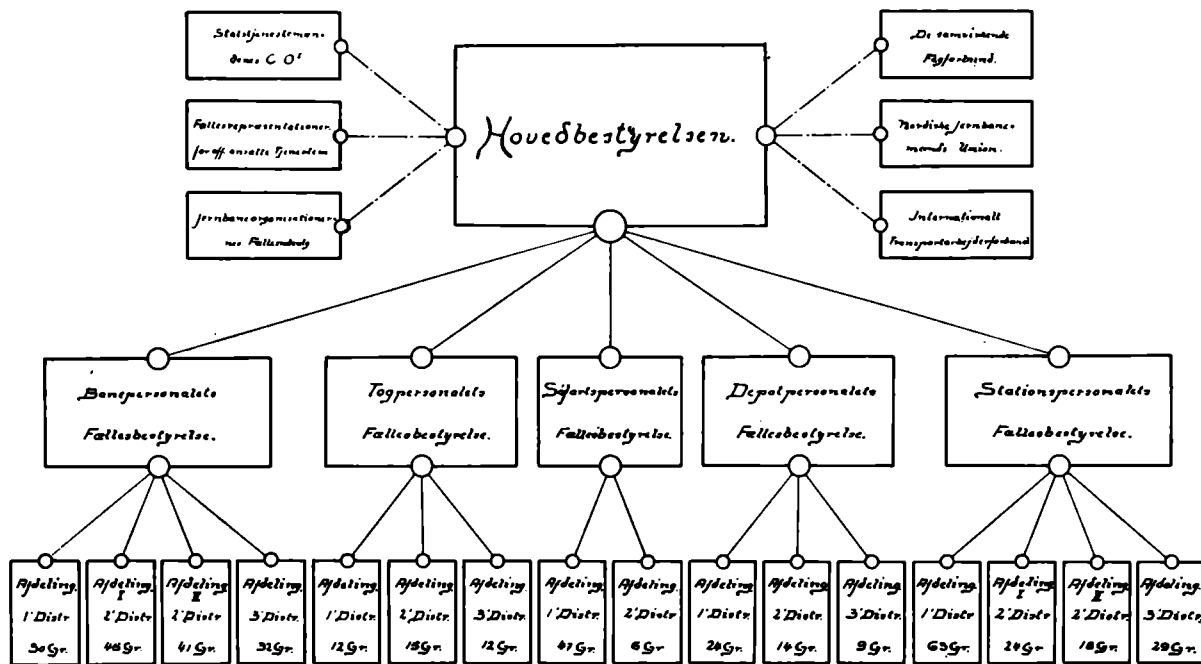
## 9. DEN NYE ORGANISATIONSFORM OG FÆLLESUDVALGET

Forbundets første Aar havde i udpræget Grad været Agitationsaar. Det kom i disse Aar i første Række an paa at faa samlet alt underordnet Personale ved Statsbanerne i Forbundet, og til dette Formaals Fremme havde de stedlige Afdelinger (Fællesafdelingerne) været særdeles heldige. Men de havde derimod været uanvendelige til Udarbejdelse eller Godkendelse af positive Forslag, hvor ca. 40 Fællesafdelingers forskellige Indstillinger frembragte det mest modstridende Kaos.

Praksis havde derfor været, at Hovedbestyrelsen selv havde udarbejdet de Forslag, som skulde frem, og forelagt dem for Kongressen, hvor der aldrig blev levnet fornøden Tid til nogen indgaaende Behandling, idet Behandlingen af det forløbne Aars Virksomhed og den fremtidige Taktik opslugte det meste af Kongressens Tid.

Heller ikke til lokale Forhandlinger var de stedlige Afdelinger egnede, fordi Interesserne med Hensyn til lokale Sager var altfor spredte og ofte modstridende. Da de første Regler for Forhandlinger udkom som Ordre D 880, blev Savnet af lokale Organer til Forhandling af lokale Sager saa føleligt, at Hovedbestyrelsen besluttede sig til at fremsætte Forslag til en hel ny Organisationsform.

Forslaget forelagdes den ekstraordinære Kongres, som af-



**Forbundets Organisationsform siden 1903.**  
Noget ændret ved Statsbanernes Overgang fra 5 Kredse til 3 Distrikter.

*Udfærdiget d. 17/2 1922*  
*P. Hejlsø*

holdtes i Fredericia den 24. og 25. Maj 1903 i Anledning af den i samme Maaned vedtagne Lønningslov, der ansaas for utilfredsstillende.

Organisationsforslaget, der af Ekstrakongressen vedtoges saa godt som uændret, holdt sig i sin Struktur nær op mod den for Statsbanerne vedtagne Styrelsesform. Medlemmerne deltes efter deres Tjenestestilling i 5 Hovedkategorier: *Togpersonalet, Stationspersonalet, Søfartspersonalet, Depotpersonalet og Banepersonalet.* Hver af disse Hovedkategorier deltes atter i 4 Afdelinger, hvis Omraade faldt sammen med Omraadet for hver af Statsbanernes 4 Kredse. Søfartspersonalet fik kun tre Afdelinger, da der intet Søfartspersonale fandtes i 3. Kreds. Afdelingerne deltes atter i Grupper, saaledes som de selv fandt det hensigtsmæssigt med Hensyn til stedlige Forhold.



Maskiningeniør Bruun,  
Fællesudvalgets første Formand.

Afdelingsformændene i hver Kreds dannede Kredsbestyrelser, der blev tildelt den Opgave at lede Agitationen, hver indenfor sin Kreds. Kredsbestyrelserne kom imidlertid ikke til at spille nogen Rolle. Efter et Par Aars Forløb blev de ophævede, og det bestemtes, at de fire Afdelingsformænd indenfor samme Kategorie skulde danne en Fællesbestyrelse, i hvis Haand Kategoriens Interesser for hele Landet samledes.

Organisationens samlede Interesser kom som hidtil til at ligge i Hænderne paa Hovedbestyrelsen og Kongressen.

Fællesafdelingerne bevaredes; men deres Opgaver indskrænkedes til Oplysningsarbejde og Selskabelighed. Ved Kredsbestyrelsernes Bortfald tillagdes der dem endvidere nogen Agitationsvirksomhed.

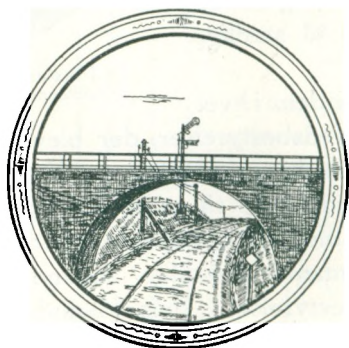


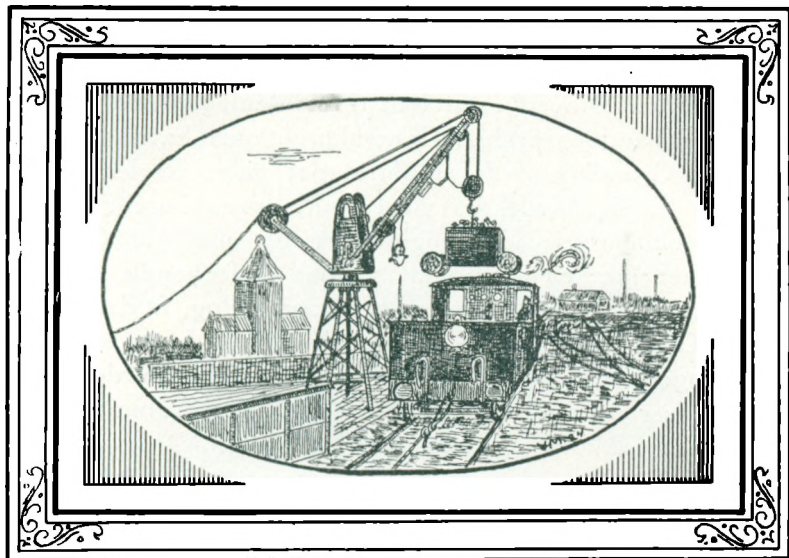
Princippet i denne Organisationsform har holdt sig siden. Der er kun gennemført et Par Tillempninger: Søfartspersonalets Afdelinger i 2. og 4. Kreds er efter eget Ønske samlede i én Afdeling, fordi Søfartspersonalet i 4. Kreds var for faatalligt til at danne Afdeling, og ved Statsbanernes Distriktsdeling i 1916, omlagde Forbundet sine Afdelingers Omraade herefter, saaledes at der kun blev 3 Afdelinger af hver Tjenestekategorie.

Endvidere er de 3 Afdelinger for Depotpersonalet fra Sommeren 1923 samlet i én Afdeling.

Omtrent samtidig med Gennemførelsen af den ny Organisationsform tiltraadte Forbundet et begrænset Samarbejde med Jernbaneforeningen og Lokomotivpersonalets Forening igennem Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg.

Saa vel den nye Organisationsform som dette Samarbejde var indstillet paa, at man overalt under Forhandlinger med Administrationen kunde møde frem enig og samlet om de Sager, der blev Genstand for Forhandling.





## II. OVERGANGSAAR OG BRYDNINGSTID

### 1. FORMANDSSKIFTE OG TAKTIK

**P**AA KONGRESSEN i 1904 nedlagde *P. D. Pedersen* sit Mandat som Formand for Forbundet. Hans Grunde hertil var dels personlige og dels taktiske. De personlige Grunde kan i Korthed gengives saaledes:

1) Der var ikke lang Tid til, at han efter Tur kunde vente Forfremmelse til Togfører.

2) Arbejdet var efterhaanden vokset til et Omfang, saa at det ikke mere lod sig forene med hans Tjenestegerning, og han følte sig trykket ved personligt at skulde bede Administrationen om Lempelser i Tjenesten.

De taktiske Grunde til hans Afgang var:

1) at han i Hovedbestyrelsen var kommen i Mindretal paa Spørgsmaal om, hvorvidt det vilde være formaalstjenligt at indgaa til Rigsdagen med Andragende om Huslejetillæg. Han nærede Frygt for, at der under Sagens Behandling i Rigsdagen vilde komme saadan Modstand til Orde, at det vilde

hindre Ministeren i at fremsætte Forslag om Huslejetillæg i en af de nærmest følgende Rigsdagssamlinger.

2) Der var i Hovedbestyrelsen delte Meninger om Værdien af den Forhandlingspraksis, Generaldirektionen havde gennemført paa Grundlag af de af Ministeriet givne Regler (Ordre D. 880). Særlig havde der ytret sig Modstand imod Forhandlingsprotokollernes Hemmeligholdelse og imod, at Generaldirektionen ikke havde indladt sig paa at forhandle om de af Organisationerne rejste Sager; han mente dog, at der maatte levnes Generaldirektionen en vis Frist til at sætte sig ind i disse Sager, og at man i det Hele taget ikke burde bryde Staven over disse Forhandlingsforhold, naar Forbundet ikke havde bedre Midler for Haanden.

*Chr. Nielsen* (daværende Hovedkasserer), delte ikke P. D. Pedersens Betænkeligheder med Hensyn til at faa Kravet om Huslejetillæg til Behandling i Rigsdagen, hvor han mente, det kunde presses igennem Partierne. Han fandt heller ingen Grund til den Forsigtighed, som P. D. Pedersen viste overfor Generaldirektionen af Hensyn til Forhandlingerne, der ikke var saa megen Resignation værd.

Omkring disse to Hovedsynspunkter udviklede der sig nu paa Kongressen en stor taktisk Debat, som gav Genlyd i Jernbanetidende lange Tider efter. Under denne anbefalede P. D. Pedersen Kongressen at vælge *Chr. Nielsen* som sin Efterfølger, da han ingenlunde følte sig saa selvsikker med Hensyn til sin Opfattelse, at han vilde spærre Vejen for dem, der havde den modsatte Opfattelse.

Da Kongressen godkendte Virksomheden og dermed ogsaa den af Hovedbestyrelsens Flertal valgte Fremgangsmaade med Hensyn til Kravet om Huslejetillæg, men uden at træffe noget Afgørelse om det andet taktiske Spørgsmaal (Forhandlingsforholdet), vilde Konsekvensen af Kongressens Stilling have været den, at man havde valgt *Chr. Nielsen* som Formand; men saaledes skete det ikke.

Togpersonalets Afdeling i 1. Kreds havde anmeldt en anden Kandidat, Pakmester *N. P. Christensen*, Masnedsund,



6. ordinære Kongres i København 1904.

nu Togfører i København og Jernbanetidendes Ekspeditør. Christensen var den Gang kendt som en udmærket Sekretær i Uheldsforsikringsforeningen og en fortræffelig Dirigent paa flere Kongresser. I sin Programtale opgav han at ville følge den rolige Forhandlings Vej ligesom P. D. Pedersen.

Ved Valget fik *N. P. Christensen* 46 Stemmer, medens *Chr. Nielsen* fik 27 Stemmer.

Forudsætningen for Christensens Valg var, at han skulde flytte til København. Generaldirektionen imødekom da ogsaa beredvilligt hans Ansøgning herom og flyttede ham straks til København; for saa vidt var alting godt.

Men til at følge den rolige Forhandlings Vej hører to Parter, og det maa siges, at Generaldirektionen for sit Vedkommende var rolig, maaske endog beroliget af Formandsvalget. Den rugede med den største Ro over Forslagene til

en ny Retsordning, en ny Sygekasseordning, nye Lønningsbestemmelser for 1.—14. Lønningsklasse, som af Fællesudvalget var indsendt med Begæring om Forhandling. Om alle disse Forslag, der var afgivet til Generaldirektionen i den sidste Halvdel af Aaret 1904 hørtes der intet som helst før i Oktober 1905, da Generaldirektionen havde indkaldt til Forhandlinger Dagen før Kongressens Afholdelse. Forhandlingen maatte saa udsættes til efter Kongressen og fandt Sted den 24. Oktober 1905.

Forslaget til Retsordning kom ikke til Forhandling.

Resultatet af Forhandlingen om Sygekasseordningen blev, at Sagen skulde blive Genstand for Drøftelse i Generaldirektionen og derefter blive tilstillet Sygekasserepræsentant-



N. P. Christensen.

skaberne til Behandling. Spørgsmaalet om Sygepenge til dag- og timelønnet Personale, der var knyttet til Sygekasseordningen, var Genstand for en særlig Forhandling, idet Generaldirektionen vilde gaa med til særlige Bestemmelser for Sygeunderstøttelser og gøre enkelte Indrømmelser overfor Forbundet.

Ved samme Lejlighed var Lønningsbestemmelserne for 1.—14. Lønningsklasse til Forhandling, og heri opnaaedes ret gode Resultater. I dette Forhandlingsresultat havde Generaldirektionen tilladt sig at føje en Fodnote til og derved at bortfortolke en af Hovedbestemmelserne.

Ved Forhandlingens Afslutning udtalte Generaldirektør Amt, at han haabede, de Delegerede vilde forklare Organisationens Medlemmer, at der ikke fra hans Side forelaa noget om, at han ikke vilde forhandle med dem. Han troede netop, at Forhandling kunde bære gode Frugter og satte for sit Vedkommende Pris paa den.

Denne Udtalelse af Generaldirektør Amt vil man bedst kunne vurdere, naar det oplyses, at de her refererede Forhandlinger fandt Sted efter Tilskyndelse fra Ministeren for offentlige Arbejder (Høgsbro), og efter at Organisationens Repræsentanter overfor Ministeren havde beklaget sig over, at Generaldirektionen undlod at etablere Forhandling om de Sager, hvormed Organisationerne havde begæret Forhandling.

Naar Organisationerne saaledes skulde paakalde Ministerens Hjælp for at faa Forhandlinger i Gang, og naar Generaldirektionen bag efter føjede sine egne Bemærkninger og Fortolkninger til det, som var blevet Resultatet af Forhandlingerne, saa nyttede det jo ikke ret meget, at Forbundets Formand var Tilhænger af den rolige Forhandling. Man kunde dog ikke løbe hos Ministeren med Klage, hver Gang Organisation ønskede Forhandling, og man kunde heller ikke være sikker paa, at Generaldirektionen ikke efter Forhandlingernes Slutning føjede noget til Resultatet.

Under disse Omstændigheder gled Førerskabet mere og mere over paa Chr. Nielsens Hænder; thi han havde været



den mest forudseende, da han fremsatte sine Tvivl om Generaldirektionens oprigtige Hensigt i Forhandlingsforholdet til Organisationerne.

Ved Kongressen i 1906 valgtes Chr. Nielsen uden Modkandidat til Formand for Forbundet, der nu havde draget den bitre Lære, at det kun havde sig selv at stole paa, og at det som Følge heraf maatte lære at staa paa egne Ben.

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg kunde være et særdeles brugeligt Redskab til Forberedelse af saadanne Forslag, som var af fælles Interesse for hele Jernbanepersonalet; men som Drivkraft for Forslagenes Gennemførelse duede det ikke. Desuden var Forbundet alene af de tre Foreninger interesseret i Gennemførelsen af det Huslejetillæg, som den Gang var det første Programpunkt paa Forbundets Ønskeseddel.

Men Forbundet savnede selv denne Drivkraft, som skulde til for at føre sine Forslag ud af de Dødvande, hvori de laa fast forankrede, saa snart de var sendt til Generaldirektionen eller Ministeriet. Medlemmerne kunde saa udmærket tiljuble Hovedbestyrelsen for en kraftig Resolution eller Jernbanetidende for en djærv Artikel; men fremsattes der paa Kongressen Forslag, som tilsigtede at skabe det fornødne Rygstød for Forbundets kraftige Fremtræden, var der en Række af Betænkeligheder for Gennemførelsen. Der var Galskab nok baade paa Medlemsmøder ude i Landet og paa Kongresserne; men mange af Forbundets Medlemmer savnede Forstaaelsen af, at Galskaben maatte sættes i System. For dem var Forbundet Hovedbestyrelsen, der for det mindst mulige Kontingent havde Pligt til at gennemføre de Programsager, Kongresserne besluttede at føre frem. Under disse Omstændigheder maatte Hovedbestyrelsens Holdning blive vaklende.

Et af de Midler, som ledende Mænd i Organisationen havde anset for egnet til at danne Rygstød for Forbundets kraftigere Optræden var Opsamling af Kapital i en Reservefond. Forslaget herom blev første Gang fremsat for Ekstrakongressen i Maj 1903, som var sammenkaldt i Anledning af den da vedtagne, utilfredsstillende Lønningslov. Forslaget blev da



indgaaende drøftet og derefter henvist til fortsat Behandling paa den efterfølgende ordinære Kongres i Oktober 1903, hvor det blev forkastet. Efter Forkastelsen vedtog Kongressen dog at opfordre Hovedbestyrelsen til arbejde videre for Forslagets Tanke. Forslaget blev atter fremsat for Kongressen i 1904, der henviste det til Behandling i et Udvalg, som senest skulde afgive Betænkning for Kongressen i 1906, og her mødtes denne Betænkning nu med et andet taktisk Forslag om at indmelde Forbundet under De samvirkende Fagforbund — et Forslag, som allerede havde været fremsat af Københavns Afdeling paa Kongressen i 1901 efter Forfølgelsen af Forbundets Tillidsmænd; men da mente Kongressen ikke, at Tiden var inde til at gennemføre det.

Nu mødtes de to Forslag, der var som skabte til at supplere hinanden, idet de begge tog Sigte paa Muligheden af en indtrædende Konflikt, under hvilken der kunde blive Brug for den størst mulige økonomiske Støtte. Men Kongressen betragtede dem paa en noget anden Maade.

Forslaget om Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund behandlede først, og Kongressen vedtog at henvise Forslaget til Urafstemning blandt Medlemmerne; men knyttede til Vedtagelsen en Bestemmelse om, at Forslaget efter Urafstemningen kun skulde betragtes som vedtaget, saafremt det opnaaede  $\frac{2}{3}$  af de afgivne Stemmer for sig. Med Hensyn til Spørgsmaalet om Kapitalopsamling indtog Kongressen det Standpunkt ikke for Tiden at fremme Forslaget under Hensyn til Stillingen overfor Indmeldelsen under De samvirkende Fagforbund.

Efter nogen Agitation for Sagen fandt Urafstemningen Sted i Vinteren 1907 med det Resultat, at der var afgivet 2828 for Indmeldelsen, medens 1525 havde stemt imod. Da der af Kongressen var vedtaget en Majoritet af  $\frac{2}{3}$  af de afgivne Stemmer, var Indmeldelsen altsaa ikke vedtaget; men der laa i selve Afstemningsresultatet et Vidnesbyrd om, at der var sket en vældig Forskydning i Medlemmernes Standpunkt overfor De samvirkende Fagforbund — en Forskyd-

ning, som ganske utvivlsomt var en Følge af Lovgivningsmagtens og Administrationens Passivitet overfor de af Forbundet rejste Krav, og som lige saa utvivlsomt vilde fortsættes, om der ikke skete noget, som for Medlemmerne kunde være Vidnesbyrd om, at disse Myndigheder var i Færd med at forandre Signaler.

Skønt Afstemningsresultatet indeholdt et Memento til Lovgivningsmagten og Administrationen, var Forbundets øjeblikkelige taktiske Stilling dog denne, at det savnede den Støtte, der vilde have ligget baade i Kapitalopsamlingen og Indmeldelsen i De samvirkende Fagforbund. Det var saaledes henvist til at staa paa egne Ben; men der var ingen Penge i Kassen udover det allernødtørftigste til Varetagelsen af de daglige Forretninger og næppe nok det.

Det var derfor heller ikke uden Risiko at være Medlem af Hovedbestyrelsen i de Dage, og navnlig var da Formanden Chr. Niensens Stilling stærkt udsat. Naar der desuagtet ikke skete noget alvorligt, var det vel nærmest, fordi Administrationen ikke vilde skabe noget Martyrium; Sporene fra Juul Rysensteens Dage skræmmede.

At Forholdet var spændt, fremgaar med tilstrækkelig Tydelighed af den Maade, hvorpaa Generaldirektionen besvarede Forbundets Skrivelser, straks efter at Chr. Nielsen havde overtaget Formandshvervet. Generaldirektionen svarede af-færdigende, og Chr. Nielsen kommenterede skarpt og bidende Generaldirektionens Svarskrivelser i Jernbanetidende, saaledes at man fik Indtrykket af en Noteudveksling imellem to fjendtlige Magter, umiddelbart før den diplomatiske Forbindelse afbrydes.

Det spændte Forhold udvikledes allerede, kort efter at Chr. Nielsen i Juni 1906 var valgt til Formand.

Den 2. August 1906 havde Hovedbestyrelsen skriftlig forespurgt Banedirektøren, efter hvilke Regler Besættelsen af Fællesposter fandt Sted, og navnlig ønskede man af Hensyn til en foreliggende Sag oplyst, om saadanne Poster ogsaa undertiden besattes med Banearbejdere eller Ledvogtere uden

forudgaaende Ansøgning. Medens Generaldirektionen under 30. November besvarede Forespørgselsens første Del, sagde den om den sidste Del, at den alene efter sin Form ikke egnede sig til Besvarelse fra Generaldirektionens Side — altsaa med andre Ord: Hvad kommer det Dem ved.

Banebestyreren i 2. Kreds havde misfortolket Lønningsbestemmelserne for Baneafdelingens daglønnede Personale, saaledes at der var udbetalt for lidt for Afløsningstjeneste. Bl. a. havde Ledvogter P. Petersen, Odense, faaet 191 Kr. 70 Øre for lidt udbetalt. Hovedbestyrelsen rejste nu Sagen for hans Vedkommende, idet den mente, at de øvrige parallelle Tilfælde vilde blive rettede, naar først Principet i Sagen var slaaet fast ved Afgørelsen for hans Tilfælde.

Under 8. December 1906 besvarede Generaldirektionen Hovedbestyrelsens Skrivelse herom paa følgende Maade:

„I Anledning af Jernbaneforbundets Skrivelse af 21. Aug. d. A. om, at der maatte blive udbetalt Ledvogter P. Petersen, Kolonne 136, Odense, et Beløb paa 191 Kr. 70 Øre, som han formentede at have tilgode for Afløsningstjeneste, skal man meddele, at man ad tjenstlig Vej har tilstillet Ledvogteren Resolution i Sagen. Man skal samtidig — under Henvisning til Ordre D. 880 sidste Stykke — henlede Jernbaneforbundets Opmærksomhed paa, at Sagen efter sin Beskaffenhed ikke hører til dem, der kan gøres til Genstand for Henvendelse fra en Forening.“

Besvarelsen var en endnu mere utvetydig Tilkendegivelse af, at man vilde reducere Forbundets Ret til at rette Henvendelser for sine Medlemmer til det bare ingenting. Ordre D 880, sidste Stykke, hvortil Generaldirektionen henviste, talte kun om Sager vedrørende den enkelte Persons Udnævnelse, Afskedigelse eller Straffe. Men den her omhandlede Sag drejede sig om Fortolkningen af en Lønningsbestemmelse, som havde Betydning for mange Medlemmer. Ydermere havde Generaldirektionen i Aarene forud modtaget og besvaret Henvendelser vedrørende Enkeltpersoners Anciennitet, som ikke engang havde samme almindelige lønningsmæssige Betydning som Fortolkningen af en Lønningsbestemmelse. Det

var derfor mere end klart, at Generaldirektionen søgte at lægge Formanden, Hovedbestyrelsen og hele Organisationen Hindringer i Vejen, fordi de havde valgt at vandre ad Veje, som ikke faldt i Generaldirektionens Smag.

Chr. Nielsen protesterede straks i Jernbanetidende imod den Opfattelse, Generaldirektionen søgte at gøre gældende med Hensyn til Organisationsretten.

I en ny Skrivelse ankede Hovedbestyrelsen over den Fortolkning, Generaldirektionen havde givet Ordre D 880 angaaende Foreningernes Adgang til Forhandling, og i Skrivelsen forbeholdt man sig at lade Generaldirektionens Forstaaelse af denne Ordres sidste Stykke prøve ved en Henvendelse til Ministeriet. For at komme Forbundet i Forkøbet lod Generaldirektionen nu selv Sagen gaa til Ministeriet, og i den Belysning, Generaldirektionen havde fremstillet Sagen, gav Ministeriet den Medhold i dens Opfattelse, hvilket blev meddelt Forbundet under den 6. Maj 1907.

Jævnside med denne Noteudveksling maa noteres Generaldirektionens Holdning overfor Spørgsmaalet om udvidet Tjenestefrihed for Forbundets Formand.

Medens N. P. Christensen var Formand, var ue. bleven indrømmet ham en ekstra Fridag om Ugen til Bestridelse af Hvervet, og denne Indrømmelse, der var upersonlig, maatte altsaa gaa i Arv til Chr. Nielsen ved hans Tiltrædelse.

Men allerede ved det første Hovedbestyrelsesmøde efter Kongressen den 7. Juli 1906 forelaa der Meddelelse fra Generaldirektionen om, at der, da Chr. Nielsen allerede havde haft 62 Dages Tjenestefrihed i Kalenderaaret, ikke kunde bevilges ham yderligere. Endskønt disse 62 Dages Permission slet ikke vedrørte hans Formandsperiode, der den Gang kun havde varet i 3 Uger, var Generaldirektionen uvillig til at bevilge yderligere.

Hovedbestyrelsen vedtog da at lade Chr. Nielsen søge et halvt Aars Tjenestefrihed uden Lønning og holde ham skadesløs ved, at hans Lønning udbetaltes ham af Forbundets Hovedkasse. Generaldirektionen gik ind herpaa og bevilgede ham

Tjenestefrihed i det halve Aar uden Lønning. Men da det halve Aar var gaaet, afslog Generaldirektionen endog at bevilge Formanden yderligere Tjenestefrihed paa denne Betingelse.

Kongressen i 1907 vedtog da Ansættelsen af en af Forbundet lønnet Forretningsfører uden for aktiv Tjeneste, hvis Generaldirektionen fremdeles afslog at bevilge Formanden Orlov uden Lønning, og Formandsposten skulde da bortfalde. Efter at Kongressen havde vedtaget de hertil sigtende Lovændringer, som Hovedbestyrelsen fik Fuldmagt til at sætte i Kraft, dersom Forholdene udviklede sig i den Retning, der var Forudsætningen for deres Vedtagelse, indvilgede Chr. Nielsen paa Opfordring i at overtage Forretningsførerposten foreløbig for en aarlig Lønning af 1800 Kr.

I Henhold til Kongressens Beslutning ansøgte Chr. Nielsen den 26. Juni 1907 om Tjenestefrihed uden Lønning fra 1. Juli 1907 til 30. Juni 1908; men forinden han modtog Svar herpaa, indledede Generaldirektionen en ny Noteudveksling, der sikkert er uden Sidestykke i Forbundets Historie.

Under 3. Juli 1907 modtog Forbundet en saalydende Skrivelse fra Generaldirektionen:

Fra Hovedbestyrelsen for „Dansk Jernbaneforbund“ har man i den senere Tid gentagne Gange modtaget skriftlige Henvendelser angaaende Ændringer i bestaaende tjenstlige Forhold o. l., der have været fremsatte i en Form, der maa betegnes som ganske utilstedelig.

Man skal saaledes anføre Skrivelse til Trafikdirektøren den 20. April d. A. angaaende Uniformsjakkernes Forarbejdning, Skrivelse af 5. f. M. om Udbetaling af Godtgørelse for midlertidig Forflyttelse, Skrivelse af 6. f. M. angaaende Beregning af Diæter til Stationspersonale i Masnedsund og endelig Skrivelse af 6. f. M. angaaende Uniformsknappernes Forarbejdning, hvori Hovedbestyrelsen tillader sig at udtale en formelig Tilrettevisning til Generaldirektionen.

I den Anledning skal man overfor Dem som Formand for „Dansk Jernbaneforbund“ udtale sin alvorligste Beklagelse af den Tone, hvori Henvendelser fra Hovedbestyrelsens Side ere holdte, idet man tilkendegiver Dem, at man maa forlange, at skriftlige Henvendelser hertil fremsættes i en høflig og passende Form og under fornødent Hensyn til, at Generaldirektionen som Leder af Statsbanerne har Afgørelsen og Ansvarret og derfor ikke kan finde sig i, at en ansvarsløs Besty-

relse for en Forening af en Del af Personalet ligefrem sætter sig til Doms over Generaldirektionens Handlinger.

Generaldirektionen sætter vel Pris paa ved Forhandling med Personalets Foreninger om tjenstlige Forhold at lære Personalets Ønsker at kende og mener, at Forhandling i mange Tilfælde kan virke til Gavn for Personalet, og vilde derfor anse det for beklageligt, om den ovennævnte Skrivemaade i Henvendelser fra Forbundet maatte træde hindrende i Vejen for, at Generaldirektionen kan indlade sig paa Forhandlinger med samme.

Saafermt man imidlertid herefter fra Hovedbestyrelsen maatte modtage skriftlige Henvendelser, der ikke ere holdte i en sømmelig og høflig Form, vil saadanne Henvendelser ikke kunne ventes besvarede.

*Ambt.*

Skrivelsen, der efter hele sin Form synes at have været stilet til Chr. Nielsen personlig, varslede Storm; den var affattet som en Ouverture til det Afslag, der senere skulde komme paa hans Andragende om Tjenstfrihed. Generaldirektionen har formentlig tænkt sig, at den skulde være en Slags Motivering derfor. Chr. Niensens Skrivelser til Generaldirektionen var naturligvis blottede for alt, hvad der smagte af disciplinær Underdanighed, idet han som Forbundets Repræsentant ansaa sig for at staa paa lige Fod med Generaldirektionen; men de var dog altid holdte i en høflig Form. Det er aabenbart ikke faldet i Generaldirektionens Smag, at han saadan uden videre betragtede sig som ligeberettiget Modpart. Generaldirektionen ønskede aabenbart, at Forbundets Formand skulde optræde som Suplikant med ydmyge Bønsskrifter.

Den 9. Juli 1907 modtog Chr. Nielsen Afslaget paa sit Andragende om Tjenestefrihed uden Lønning. Afgørelsen var truffen af Ministeriet, og den var uden nogen som helst Motivering. Naa, Motivering behøvedes jo egentlig heller ikke; den var sendt forud af Generaldirektionen.

Nu forelaa altsaa den Situation, som Kongressen havde forudset, da den vedtog de fornødne Ændringer i Lovene angaaende en Forretningsfører udenfor Tjeneste, til hvilken Post Chr. Nielsen havde ladet sig vælge, og i Henhold til de for dette Tilfælde trufne Beslutninger tilstillede han General-

direktionen Ansøgning om Afsked. Begæringen herom var saalydende:

„Efter at Ministeren for offentlige Arbejder og Generaldirektionen har nægtet at bevilge Tjenestefrihed til Dansk Jernbaneforbunds Formand — hvilken Stilling jeg har den Ære at beklæde — tillader jeg mig ved nærværende, af Hensyn til Bestridelse af denne Post, at andrage den højtærede Generaldirektion om at maatte fratræde min Stilling som Portør ved Statsbanerne fra den 1. August d. A.

Samtidig tillader jeg mig at andrage om at maatte faa tilbagebetalt de i min Lønning som Bidrag til eventuel Pensionering indeholdte Bidrag.“

Ærbødigst

*Chr. Nielsen.*

Endelig var der da kommen en Skrivelse undertegnet „Chr. Nielsen“, som Generaldirektionen saa sig i Stand til at imødekomme, men dog ikke fuldt og helt. Afdragene til Pensionering saa man sig ikke i Stand til at tilbagebetale.

Efter at Chr. Nielsen var afskediget og saaledes var en fri Mand, søgte og fik han Foretræde for Generaldirektør Amt. Han ønskede at høre nærmere præciseret, hvad Generaldirektionen havde haft at indvende mod de Skrivelser, han havde tilstillet den. Til dette Møde med Generaldirektøren medbragte han en saalydende Svarskrivelse:

Under 3. Juli har den ærede Generaldirektion tilstillet os en Skrivelse (Journ. 14182), hvori der udtales en Beklagelse over, at nogle nærmere betegnede Skrivelser fra Forbundets Hovedbestyrelse efter Generaldirektionens Opfattelse ikke er holdt i en høflig og passende Form, hvorhos Generaldirektionen anfører, at Skrivelser af den Natur ikke vil kunne forventes besvarede i Fremtiden.

Vi skal i denne Anledning tillade os at bemærke:

Vi have, efter at have modtaget Generaldirektionens Beklagelse, nøje undersøgt de paagældende Skrivelser, men have vi ikke i disse kunnet finde Udtryk eller Mangel paa Udtryk, der efter vor Opfattelse kunne betegnes som uhøflige eller upassende, medmindre vi skulle se Sagen ud fra det Synspunkt, som Generaldirektionen synes at have givet Udtryk derigennem, at den betegner sig selv som den, der har Afgørelsen og Ansvar, medens Bestyrelsen for det underordnede Personales Hovedorganisation skulde være ansvarsløs.



Denne Synsmaade maa vi imidlertid have Lov til at betegne som i høj Grad utidssvarende som Helhed betragtet, og for det foreliggende Tilfælde næppe helt rigtig. Det er vel rigtigt, at Personalet ingen Indflydelse har, og heller næppe under de foreliggende Forhold kan gøre Fordring paa nogen Indflydelse paa Ledelsen af Statsbanerne, saa længe Talen kun er om økonomiske Dispositioner af den Natur, at de ikke berører dette direkte, hvorimod vi dog tillader os at mene, at Personalet tilkommer en saadan Indflydelse, naar Talen er om at fastsætte den Betaling, de skulle oppebære for deres Tjeneste eller Arbejdsydelse, og paa de Vilkaar, de iøvrigt skulle arbejde under, og vi skulle her have os tilladt at fremsætte den Formening, at Bestyrelsen sidder inde med et ganske overordentligt Ansvar overfor de Funktionærer, der have lagt Varetagelsen af deres Interesser i dens Haand, et Ansvar, der vel paa dette Punkt taaler Sammenligning med Generaldirektionens, al den Stund Rigsdagen, hvad selve Lønningerne angaar, har forbeholdt sig at træffe Afgørelser for store Dele af Personalet, og iøvrigt paa forskellig Vis fører Indseende med Arbejdsvilkaarene, ligesom Ministeren for offentlige Arbejder næppe heller kan lades ude af Betragtning.

Denne Opfattelse ere vi beredt til at lade indanke saavel for Offentligheden som for anden kompetent Myndighed.

Vi kunne altsaa ikke anerkende hverken Generaldirektionens absolute Vetoret saalidt som Bestyrelsens Uansvarlighed, og vi tillader os her at henvise til Ministeriet for offentlige Arbejder, idet nævnte Ministerium, da det indrømmede Personalet Ret til Forhandling, sikkert maa have ment, at der derigennem skulde gives Personalet Indflydelse paa de Vilkaar, hvorunder det skulde arbejde. Naar det i Ministeriets Skrivelse angaaende denne Sag udtrykkelig siges, at Personalet har Adgang til gennem Foreninger at forhandle med deres Foresatte, kan hermed ikke alene være ment, at Generaldirektionen skulde have Lejlighed til at lære Personalets Ønsker at kende, men ogsaa at der virkelig skulde forhandles paa den Maade, at begge Parter have Pligt til at lade sig overbevise af Modpartens Argumenter, naar man fandt, at disse var fyldestgørende og at repræsentere Retten.

Gennem Ministeriets Skrivelse er der saaledes indrømmet Personalet Indflydelse, og vi skulle i høj Grad beklage, om Generaldirektionen skulde bestride dette eller praktisere den modsatte Opfattelse, idet vore Anskuelser herom ikke alene maa betegnes som værende i Pagt med Tiden, men ogsaa at være saa indgroet i Personalet, at man ikke uden stærke Brydninger vil kunne bibringe det nogen anden Opfattelse, eller fratage det den Ret, der en Gang er indrømmet det. Ingen skal mere end vi beklage, om saadanne Brydninger skulle fremkomme, og vi tør sige, at vi mere end én Gang har

maattet mane til Taalmodighed, naar saavel vi som vore Medlemmer have fundet, at der fra Generaldirektionens Side ikke har været taget tilstrækkeligt Hensyn til vore Ønsker og de Argumenter, hvormed vi have kunnet begrunde og forsvare vore Ønsker, men hvor Generaldirektionen uden videre Argumentation har truffet Afgørelser i Strid med disse og endda i Tilfælde, hvor Imødekommenhed hverken vilde have større økonomiske eller andre Følger.

Vi kunne paa Personalets Vegne afgive den Forsikring, at dette stedse skal vide at kende dets Pligter, og herunder ogsaa at tage sin Del af Ansvaret for Driftens forsvarlige Udførelse, for saa vidt det staar i Personalets Magt, men til Gengæld herfor maa vi paa samme Personales Vegne forlange, at der tages alt skyldigt Hensyn til dets Krav, og vi føler det derhos som en Pligt at gøre den ærede Generaldirektion opmærksom paa, at Hovedbestyrelsen ikke i Fremtiden vil kunne afgive nogen Garanti for, at det nuværende Forhold blot vil kunne fortsættes, idet Stemningen i Personalet allerede nu er en saadan, at mere Hensyntagen vil være en absolut Betingelse herfor.

Ærbødigst

*Chr. Nielsen.*

Chr. Nielsen satte Generaldirektøren ind i, i hvilken Anledning han var kommen og ønskede at faa at vide, hvilke Udtryk i Forbundets Skrivelser Generaldirektøren havde fundet utilstedelige, saaledes som det var anført i Generaldirektionens Skrivelse af 3. Juli.

Der udspandt sig nu en Samtale, som findes gengivet i Jernbanetidende for 1. September 1907 saaledes:

„Generaldirektøren: Nej, jeg skal vel ikke lære Dem dansk Stil.“

Forretningsføreren svarede herpaa, at han ikke havde tænkt sig at rette en saadan Anmodning til Generaldirektøren, navnlig da han mente saa nogenlunde at kunne klare sig med det, han allerede havde lært, men at han for Forstaaelsens Skyld maatte finde en saadan Redegørelse ønskelig, idet man efter en nøjere Undersøgelse af de anførte Skrivelser ikke havde kunnet finde Udtryk, som kunde kaldes uhøflige eller utilstedelige.

G.: „Ja, det er jo Deres Fejl.“

F.: „Jeg tror ikke, der er Tale om egentlige Fejl, men snarere, at den forskellige Opfattelse af Skrivelserne skriver sig fra en forskellig Opfattelse af Forholdet mellem Personalets Organisationer og Administrationen.“

G.: „Ja, det kan jo godt være, men iøvrigt har jeg jo intet at tale med Dem om. De er jo udtraadt af Tjenesten, og saa maatte De jo være forberedt paa, at jeg intet vilde have med Dem at gøre.“

F.: „Ja, helt uforberedt var vi heller ikke, men vi havde unægtelig ikke tænkt, at der skulde gaas saa strængt til Bogstavet, al den Stund vi jo ved. Generaldirektøren har forhandlet med Organisationer, der ikke ganske har opfyldt de Betingelser, man hidtil har stillet til os andre.“

G.: „Det ved jeg ikke, men det Spørgsmaal behøver jeg ikke at afhandle med dem.“

F.: „Nej, ganske rigtig, men jeg tør da gøre opmærksom paa, at man altsaa ikke er ganske konsekvent; men naar Generaldirektøren tager Sagen paa denne Maade, maa jeg maaske have Lov til at overrække Dem vort Svar.“ (Her overrakte Chr. Nielsen den Svarkrivelse, han havde i Lommen, og som findes aftrykt ovenfor.)

G.: „Ja, vor Skrivelse krævede ikke noget Svar.“

F.: „Det er jo muligt, men vi har dog fundet, at der var Anledning til et Svar, og jeg haaber da, at Generaldirektøren vil modtage det.“

G.: „Ja, jeg skal se det igennem ved Lejlighed.“

F.: „Denne Stilling kan jeg kun beklage, da det jo ikke kan bidrage til at bringe Administrationen og Personalet nærmere sammen.“

G.: „Nej, men det har De heller ikke gjort noget for i Fortiden.“

F.: „Vor Stilling maatte jo gives af Administrationens Holdning, men har det været lidet i Fortiden, vil det næppe blive mere i Fremtiden, naar Generaldirektøren indtager dette Standpunkt. Vi faar jo saa se at faa hinanden i Tale paa en anden Maade.“

G.: „Ja, det kan De jo forsøge.“

Efter dette, vistnok det sidste Møde imellem Forretningsfører Chr. Nielsen og Generaldirektør Ambt, kan man tænke sig til, hvor det bar hen med hele Forhandlingsforholdet. Der blev endnu sendt et Par Skrivelser fra Forbundet op i Generaldirektionen; men her vilde man ikke modtage dem, da de var underskrevne af „fhv. Portør Chr. Nielsen“ og ikke af en ansat, og sendte dem tilbage til Forbundet velsagtens for at faa dem underskrevne af Viceforretningsføreren eller et andet Medlem af Hovedbestyrelsen, som var ansat ved Statsbanerne. Men Forbundet sendte paany Skrivelserne op i Generaldirektionen uden at forsyne dem med anden Underskrift, og saa hørte man ikke senere noget fra Generaldirek-

tionen. Fra den Dag af var Ordre D. 880 et værdiløst Stykke Papir, som ingen fandt det Umagen værd at benytte. Men Vejen til Ministeren og Rigsdagen stod aaben og blev benyttet.

Ude i Europa var imidlertid sket noget, som fik indgribende taktisk Betydning for Forbundet.

Allerede i 1904 havde Jernbanefunktionærerne i Italien ved Hjælp af Obstruktion med Held gennemført en Lønningsforbedring, og Aaret efter benyttede de østrigske Jernbanefunktionærer ligeledes med Held samme Kampmaade til Gennemførelsen af Forbedringer i deres Kaar. Den danske Presse spidsede Øren. Højre- og Venstrepressen, der sikkert havde Følelsen af, at man ved Lønningsloven af 1903 havde behandlet den danske Jernbanemand ilde, søgte i sin Frygt for denne nye Kampmaades Virkninger at lægge den for Had her hjemme.

Endskønt Obstruktionen i sit Væsen kun er den nøjagtigste Opfyldelse af de Ordre og Bestemmelser, Administrationen selv har givet til Efterlevelse ved Udførelsen af den daglige Tjeneste, søgte Højre- og Venstrepressen at fremstille den paa en helt anden Maade:

„Man vil forsinke Togene ved at drive med Arbejdet, sløse den af, forsømme Tjenesten, kort sagt ved alle mulige Arbejdsuregelmæssigheder bringe Trafiken ud af Gænge“, fortalte den sine Læsere. Af alt det Vrøvl, denne Presse mellem Aar og Dag serverer for sine intet anende Læsere, var de Krøniker, den bragte til Torvs om Obstruktionen, det mest misvisende, fordi dens Fremstillinger var diametralt modsat de virkelige Forhold.

At Jernbanemændene her hjemme med Interesse drøftede Betingelserne for den nye Kampmaades Anvendelse er en given Ting, og mange saa heri den Hjælp, som skulde faa de vigtigste Sager til at glide igennem.

I selve Administrationen var man nervøs. Ligefrem forbyde Personalet at *overholde* Ordrene, som man ellers til daglig Brug straffede det for at *overtræde*, kunde man ikke; thi det vilde selvfølgelig fremkalde et rent disciplinært Anarki. Ad-

ministrationen stod her overfor et vanskeligt Problem, der kun kunde løses ved at straffe baade Overholdelsen og Overtrædelsen af de Forskrifter, den selv havde givet. Den maatte derfor nøjes med, da den i Slutningen af 1906 troede Obstruktionen umiddelbart forestaaende, i Almindelig Instruks at henhøre Obstruktion, Forberedelse af og Opfordring til Obstruktion til de alvorlige Tjenesteforseelser, som vilde have Afskedigelse til Følge. For at kunne gøre dette, maatte den endda give Obstruktionen den misforstaaede Fortolkning som utilbørlig Forhaling af Arbejdet.

Man ramte altsaa ganske ved Siden af. Personalet kunde fremdeles overholde Bestemmelserne paa det nøjeste, blot de lod være at kalde Fremgangsmaaden Obstruktion eller utilbørlig Forhaling. At overholde de af Administrationen givne Bestemmelser for Arbejdets Udførelse vilde altid være en tilbørlig Fremgangsmaade, uanset om den tog lang eller kort Tid.

Administrationens Nervøsitet ses bedst af de Foranstaltninger, den satte i Scene, da Pressen i December 1906 berettede om, at det paa et Møde i København skulde være besluttet at iværksætte Obstruktion under Juletrafiken samme Aar.

Endskønt Formanden for Forbundet, Chr. Nielsen, straks dementerede dette Presserygte, troede man ham ikke, og Statsbaneauditøren, som den Gang netop havde tiltraadt sit Embede ved Statsbanerne, blev beordret til at afholde Forhør over en Række Funktionærer, som mistænktes for at sidde inde med Kendskab til, hvad der laa til Grund for Rygterne.

De foranstaltede Forhør blev imidlertid resultatløse og skulde naturligvis blive det, eftersom der sandsynligvis slet ikke var afholdt noget Møde, hvor det var besluttet at iværksætte Obstruktion under Juletrafiken i 1906.

Denne Nervøsitet hos Administrationen og i Pressen skulde imidlertid blive den Drivkraft, som Forbundet i saa høj Grad savnede. Hvorledes den kom til at virke, skal fremstilles under et senere Afsnit.

## 2. TANTIÊMEN OG HJÆLPEFONDENS GRUNDLÆGGELSE

Som tidligere omtalt havde Lønningsloven af 15. Maj 1903 et særligt Afsnit om Andele i Udbyttet af Statsbanerne. Lovgivningsmagtens Hensigt hermed var, at Udbytteandelene eller Tantiêmen, som de almindeligvis kaldtes, skulde ansøre Personalet til en sparsommelig Drift. Generaldirektør Ambt var i 1902 sat til at lede Statsbanerne, fordi han mentes i at være i Besiddelse af Egenskaber, der vilde være egnede til med Jernhaand at føre denne Sparsommelighedstanke ud i Livet. For at ansøre Jernhaanden var der tildelt de øverste Embedsmænd med Generaldirektøren i Spidsen et uforholdsmæssigt stort Antal Udbytteandele, der løb op i Tusinder af Kroner, medens det underordnede Personales Andele beskedent holdt sig nede omkring 60—100 Kr. for et Aar.

Fra det underordnede Personales Side mødtes dette Afsnit af Loven til en Begyndelse med ret stor Ligegyldighed, fordi det ikke troede det muligt, at Statsbanerne, der hidtil var ledet ud fra Principer, som nærmest kunde kaldes samfundsmæssige, pludseligt skulde kunne give et saadant Udbytte, at det kunde give Tantiême.

Det varede dog ikke ret længe, inden Personalet fik at føle, at de ledende Principer for Driften førtes længere og længere ud i det forretningsmæssige. Det følte bl. a. i den daglige Tjenestes Intensitet og Længde, i de snævraste Fortolkninger af Personalets Rettigheder og i den absolute Modstand, et hvert nok saa vel begrundet Krav stødte paa. Ogsaa Statsbanernes Kunder fik Tantiêmens Jernhaand at føle paa mange forskellige Omraader.

Under disse Omstændigheder gav Statsbanerne Udbytte.

Personalet indsaa nu, at Lovens Tantiêmeafsnit ikke var saa ligegyldigt, som det straks havde antaget, og at Tantiêmen, der for en væsentlig Del var indtjent paa Bekostning af dets Arbejdskraft, blev meget uligeligt fordelt. Navnlig vakte det Harme, at Depotarbejderne var holdt helt udenfor Fordelingen.

Fagpressen kritiserede baade Systemet og Fordelingen ret ubarmhjertigt. Ogsaa Dagspressen tog Del i denne Kritik.

Generaldirektionen, der vistnok følte sig ilde berørt af den offentlige Kritik, søgte nu at tilplastre Saaret ved at give Depotarbejderne et femte Alderstillæg paa 60 Kr., som den Aaret forud havde afslaaet at give. Men det hjalp selvfølgelig ikke; Depotarbejderne kunde ikke føle sig tilfredsstillede ved, at kun de ældste af dem opnaaede et Tillæg til Lønnen. Som Vederlag for Afsavn af Tantième kunde dette Lønningstillæg altsaa ikke betragtes, og Kritiken fortsattes.

Den første Tantième udbetaltes den 1. September 1904 og udgjorde en samlet Sum af 750,000 Kr.

Omtrent samtidig hermed, men til en Begyndelse uden Forbindelse med Tantièmeudbetalingen, fremsatte Pakmester *Valdemar Petersen*, Aarhus, for Togpersonalets Afdeling i 3. Kreds Forslag om Oprettelse af et Sanatorium for tuberkuløse Medlemmer og deres Familie.

Kongressen, som afholdtes i København den 23. og 24. Oktober 1904, drøftede Sagen indgaaende og nedsatte et Udvalg paa 5 Medlemmer til at arbejde videre med Sagen indtil næste Aars Kongres for dér at fremsætte et fuldstændig formuleret Forslag.

Den ydre Foranledning til, at Forslaget fremkom netop paa dette Tidspunkt og tog Sigte paa at oprette et Sanatorium, var den, at Tuberkulosen optraadte i et saadant Omfang, at det næsten var umuligt at skaffe Patienter Optagelse paa noget af de da bestaaende Sanatorier. Som Eksempel herpaa nævnede Valdemar Petersen i sin Motivering af Forslaget, at der paa Ry Sanatorium kun fandtes 120 Senge, medens 1200 Patienter havde anmodet om Optagelse paa dette Sanatorium. Det forfærdende Omfang, som Sygdommen havde taget, havde givet Anledning til, at Lovgivningsmagten var begyndt at beskæftige sig med Sagen. Resultatet heraf blev Loven om Foranstaltninger til Tuberkulosens Bekæmpelse, i Følge hvilken der kunde ydes et nærmere fastsat Tilskud pr. Seng, medens iøvrigt Opførelse af Sanatorier blev overladt det

private Initiativ, der ved disse Tilskud maatte føle sig tilskyndet til Oprettelse af Sanatorier.

At Forholdene ikke var bedre blandt Jernbanefunktionærerne end i Befolkningen som Helhed fremgik til Overflod af de mange Opraab til Indsamling, der havde været fremsat i Jernbanetidende for at komme tuberkuløse Jernbanemænd og deres Familier til Hjælp.



Vald. Petersen.

Medens Sanatorieudvalget arbejdede, fremsatte Togbetjent *Chr. Petersen* — Forbundets nuværende Sekretær *Chr. Vejre* — i Jernbanetidende for 15. Februar 1905 den Tanke at lade foretage en Indsamling paa den Dag, Tantiémen hvert Aar udbetaltes, for paa denne Maade at tilvejebringe en Tuberkulosefond. Som nærmere Udformning af denne Tanke foreslog han endvidere, at Indsamlingen

mest praktisk lod sig foretage ved Salg af trykte Mærker til en eller to Kroner Stykket.

Valdemar Petersen kvitterede i Jernbanetidende med Tak for den fremsatte Idé.

Paa et Møde den 11. Juli 1905 vedtog Hovedbestyrelsen at føre Idéen ud i Livet ved at lade trykke Mærker, som skulde sælges over hele Landet, naar der for anden Gang udbetaltes Tantiéme, den 1. September 1905. Man søgte og fik Generaldirektionens Tilladelse til Friforsendelse af baade Mærkerne og de derfor indkomne Penge. Det ved Salget af Mærkerne tilvejebragte Beløb vedtog Hovedbestyrelsen at lade staa urørt, indtil Kongressen i Oktober 1905 havde taget Beslutning om Sanatorieudvalgets Betænkning og dermed om Pengenes Anvendelse.

Indsamlingen den 1. September 1905 gav det anselige Beløb af 7531 Kr., hvoraf 2000 Kr. var bragt til Veje ved Salg af Mærker til Ikke-Medlemmer. Det var en ret lovende Begyndelse, men der var ogsaa megen Trang at afhjælpe.



Sanatorieudvalget var i sin Betænkning gaet bort fra den oprindelige Plan om Oprettelse af et Sanatorium. Grunden hertil var, at Loven om Foranstaltninger til Tuberkulosens Bekæmpelse, der var vedtaget, mens Udvalget arbejdede, havde faaet et saadant Udseende, at der var Udsigt til, at der vilde blive tilvejebragt tilstrækkeligt Sanatorieplads. Udvalget havde derfor indskrænket sig til at stille Forslag om, at der ydedes Hjælp til Betaling for Sanatorieophold, Hjælp til Anskaffelse af de for et saadant Ophold nødvendige Garderobegenstande, Hjælp til styrkende Forplejning i Hjemmet efter overstaaede Sygdomme af enhver Art, naar Lægens Anbefaling forelaa, Tilskud til Medlemmer, som under Sygdom ikke oppebar fuld Lønning, samt Hjælp til Medlemmer, som under Sygdom var kommen i trykkende økonomiske Forhold. Pengene hertil skulde tilvejebringes dels ved aarlige Indsamlinger paa Tantiemens Udbetalingsdag og dels ved et fast maanedligt Kontingent af 25 Øre. Den saaledes tilvejebragte Fond skulde benævnes Dansk Jernbaneforbunds Hjælpefond og administreres af Hovedbestyrelsen. Saaledes var i store Træk Sanatorieudvalgets Betænkning.

Efter Drøftelse og Udvalgsbehandling paa Kongressen i Odense, Oktober 1905, vedtoges Vedtægterne for Dansk Jernbaneforbunds Hjælpefond.

Efter at Personalets Andel i Tantiemen bortfaldt med Vedtagelsen af Lønningsloven af 27. Maj 1908, sikredes Hjælpefondens fortsatte Bestaaen ved et fast Kontingent. I Tidernes Løb er der foretaget adskillige Ændringer i Hjælpefondens oprindelige Vedtægter; men disse Ændringer har dog nærmest tilsigtet en nærmere Udformning af de oprindelige, efterhaanden som man igennem det praktiske Arbejde indvandt Erfaringer. Det, som var Vedtægternes Hovedtanke, er blevet staaende — et Bevis for, at man i 1905 ved Hjælpefondens Grundlæggelse afhjalp et længe og dybtfølt Savn i de Hjem,



Det første Hjælpefondmærke.

hvor Sygdommen havde holdt sit Indtog. I de siden den Tid forløbne Aar er der indtil 31. Marts 1924 af Hjælpefonden udbetalt 1,651 Understøttelser til et samlet Beløb af 151,007 Kr.

### 3. KAMPEN FOR ET HUSLEJETILLÆG

En af de største Mangler ved Lønningsloven af 15. Maj 1903 var Manglen af et Huslejetillæg. Ved de tidligere Lønningslove for Statsbanernes Personale var der tilstaaet dette Opholdstillæg, som i nogen Grad raadede Bod paa den store Forskel i Husleje, der fandtes mellem de forskellige Steder af Landet. Og det mærkelige var, at man i Aaret 1902 havde givet Postfunktionærerne en Lønningslov, ved hvilken der var givet Huslejetillæg til dette Personale, samtidig med at man fjernede det samme Princip fra Statsbanepersonalets Lønninger Aaret efter. Denne Inkonsekvens skærpedes endvidere derved, at Statsbanernes Administration ved de Lønningsreglementer, den i 1904 gennemførte for Depot- og Banepersonalet, fastslog Huslejetillægets Princip ved at give højere Lønninger paa de dyreste Steder, end man gav i Almindelighed.

Forbundet havde straks sin Opmærksomhed henvendt paa dette Forhold og søgte at raade Bod derpaa. Ved de store Møder, som afholdtes Sommeren før Lønningslovens Vedtagelse var Kravet om et Huslejetillæg det, som blev holdt stærkest i Forgrunden, men forgæves. Man vil i et tidligere Afsnit have set, hvorledes blandt andre Folketingsmand Guldbrandsen, der havde været Medlem af Jernbanekommissionen, var gaaet mere bestemt en sagligt imod dette Krav.

Aaret efter Lønningslovens Vedtagelse fortsatte man Bestræbelserne for at faa gennemført en Bevilling til Huslejetillæg, idet man androg Ministeren for offentlige Arbejder (C. Hage) om paa Finanslovsforslaget for 1904—05 at søge den fornødne Bevilling, men modtog et Afslag, idet Ministeren

mente, at man først maatte have nogle Aars Erfaring for, hvorledes Lønningsloven virkede, inden der kunne tænkes paa at fremsætte et saadant Forslag.

Ved Folketingsmand *Chr. Rasmussen* (Helsingør), der var Socialdemokratiets Ordfører i Jernbanesager, blev der sidst paa Aaret 1904 indgivet et Anragende til Folketinget om Huslejetillæg til de lavere Lønningsklasser.

Med Andragendet fulgte en fyldig Motivering, som ikke alene fremholdt de Inkonsekvenser, der ovenfor er gjort Rede for, men hvori Opmærksomheden ogsaa blev rettet paa, at man havde givet Huslejetillæg til Postfunktionærerne, til Trods for at deres Lønninger gennemgaaende laa betydeligt højere end Jernbanefunktionærernes. Man fandt det derfor dobbelt urimeligt, at der ikke ydedes Jernbanefunktionærerne Huslejetillæg.

Omkring ved Nytaar 1905 skete der i det politiske Liv en Begivenhed, som man haabede skulde skabe bedre Betingelser for Huslejetillæggets Gennemførelse.

Venstreregeringens Krigsminister saa sig paa Grund af politiske Begivenheder nødsaget til at demissionere. Regeringens Flertal gjorde imidlertid fælles Sag med ham, saaledes at Konsejlspræsident *Deuntzer* sad alene tilbage med Finans- og Trafikminister *C. Hage* og Marineminister *Jønche*, der tilsammen repræsenterede Venstreregeringens venstre Fløj. Men da *Deuntzer* ikke saa sig i Stand til at rekonstruere sit Ministerium med den fornødne Flertalsbasis i Folketinget, maatte han paa de tre Ministres Vegne indgive Demissionsbegæring.

Dette Brud i Venstreregeringen førte til Dannelsen af det radikale Parti. *J. C. Christensen* dannede herefter det nye Kabinet, hvori Højesteretssagfører *Svend Høgsbro* blev Minister for offentlige Arbejder eller Trafikminister, som det i daglig Tale kaldtes.

Den nye Regering var ikke saa stærk som den gamle, thi den havde nu foruden Socialdemokratiet det radikale Parti imod sig. Det moderate Venstre og Højre var kun faatallige, og Højre var desuden ikke helt uden Forstaaelse af det ret-

færdige i at yde Huslejetillæg til det underordnede Jernbanepersonale.

Andragendet om Huslejetillæg var i Folketinget blevet henvist til Behandling i Finansudvalget, og herfra kom det i Dagene omkring den 20. Marts 1905 til eneste Behandling i Folketinget. Ministeren (*Sv. Høgsbro*) og Venstres Ordfører (*Jens Busk*) gik begge stærkt imod det, idet de henviste til, at der var gaaet saa faa Aar, siden Lønningsloven blev given, og desuden fremholdt de den stærkt voksende Tantième som et Gode, Jernbanefunktionærerne havde fremfor de andre Etaters Personale. I Finansudvalget havde de to socialdemokratiske Medlemmer *K. M. Klausen* og *Harald Jensen* været alene om at gøre Indstilling. Da det under disse Omstændigheder var givet, at Indstillingen vilde blive forkastet, tog *Chr. Rasmussen*, efter en udmærket Anbefaling af Sagen, Andragendet tilbage for ikke at berede det forøgede Vanskeligheder i den næste Rigsdagssamling.

Under Sagens Behandling var det af Udtalelser fra Rigsdagsmænd blevet Hovedbestyrelsen klart, at Modstanden mod Huslejetillæget for en stor Del grundede sig paa den Misforstaaelse, at man i Rigsdagen mente, at Jernbanefunktionærerne ved Lønningsloven af 1903 gennemgaaende havde faaet Lønningsforbedringer. Bl. a. havde Folketingsmand *Guldbrandsen* udtalt sig saaledes:

„ . . . . Det kan gjerne være, at der er begaaet en lille Fejl fra Jernbanekommissionens Side, den Gang denne Kommission bragte i Forslag, at det saakaldte Opholdstillæg skulde bortfalde. Det er nok muligt, og det er ogsaa nok muligt, at vi siden hen kommer til at bøde paa denne Fejl for Statsbanernes Vedkommende. Forholdet er jo i Virkeligheden det, at medens man vedtager Huslejetillæg for de andre Etater, baade Post- og Telegrafvæsenet, saa sletter man Opholdstillæget for Statsbanefunktionærerne; men jeg maa samtidig udtale, at den Gang vi fastsatte Lønningerne i Jernbanekommissionen, toge vi netop Hensyn til, at Opholdstillæget skulde bortfalde, og vi foreslog højere Lønninger, end vi ellers havde villet; vi foreslog Lønningerne saa meget forhøjede ud over, hvad vi egentlig mente kunde være rigtigt, at vi troede, at Funktionærerne derved vilde være dækkede for Afsavn af Opholdstillæget . . . .“

Den 14. Juni 1905 tilstillede Hovedbestyrelsen atter Ministeren for offentlige Arbejder et Andragende om Huslejetillæg, og under et Foretræde hos Ministeren om samme Sag fremholdt en Deputation fra Hovedbestyrelsen disse Udtalelser af Folketingsmand Gulbrandsen. Ministeren lovede tilsidst Deputationen, at han ikke skulde være uvillig til at fremsætte et Forslag, hvis han kunde finde „en Knage at hænge sin Hat paa“.

Deputationen gik fra Ministeren med Indtrykket af at have overbevist ham, og at der nu var lysere Udsigter for Huslejetillæggets Gennemførelse. Hvor forbavset blev den derfor ikke, da den i Slutningen af Juli Maaned modtog Afslag paa Andragendet — et Afslag med samme Motivering som de to foregaaende Aar.

Nu maatte Sagen selvfølgelig i Rigsdagen igen, og for at finde en Knage til Ministerens Hat gik Portør *O. Andersen*, den nuværende Viceforretningsfører, i Gang med at udregne, hvorledes hver enkelt Portør var bleven stillet ved Lønningsloven af 1903 i Forhold til den Indtægt, vedkommende havde, umiddelbart før denne Lønningslov traadte i Kraft. Det vilde føre for vidt her at komme ind paa Enkeltheder i denne Udregning. Det vil være tilstrækkeligt at nævne Hovedresultatet, der viste, at ikke mindre end 1159 Portører var kommen paa Mindreindtægt ved Lønningslovens Gennemførelse og maatte alle for at holdes oppe paa deres tidligere Indtægt have personligt Tillæg. Og dog led de en reel Indtægtsnedgang ved, at Bidragene til deres Pensionering var blevne forhøjede fra 2½ til 5 %. Summen af disse personlige Tillæg androg 58774 Kr. De vilde først bortfalde, efterhaanden som de paagældende Portører ved Alderstillæg naaede op paa samme eller højere Lønning, som de havde før Lovens Ikrafttræden. For manges vedkommende vilde det vare 10 Aar, inden de paa denne Maade opnaaede at faa de personlige Tillæg afviklede. Deres Lønningsindtægt vilde altsaa i disse 10 Aar staa paa samme Stade, uden at de mærkede, at de fik Alderstillæg.

Efter at disse Beregninger var blevne bekendtgjorte i Jernbanetidende for den 15. December 1905, gik Togpersonalets og Søfartspersonalets Afdelinger ligeledes i Gang med at udregne, hvor mange af disse Afdelings Personale, der maatte holdes oppe paa deres tidligere Lønning ved personlige Tillæg, og her viste det sig, at Forholdene var tilsvarende.

Helhedsbilledet viste sig at være saaledes:

Af 2060 Portører	fik 1159 (56 0/0)	58,774 Kr. i personl. Tillæg
" 779 Togbetjente	" 494 (63 0/0)	22,610 " - " "
" 144 Matroser	" 74 (50 0/0)	1,824 " - " "
" 133 Skibsfyrbødere	" 47 (35 0/0)	789 " - " "
Af 3116 ansatte	fik 1774 (58 0/0)	83,997 Kr. i personl. Tillæg

Det vil altsaa sige, at Lønningsloven af 15. Maj 1903 gav 58 pCt. af det underordne Personale 83,997 Kr. mindre i Lønningsindtægt, end de havde i Forvejen.

Agitationsudvalget i 1. Kreds afholdt 12. Januar 1906 et af 700 Medlemmer besøgt Møde i Arbejdernes Forsamlingsbygning, Enghavevej 40, København, hvor Folketingsmændene *Chr. Rasmussen, Hyller, Zahle* og *Jens Busk* efter Indbydelse var kommen til Stede. Interessen paa dette Møde samlede sig stærkt om de ovenfor omtalte Udregninger, der navnlig gjorde et stærkt Indtryk paa Jens Busk, og han lod skinne igennem, at det kunde godt være, at Finansudvalget, hvortil Andragendet om Huslejetillæg ligesom det foregaaende Aar var henvist, nu vilde komme til et andet Resultat.

Hovedbestyrelsen sørgede for at faa Udregningerne om Lønningslovens Virkninger omdelt i Folketinget, saaledes at ingen Folketingsmand skulde være i Tvivl om Sagens sande Sammenhæng.

Da eneste Behandling af de til Finansudvalget henviste Andragender den 8. Marts 1906 fandt Sted i Folketinget, viste det sig, at Finansudvalget havde besluttet enstemmigt at henvise Forbundets Andragende om Huslejetillæg til Ministeren (*Sv. Høgsbro*).

Men hvorledes stillede nu denne Minister, som havde lovet Forbundets Repræsentanter, at han ikke skulde være uvillig

til at fremsætte et Forslag om Huslejetillæg, blot han kunde finde en Knage at hænge sin Hat paa, sig til en saadan Henviisning, der betød det samme som en Opfordring til at søge Spørgsmaalet løst?

Han stillede sig vranten og uvillig.

Ministeren havde søgt en Knage, han kunde hænge sin Hat paa, og nu, da Finansudvalget kom og tilbød Ministeren denne Knage, vilde han ikke modtage den.

Hvorledes skal man forklare sig denne Forvandling?

For Forbundet var der kun én sandsynlig Forklaring, og den gik ud paa, at Minister Høgsbro var et Redskab i Generaldirektør Ambts Haand til at skærme og bevare Tantiemen ubeskaaret. Generaldirektørens 5000 Kr. i Tantieme skulde bevares, og saa maatte et Huslejetillæg til Funktionærene slaas ned.

Under disse Omstændigheder trak Venstres Folketingsmænd sig tilbage; de vilde ikke styrte deres egen Minister.

Under Tillægsbevillingslovens Behandling den 24. Marts s. A. fremsatte Socialdemokratiets og de radikales Finansudvalgsmedlemmer: *K. M. Klausen, Harald Jensen, Zahle og Christiansen Beder* et Ændringsforslag, der gik ud paa at bevilge 300,000 Kr. til Huslejetillæg. Men Ministeren skød sig nu ind under, at der var nedsat en Tjenesteboligkommission, som skulde undersøge, om Spørgsmaalet ikke lod sig løse ved Opførelse af Tjenesteboliger.

Forslagsstillerne lod ham da ogsaa vide, at hans Henviisning til Tjenesteboligkommissionen kun var en tom Udflugt. Huslejetillæg til Funktionærene kunde aldeles ikke foregribe



K. M. Klausen.

Tjenesteboligkommissionens Arbejde, eftersom Loven bestemte, at de Funktionærer, der boede i Tjenesteboliger, ikke kunde faa Huslejetillæg.

Efter en interessant Forhandling kom Ændringsforslaget om de 300,000 Kr. til Afstemning ved Navneopraab, hvorved det forkastedes.

Denne Afstemning viste til Overflod, at de overbevisende Grunde ikke var tilstrækkelige. Hvilket mægtigt Arbejde laa der ikke bag alle Udregninger om Lønningslovens Virkninger, og Venstre var paa et givet Tidspunkt overbevist deraf og til Sinds at fremme Sagen. Men en Minister, der politisk dækkede en næsten almægtig Generaldirektør, benyttede sin Stilling til at standse Sagen.

I Forsommen 1906 fandt der Valg Sted til Folketinget og Hovedbestyrelsen benyttede denne Lejlighed til at sørge for, at Venstres Forhold til de lavere stillede Statsbanefunktionærer blev belyst for Vælgerne. Daværende Konduktør *Chr. Petersen* (nu Sekretær Vejre) blev udpeget til dette Hverv, og i Løbet af Valgkampagnen besøgte han saa godt som alle Valgkredse og gjorde ved de større Møder Rede for Jernbanemændenes beskedne Krav, der brutalt var afvist af Venstre. Husmænd og Lønarbejdere lyttede interesseret til disse Oplysninger, og navnlig var det ubehageligt for Regeringsvenstre at faa holdt frem, at det havde afvist de lavest lønnede Tjenestemænds Lønkrav, medens det havde bevilget antagelige Løntillæg til Officererne. Adskillige af Venstres Rigsdagkandidater saa sig ogsaa nødsaget til at love at tage Sagen under mere velvillig Overvejelse.

Magten sad i Rettens Sted, og der maatte mere til end Løfter; men man var klar over, at Forbundet maatte vise Klør.

Under disse Forhold traadte *N. P. Christensen* tilbage som Formand ved den efterfølgende Kongres, og *Chr. Nielsen* valgtes. Og Kongressen viste baade Tænder og Klør.

I en lang Resolution, hvormed Kongressen 1906 godkendte det forløbne Aars Virksomhed, tog den for første Gang



alvorligt Sigte paa Fremtiden, idet den gav Hovedbestyrelsen det bestemte Paalæg at udarbejde nærmere Forslag og Vejledninger for Obstruktionens Iværksættelse og ved Udløbet af Rigsdagssamlingen 1906—07 at have alt klart til saadan Iværksættelse, saafremt Forbundets Mærkesager til den Tid var uløste.

De tidligere Kongresser havde altid, naar de gav Hovedbestyrelsen bestemte Paalæg, indskrænket sig til at bruge den forslidte og traditionelle Vending om ved alle til Raadighed staaende Midler at søge Sagerne løste. Men da Hovedbestyrelsen ikke havde andre Midler til Raadighed end Mund og Pen og den Overbevisnings Magt, der kunde lægges i begge Dele, kom Hovedbestyrelsen faktisk til at kæmpe alene medens Medlemshærens store Flertal forholdt sig som passiv Tilskuer.

Nu havde det vist sig, at den Overbevisnings Magt, der laa i de nøgne Kendsgerninger og de klare uomstødelige Tal ikke paaagtedes. Kongressen tog Konsekvensen heraf, idet den sagde til Hovedbestyrelsen: Vi giver Dig Tilsagn om, at Medlemmerne fra nu af skal blive Aktører og hver indenfor sit Omraade gøre sin Indsats, hvis Overbevisningens Magt heller ikke denne Gang slaar til.

Da Chr. Nielsen og Viceformanden, J. Christophersen, nu Togfører i Esbjerg, i Slutningen af September 1906 havde Foretræde hos Trafikminister Høgsbro for at forhøre sig om, hvorvidt de paa Finanslovsforslaget kunde forvente at se et Forslag sigtende til at imødekomme Andragendet om Huslejetillæg, som Finansudvalget havde henvist til hans Overvejelse, var Ministeren kort og affejende.

„Det vil De faa at se, naar Finanslovsforslaget er forelagt“, svarede han i en ildevarslede Tone.

Ved Finanslovsforslagets Forelæggelse viste det sig, at der ikke var opført noget Beløb til Huslejetillæg; men derimod var der opført et Beløb til Opførelse af Tjenesteboliger. Ministeren vilde altsaa løse Spørgsmaalet om Huslejetillæg til *Byerne* ved at bygge Tjenesteboliger *paa Landet*.

Under disse Omstændigheder formaaede Hovedbestyrelsen

de socialdemokratiske og radikale Medlemmer af Finansudvalget til paany at fremsætte det i den foregaaende Rigsdagssamling forkastede Forslag om 300,000 Kr. til Huslejetillæg.

Men forinden dette Forslag naaede til Behandling i Folketingssalen, skete der en anden betydningsfuld Begivenhed.

Der fremkom, som tidligere omtalt, i Begyndelsen af December 1906 i et københavnsk Dagblad det Rygte, at der under den forestaaende Juletrafik vilde blive iværksat Obstruktion ved Statsbanerne. Chr. Nielsen dementerede Rygtet; men man troede ham ikke, Rygtet vedblev at holde sig.

Kun faa Dage herefter, den 13. December 1906, nedsatte Finansminister *Vilh. Lassen* en Lønningskommission for Jernbane-, Post-, Told- og Telegrafetaten. Til Medlemmer af Kommissionen udnævntes Departementchef i Finansministeriet *A. C. Schlichtkrull*, Formand, Telegrafdirektør *N. R. Meyer*, Direktør ved Statsbanerne, *C. O. Rimestad*, Overtolddirektør *Weibel* og Kontorchef under Generaldirektoratet for Postvæsenet *V. Malling*.

I Kommissoret for denne Kommission hed det:

„De gældende Lønningslove for de 4 store Etater, Jernbane-, Post-, Told- og Telegrafvæsenet, er givne for saa faa Aar tilbage, at der ikke vil kunne være Tale om allerede nu at foretage en almindelig Revision af dem. Men Forholdet har medført, at man dog maa ønske snarest muligt at kunne gennemføre Ændringer paa visse Punkter i disse Love.

I saa Henseende skal man først henlede Opmærksomheden paa det uheldige i, at der er Ulighed i Lønningsreglerne indenfor disse Etater.

De Klasser af Embedsmænd og Funktionærer, der indenfor de forskellige Etater maa siges at være ligestillede med Hensyn til Ansvar og Betydningen af deres Gerning, bør ogsaa af Staten stilles under lige økonomiske Forhold. En saadan Lighed vil styrke Følelsen af, at der handles retfærdigt mod dem, der er i Statens Tjeneste, og den vil derved bidrage til at skaffe Ro i Etaterne. I de nuværende Lønningslove er Ligheden ikke fuldt gennemført, og det vil være vanskeligt at naa den, naar ikke de herhen hørende Forhold tages under samlet Overvejelse.

Dette kan ske gennem en Kommission, der nedsættes af de Ministerier, under hvilke de nævnte Etater sorterer.

I Henhold hertil vil Kommissionen have at stille Forslag til saadanne Ændringer i Lovene, at Ligheden i Lønningsforholdet mellem Eterne i videst muligt Omfang naas.

De senere Aar og navnlig det sidste, har bragt en ikke ringe Fordyrelse af de almindelige Livsfornødenheder. Der er vel ingen Grund til at tro, at det nuværende Prisniveau vil holde sig gennem mange Aar, og man vil derfor ikke paa det kunne begrunde Kravet om en *almindelig* Lønningsforhøjelse. Men selv en kortere varende Fordyrelse af Levnedsmidlerne føles stærkt af de lavest lønnede Funktionærer, og hvis den strækker sig over flere Aar, vil den kunne sætte dem føleligt tilbage. Det turde derfor være tilraadeligt, uden at afvente en almindelig Lønningsrevision, at søge gennemført nogen Forbedring af disse Funktionærers Stilling, og man ønsker Kommissionens Forslag ogsaa herom. Et Dyrtidstillæg, der kun er bestemt til at skulle vare, saa længe de særligt høje Priser holder sig, eller som kun gives paa bestemt begrænset Tid har store Ulemper. Hvad der bør tænkes paa, er da en fast Lønningsforbedring for de lavest lønnede Funktionærer, en Forbedring, der kan give dem nogen Modstandskraft overfor de Stigninger i Livsfornødenhedernes Pris, der erfaringsmæssig med visse Aars Mellemløb vender tilbage. Forslagene om de herved motiverede Lønningsforhøjelser bør dog som Regel kun angaa de Funktionærer, hvis Lønning er 1500 Kr. og derunder.“

Som man vil se af det ovenfor citerede af Kommissoret, var ét af Hovedformaalene at skaffe Ro i Eterne. Den Uro, der havde været i Jernbaneetaten, havde altsaa gjort sin Virkning. Frygten for Obstruktion havde altsaa sat sin første Frugt i Nedsættelse af Lønningskommissionen.

Trafikminister Høgsbro, hvis Politik i Spørgsmaalet om Huslejetillæg laa uden for det parlamentarisk tilladelige, blev reddet ved at blive sat ud af Spillet som Forgrundsfigur. Det var nu Finansminister Vilh. Lassen, der havde Têten i Lønningssagen, og Venstre turde paany udsætte sig for en Forkastelse af det af Socialdemokrater og Radikale stillede Forslag om Huslejetillæg.

#### 4. LØNNINGSKOMMISSIONEN OG PERSONALET'S LØNNINGSUDVALG

Situationen var nu en saadan, at den gjorde et vist Samarbejde imellem de fire Etaters Personale nødvendigt. Allerede forinden Lønningskommissionens Nedsættelse, havde Repræsentanter for Jernbane-, Post-, Told- og Telegrafetaten været samlede til Møder, hvor man var enedes om at indsende et Andragende om Dyrtidstillæg. Som det fremgaar af Kommissoriet for Lønningskommissionen, erkendte Regeringen, at det var Dyrtid; men den tilkendegav tillige, at den ikke vilde fremme et Dyrtidstillæg.

Det allerede indledede Samarbejde om Dyrtidstillæg maatte nu fortsættes. Regeringen havde ikke givet Personalet nogen som helst Repræsentation i Lønningskommissionen, og saa maatte Personalet lave sin egen Lønningskommission eller Lønningsudvalg.

Efter at man var enedes om Formerne herfor og Repræsentationen i Udvalget, der blev fastsat til 3 for hver af de fire Etater, valgte Forbundet for sit Vedkommende Formanden *Chr. Nielsen*, Viceformanden *J. Christophersen* og Hovedkassereren *R. Rasmussen* (nu *R. Kantsø*). Udvalget konstituerede sig i sit første Møde paa „Gimle“ med *Chr. Nielsen* som Formand og Toldopsynsmand *A. C. Andersen* som Sekretær.

Embedsmændene havde ligeledes samlet sig i Lønningudvalg og konstitueret sig med Stationsforstander *Diechmann* som Formand og Toldinspektør *Ivar Berendsen* som Sekretær. Der blev imellem de to Udvalg aftalt Samarbejde, saa snart de var færdige hver indenfor sit Omraade. Udvalgene afholdt herefter alle Møderne i Jernbaneforeningens Lokaler, Vesterbrogade 18, København.

Hvis Udvalgene skulde vente sig nogen som helst Hensynstagen til sit Lønningsarbejde, hvorom de ventede Forhandling med Kommissionen, maatte de selvfølgelig arbejde efter de Grundlinier, der var trukne op i Kommissoriet.

Finansminister Vilh. Lassen havde ganske vist ikke rent ud lovet saadanne Forhandlinger; men han havde udtalt, at Lønningskommissionen og Personalets Lønningsudvalg nok skulde finde hinanden, og det blev den Gang opfattet saaledes, at det var Ministerens Ønske, at en saadan Forhandling kom i Stand.

Altsaa maatte Udvalgene følge Kommissoriets Grundlinier. For hele Arbejdets Gang var det derfor nødvendigt at udfinde en Regel, hvorefter man kunde ligestille Stillingerne i de forskellige Etater, og hvem der skulde i Bundklassen. Men denne, den første Opgave, viste sig at være den allervanskeligste. Og Vanskelighederne stammede da navnlig fra Postvæsenets Repræsentanter, der hver repræsenterede en af tre splittede Foreninger. Hertil kom, at de københavnske Postbude stod i Lønningsklasse sammen med Postpakmestrene og en Lønningsklasse højere end Provinspostbudene.

Forbundets Repræsentanter maatte principielt holde for, at Bundklassen sammensattes af alle Begynderstillinger, medens Avancementsstillingerne anbragtes i højere Lønningsklasser. Herefter maatte Bundklassen sammensættes af Jernbanepor-tører, Postbude, Toldrorsbetjente og Telegrafbude. For Postpakmesterstillingen, der nok var en Begynderstilling, var man villig til at gøre den Indrømmelse, at den anbragtes i en højere Lønningsklasse sammen med Statsbanernes Togbetjente, med hvem de rettest kunde ligestilles. Men heri vilde de københavnske Postbude ikke finde sig; de fandt sig ogsaa ligestillede med Togbetjente og paaberaabte sig, at de indtil 1872 havde været kongelig udnævnte med 1800 Kr. i aarlig Gage. Provinspostbudene, hvis stadige Higen havde været at blive ligestillede med deres københavnske Kolleger, vilde ikke lade denne Lejlighed gaa ubenyttet hen uden at opnaa Opfyldelsen af denne deres skønne faglige Drøm. Toldrorsbetjentene, der i Henseende til Begyndelsesløn var de bedst stillede og havde ansatte med Styrmandseksamen i deres Midte, vilde under disse Omstændigheder ogsaa i en højere Lønningsklasse. Hvem kan saa fortænke de ellers fredelige

Telegrafbude i, at de ikke vilde lade sig lumpe. Tilbage blev saa kun Jernbaneportørerne, der selvfølgelig med samme Ret kunde have fulgt Trop, indtil Togbetjentene tog endnu et Skridt fremad, og saa kunde man have begyndt forfra.

Saaledes gik Svikmøllen, indtil man efter en Række varme Debatter enedes om det Kompromis at sætte Togbetjentene i Bundklassen og give den Del af Togbetjentene, der forrettede Pakmestertjeneste et pensionsgivende Bestillingstillæg.

Under dette Lønningsarbejde, som strakte sig igennem det meste af Januar Maaned 1907, rygtedes det op i Lønningsudvalget, at der paa København H. Station efter højere Ordre blev foranstaltet en reglements­mæssig Rangering ved Bort­rangeringen af Tog 74's Togstamme. Denne Rangering, som under almindelige Forhold udførtes paa 15 Minutter, tog under lagttagelse af alle reglementerede Bestemmelser 43 Minutter. Var det en Prøve, hvorved man vilde konstatere, hvilke Komplikationer der kunde opstaa ved, at Personalet pludselig begyndte at arbejde efter Reglementerne, kunde den næppe være faldet bedre ud. Det er jo nemlig slet ikke udelukket, at Prøven blev foranstaltet for at konstatere, med hvilken Alvor Lønningskommissionen skulde gaa frem for at skabe Ro i Etaterne, og igennem Direktør *Rimestad* havde Statsbanernes Generaldirektion jo en vis Føling med Lønningskommissionen.

Det vilde imidlertid føre for vidt af gøre udførligt Rede for dette Lønningsarbejde, der nu kun har historisk Værdi. Det maa være tilstrækkeligt at gøre nogle Uddrag af det Kompromis, der blev Resultatet af Lønningsudvalgets Arbejde.

Den laveste Lønningsklasse blev 5te, som foresloges lønnet med en Grundløn af 1000 Kr. aarlig og Alderstillæg hvert 4. Aar, de 2 første å 200 Kr. og de 2 sidste å 150 Kr., saaledes at der 16 Aar efter Ansættelsesdagen naaedes en Slut­lønning paa 1700 Kr. aarlig. Hertil foresloges et Husleje­­tillæg paa 144 Kr. aarlig for dem, som var bosatte i København, Frederiksberg, Hellerup, Charlottenlund, Gentofte og Dragør, paa 96 Kr. aarlig for dem, som var bosiddende eller

tjenestgørende i Købstæderne, paa Landet langs Sjællands Kyst mod Nord og ved den nordsjællandske Jernbane, og paa 60 Kr. aarlig andre Steder, hvor Opholdet skønnedes dyrere end almindeligt. Endelig foresloges der tillagt Stillinger med særligt Ansvar pensionsgivende Bestillingstillæg paa 200 Kr. eller 300 Kr. aarlig.

Togførere, Ranger- og Pakhusmestre m. fl. henførtes til 4. Lønningsklasse med Begyndelseslønninger 1600—1800, 4 Alderstillæg à 200 Kr. og Huslejetillæg, hvis Satser var 180 Kr., 120 Kr. og 60 Kr. aarlig.

Kørepenge for Togførere m. fl. foresloges til 20 Øre pr. Time og for Pakmestre og Togbetjente 12 Øre pr. Time. Natpengesatserne var for 4. Lønningsklasse foreslaet til 30 Øre pr. Time og for 5. til 20 Øre pr. Time.

Desuden var der foreslaet Funktionstillæg for alle, som fungerede i højere Stillinger. Dette Tillæg var foreslaet fastsat til den halve Forskel af Grundlønningerne for de to Stillinger.

Det omfattende Forslag, der var formet i 67 Paragrafer, blev underskrevet af Repræsentanterne og tilstillet Lønningskommissionen den 18. Februar 1907. Det fortaltes den Gang, at Lønningskommissionen havde ventet med at paabegynde sit Arbejde, til Personalets Forslag forelaa, og dette kunde jo tyde paa, at der vilde blive etableret Forhandlinger derom. Lønningsudvalget undlod af Hensyn hertil at offentliggøre sit Forslag.

Først hen omkring den 1. Juni 1907 blev Personalets Udvalg klar over, at der ikke vilde blive etableret Forhandlinger med Lønningskommissionen, der fornemt og bureaukratisk havde forskanset sig bag samme kinesiske Mur, som alle tidligere Regeringskommissioner havde gjort det. Personalets Lønningsudvalg besluttede da at offentliggøre sit Forslag.

Lønningskommissionen afsluttede sit Arbejde og afgav Betænkning den 5. Juli 1907, og Lønningsudvalgets Bestræbelser blev herefter rettet paa at faa Lønningskommissionens Betænkning til Udtalelse; men Finansminister *Vilh. Lassen* søgte

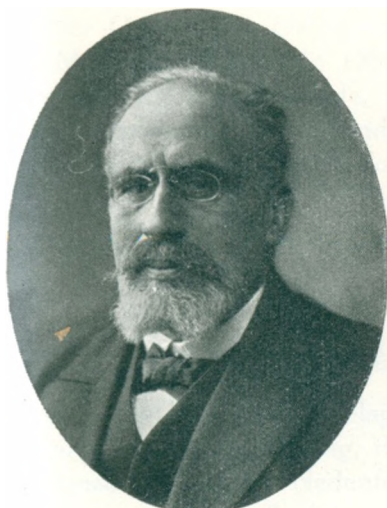
nu at komme bort fra sit tidligere afgivne halve Løfte om Forhandling. Først skulde han paa Ferierejse til Karlsbad, og saa skulde Ministerierne have Tid til at gennemgaa Betænkningen med Bilag. Senere tilbød han, at der, hvis Udvalget ønskede det, vilde blive givet det Lejlighed til mundtlig at belyse og uddybe sit eget Forslag, der allerede var Ministerierne bekendt, idet det var optrykt som Bilag til Kommissionens Betænkning. Lønningsudvalget fandt det imidlertid ørkesløst yderligere at belyse sit eget Forslag. Det var Kommissionens Forslag, den havde ønsket at kende og derefter at udtale sig om, og da dette ikke kunde lade sig gøre, besluttede det i sine Møder den 10. og 11. September 1907 at renoncere paa Finansministerens „ædelmodige“ Tilbud. Man var paa dette Tidspunkt saa nær op imod Rigsdagssamlingens Begyndelse, at det kunde forudsættes, at Regeringens Forslag var omtrent færdigt.

Den Maade, hvorpaa Finansminister *Vilh. Lassen* i Spørgsmaalet om Forhandling havde leget Blindebuk med Personalets Lønningsudvalg var egnet til at fremkalde nogen Tvivl om, hvor vidt Regeringen mente det alvorligt med selve Lønnings-sagen, og om den Lønningslov, den agtede at gennemføre eller formaaede at gennemføre, vilde være af den Beskaffenhed, at den kunde skabe virkelig Ro, saaledes som Hensigten var udtalt i Kommissoret. Jernbanefunktionærene var i hvert Fald blevne snydt og narrede saa tit, at de havde god Grund til at nære Tvivl.

Først i Oktober Maaned 1907 iværksatte de østrigske Jernbanefunktionærer for at opnaa Forbedringer i deres Kaar en Obstruktion, som virkede i høj Grad hæmmende paa hele den østrigske Jernbanetrafik. Hovedbestyrelsen sendte da Forretningsfører *Chr. Nielsen* derved for nærmere at sætte sig ind i dens Enkeltheder og Virkningerne deraf; thi man kunde jo ikke føle sig sikker paa, at man ikke kunde komme i den Nødstilstand at skulle bringe en lignende Kampmaade i Anvendelse herhjemme. Lønnings-sagen havde i hvert Fald, selv om Kommissionen og Regeringen for deres Vedkom-



MÆND, HVIS NAVNE ER KNYTTEDE TIL LØNNINGS-  
LOVEN AF 1908



**Ivar Berendsen,**  
Toldinspektør.



**Vilh. Lassen,**  
Finansminister.



**Vald. Olsen,**  
Socialdemokratiets Ordfører  
Folketinget.



**Folketingsmand Blem,**  
Venstres Ordfører i  
Folketinget.

mende skulde have løst Opgaven paa tilfredsstillende Maade, mange blinde Skær at passere, inden den kunde naa frelst i Havn.

Under Opholdet i Østrig indsamlede Chr. Nielsen et fyldigt Materiale angaaende Obstruktionens Enkeltheder. De indvundne Erfaringer kunde, hvis samme Kampmaade blev bragt i Anvendelse her i Landet, gøres frugtbringende, naar de tillempedes efter danske Forhold.

---

## 5. LØNNINGSLOVENS FØDSELSVEER

Den 9. Oktober 1907 forelagde Finansminister *Vilh. Lassen* Regeringens Lønningsforslag, der holdt sig meget nær op til Kommissionsforslaget. Nedenfor hidsættes af Forslaget de Uddrag, som har særlig Interesse for Forbundets Medlemmer:

### FORSLAG TIL LOV

OM

LØNNINGER m. v. FOR TJENESTEMÆND VED POSTVÆSENET, STATSBANERNE,  
TELEGRAF- OG TOLDVÆSENET

---

#### *Almindelige Bestemmelser.*

##### § 1.

De ved Postvæsenet, Statsbanerne, Telegraf- og Toldvæsenet ansatte Tjenestemænd deles, for saa vidt de berøres af denne Lov, i følgende 23 Lønningsklasser. Lønningssats a. gælder for København, Frederiksberg, Hellerup, Charlottenlund og Gentofte; Lønningssats b. for andre Byer og bymæssige Bebyggelser med over 2000 Indbyggere; Lønningssats c. for Byer og bymæssige Bebyggelser med fra 1000—2000 Indbyggere og Lønningssats d. for den øvrige Del af Landet.

En Bys Indbyggertal bestemmes til enhver Tid efter den sidst afholdte almindelige Folketælling. De af Folketællingen følgende Forandringer i Lønningssatserne træder i Kraft den 1. Oktober i det Aar, i hvilket Folketællingen afholdes.

*1ste Lønningsklasse.*

(Løntillæg hvert 4. Aar med 120 Kr.)

- a. 1260 Kr. aarlig, stigende til 1740 Kr.
- b. 1200 " " " " 1680 "
- c. 1140 " " " " 1620 "
- d. 1050 " " " " 1530 "

omfattende under:

- Postvæsenet: Postbude.  
Postpakmestre.  
Postkonduktører.
- Statsbanerne: Bude (Kontor- og Stations-).  
Portører.  
Bromænd.
- Telegrafvæsenet: Telegrafbude.
- Toldvæsenet: Rorsbetjente og dermed ligestillede.

*2den Lønningsklasse.*

(Løntillæg hvert 4. Aar med 120 Kr.)

- a. 1290 Kr. aarlig, stigende til 1770 Kr.
- b. 1230 " " " " 1710 "
- c. 1170 " " " " 1650 "
- d. 1080 " " " " 1560 "

omfattende under:

- Statsbanerne: Togbetjente.
- Telegrafvæsenet: Montører af 2den Grad.

*3die Lønningsklasse.*

(Løntillæg hvert 4. Aar med 120 Kr.)

- a. 1350 Kr. aarlig, stigende til 1830 Kr.
- b. 1290 " " " " 1770 "
- c. 1230 " " " " 1710 "
- d. 1140 " " " " 1620 "

omfattende under:

- Statsbanerne: Matroser.  
Skibsfyrbødere.
- Toldvæsenet: Fyrbødere.

*4de Lønningsklasse.*

(Løntillæg hvert 4. Aar med 120 Kr.)

- a. 1410 Kr. aarlig, stigende til 1890 Kr.
- b. 1350 " " " " 1830 "

c. 1290 Kr. aarlig, stigende til 1770 Kr.

d. 1200 " " " " 1680 "

omfattende under:

Statsbanerne: Magasinformænd.  
 Baneformænd af 2den Grad.  
 Lokomotivfyrbødere.  
 Telegrafvæsenet: Linieopsynsmænd.  
 Montører af 1ste Grad.

#### 5te Lønningsklasse.

(Løntillæg hvert 4. Aar med 120 Kr.)

a. 1530 Kr. aarlig, stigende til 2010 Kr.

b. 1470 " " " " 1950 "

c. 1410 " " " " 1890 "

d. 1320 " " " " 1800 "

omfattende under:

Postvæsenet: Overpostbude.  
 Overpakmestre.  
 Statsbanerne: Overportører af 2den Grad.  
 Baneformænd af 1ste Grad.  
 Telegraformænd.  
 Telegrafvæsenet: Overtelegrafbude.  
 Toldvæsenet: Formænd paa Frilagere.  
 Fører af o. Maskinister p. Patrouillefartøjer.

#### 6te Lønningsklasse.

(Løntillæg hvert 4. Aar med 120 Kr.)

a. 1590 Kr. aarlig, stigende til 2070 Kr.

b. 1530 " " " " 2010 "

c. 1470 " " " " 1950 "

d. 1380 " " " " 1860 "

omfattende under:

Statsbanerne: Broformænd.  
 Vognopsynsmænd af 2den Grad.  
 Telegrafvæsenet: Overmontører.

#### 7de Lønningsklasse.

(Løntillæg hvert 4. Aar med 120 Kr.)

a. 1650 Kr. aarlig, stigende til 2130 Kr.

b. 1590 " " " " 2070 "

c. 1530 " " " " 2010 "

d. 1440 " " " " 1920 "

omfattende under:

Postvæsenet: Postbudformænd.  
 Kontorpakmestre.  
 Statsbanerne: Overportører af 1ste Grad.

*8de Lønningsklasse.*

(Løntillæg hvert 4. Aar med 162 Kr.)

a. og b. 1680 Kr. aarlig, stiger til 2328 Kr.  
 c. og d. 1590 " " " " 2238 "

omfattende under:

Statsbanerne: Togførere.  
 Vognopsynsmænd af 1ste Grad.

*9de Lønningsklasse.*

(Løntillæg hvert 4. Aar med 216 Kr.)

a. og b. 1770 Kr. aarlig, stiger til 2418 Kr.  
 c. og d. 1680 " " " " 2328 "

omfattende under:

Statsbanerne: Ranger- og Pakhusformænd.  
 Lokomotivførere.  
 Brofogder.  
 Toldvæsenet: Maskinassistenter af 2den Grad.

*10de Lønningsklasse.*

(Løntillæg hvert 4. Aar med 120 Kr.)

1500 Kr. aarlig, stigende til 1860 Kr.

omfattende under:

Statsbanerne: Stationsmestre.

*11te Lønningsklasse.*

(Løntillæg hvert 4. Aar med 210 Kr.)

1950 Kr. aarlig, stigende til 2790 Kr.

omfattende under:

Statsbanerne: Tegnere.  
 Ranger- og Pakhusmestre.  
 Styrmand.  
 Skibsmaskinassistenter.  
 Telegrafvæsenet: Tegnere.  
 Toldvæsenet: Maskinassistenter af 1ste Grad.

Om Oprykninger fra en lavere til en højere Lønningsklasse bestemtes det, at Oprykningen skulde ske til det Lønnings-

trin, som laa nærmest over den paagældendes tidligere Lønningstrin, og ligeledes vilde han, hvis han ved Alderstillæg i sin tidligere Stilling, vilde være kommen paa højere Lønning end i den nye Stilling, fra samme Tidspunkt opnaa et Alderstillæg, saaledes at han ved Forfremmelsen var sikret imod at blive ringere stillet.

Dette var et uhyre Fremskridt fra de Bestemmelser, der hidtil havde været gældende, og hvorefter den forfremmede som Regel maatte rykke ind paa Begyndelseslønnen i sin nye Stilling, uanset om han derved kom paa lavere Lønning.

Af en Række særlige Bestemmelser, som var knyttet til Lovforslaget, fremgik det, at Time- og Dagpengene ogsaa foresloges forhøjede; for de laveste Lønningsklassers Vedkommende fra 12 Øre pr. Time og 2 Kr. 40 Øre pr. Døgn til henholdsvis 15 Øre og 3 Kr., og for Togførere, Ranger- og Pakhusformænd fra 20 Øre og 4 Kr. til 30 Øre og 6 Kr. Dette vilde jo navnlig faa Betydning for Natpengene.

Dette Lovforslag, som i store Træk bød rimelige Forbedringer navnlig for Jernbanefunktionærene, der havde staaet langt tilbage for de øvrige tre Eters Funktionærer, indeholdt en Del tekniske Enkeltheder, som det vilde være ønskeligt at faa ændrede; men ethvert Ønske om Ændringer, som medførte forøgede Udgifter, vilde sandsynligvis tillige indeholde en Fare for Lovforslagets Gennemførelse.

Forbundets Hovedbestyrelse var skeptisk overfor Regeringens og Rigsdagens alvorlige Hensigt med Gennemførelsen af dette Lovforslag, der var beregnet til en Merudgift af 2,9 Mill. Kr., og denne Skepsis blev ikke mindre ved, at Finansministeren i sin Forelæggelsestale bebudede flere Lønningsforslag for andre Statsfunktionærer, saaledes at Merudgiften ved det samlede Kompleks af Lønningslovforslag vilde beløbe sig til en rund Sum af 5,5 Mill. Kr. Man var bleven saa vant til, at Jernbanefunktionærene skulde snydes og narres, og man kunde derfor heller ikke nære Tro og Tillid nu, da der pludselig forandredes Signaler.

Det vilde være Synd at sige, at Repræsentanter for en

Række andre Foreninger delte denne Skepsis. Ubekymrede løb de rundt til Ministre og Rigsdagsmænd med Ønsker om Ændringer i alle mulige Retninger.

Det viste sig da ogsaa ved Lovforslagets første Behandling i Folketinget, at der var al Grund til at være skeptisk. Venstres Ordfører, Folketingsmand *Blem*, der var en af Partiets mest velmenende Repræsentanter, anbefalede Lønningslovforslaget varmt; men tolkede tillige den Opfattelse, at hvis der skulde være Tale om Ændringer, maatte disse nærmest gaa i besparende Retning. Den moderate Venstremand *Jørgensen Ougtved*, vendte sig straks imod Forslaget, som han fandt altfor rundelig. Han mindede om, at det var Skatteyderne, der skulde betale, og vilde foretrække, at man indskrænkede sig til at bevilge et midlertidigt Dyrtidstillæg, som man kunne komme bort fra, naar Priserne atter dalede. Finansministeren forsvarede kraftigt sit Forslag overfor *Jørgensen Ougtveds* mange Betænkeligheder.

Efter iøvrigt at være anbefalet af de øvrige Partiers Ordførere gik Lønningslovforslaget i Udvalg.

Personalets Lønningsudvalg, der var traadt sammen straks efter Lønningsforslagets Forelæggelse for at orientere sig i dets Enkeltheder, søgte nu Foretræde for Folketingets Lønningsudvalg for at føle sig for med Hensyn til Muligheden for Gennemførelse af Ændringsforslag, og det fik da kort og godt tilkendegivet, at Lovforslagets økonomiske Ramme ikke kunde overskrides. Hvis Personalets Udvalg ønskede, at Folketingets Udvalg skulde tage Hensyn til dets Ændringsforslag, maatte det sørge for, at saafremt Ændringsforslagene tilsigtede forøgede Udgifter, at anvise Besparelser paa andre Punkter, saaledes at Udgifterne ved de stillede Ændringsforslag blev fuldt ud kompenserede.

Det siger sig selv, at det under disse Omstændigheder blev faa og uvæsentlige Ændringer, der kunde stilles. Det blev Forbundets Repræsentanters Hovedopgave, saa langt deres Indflydelse og Styrke naaede, at holde igen overfor de øvrige Eters talrige Krav om Ændringer.

Folketingets Lønningsudvalg, der var nedsat først paa Rigsdagssamlingen i Efteraaret 1907, arbejdede meget længe. Den ene Maaned gik efter den anden, uden at der fremkom nogen Betænkning fra den. Det var tydeligt nok, at der var Brydninger indenfor Udvalget og endda stærke Brydninger. Jørgensen Ougtveds Tale i Folketinget stod ganske vist den Gang som et isoleret Fænomen; men det var tydeligt nok, at han netop havde udtalt, hvad mange Landborepræsentanter i deres stille Sind tænkte.

Hen paa Vinteren viste der sig faretruende Skyer paa Lønningssituationens Himmel. Detailhandlerbanken i København gik fallit, Priserne paa Landbrugsprodukter begyndte at falde og Storaagrarerne holdt Møder i Frederikssund og i Roskilde, hvor de bl. a. ogsaa vedtog Protester mod Lønningsforslagene. Jørgensen Ougtvad fik derigennem Vind i Sejlene.

Mens det saaledes trak op til Uvejrs omkring Lønningssagen, udsendte Forbundets Kontor til Afdelingerne forseglede Pakker med Vejledning om Obstruktionen og med Stemmesedler til alle Medlemmer, saaledes at de inden en eventuel Iværksættelse fik Lejlighed til at erklære sig for eller imod Obstruktionen. Ved særlige Skrivelser blev Afdelingerne instruerede om, at Pakkerne først maatte aabnes, naar nærmere Meddelelse herom modtoges. Begivenhederne udviklede sig imidlertid saaledes, at der ikke var Anledning til at aabne Pakkerne; de blev derfor hjemkaldte og brændte.

Endnu inden Betænkningen var afgiven, døde Finansminister *Vilh. Lassen* den 5. April 1908. Det var *Vilh. Lassen*, der havde kastet sig i Breschen for Lønningslovsforslaget, og det var uvist, om den, der vilde blive udnævnt til hans Efterfølger, kunde og vilde gøre det med samme Kraft og Energi som *Vilh. Lassen*.

Imidlertid virkede det beroligende, at Konsejspræsidenten, *J. C. Christensen*, selv midlertidig overtog Finansministeriet, idet man havde en Udtalelse af *J. C. Christensen* at holde sig til — en Udtalelse, som varslede om, at han var til Sinds at



tage Vilh. Lassens Gerning op fuldt og helt, naar det gjaldt Lønningsforslagene. J. C. Christensen havde den 17. Oktober 1907 herom udtalt følgende:

„Selvfølgelig skal Staten som Arbejdsgiver lønne godt og være human og velvillig overfor dem, der tjene den, og det har altid været mit Ønske, at Staten som Arbejdsgiver skulde udrede god Løn“.

Disse Ord stod prentede i Statsfunktionærernes Bevidsthed, og Fagpressen skyndte sig at bringe dem i Erindring.

Endelig afgav Lønningsudvalget Betænkning Lørdag den 11. April 1908, kort før Paaske. Frygtedes der maaske Obstruktion ved Statsbanerne under Paasketrafiken eller var det en Tilfældighed? — Man véd det ikke.

Og hvorledes var saa denne Betænkning?

For de første 4 Aars Vedkommende stærkt barberet!

I Ouverturen til Betænkningen fortæller Udvalget om hele Lønnings sagens Tilblivelseshistorie og om, at der foruden Etaternes Lønningsudvalg, hvis Ændringsforslag det har optaget, har været 9 Deputationer hos det med Ønske om Ændringer, der næsten alle gik ud paa Forhøjelser. Hos ingen af disse Deputationers Ordførere har Udvalget kunnet spore Tilfredshed med Lønningsforslaget, og det fortsætter herefter:

„Og Skatteyderne, navnlig fra Landet, der skulle være med til at betale Pengene til de forhøjede Lønninger, klage i høje Toner og kræve Nedsættelse.

Det kan heller ikke benægtes, at den økonomiske Nedgangsperiode er begyndt at melde sig, og det i et raskere Tempo, end man i de sidste Aartier har set Mage til. Pengemarkedets Stramhed, den høje Diskonto, Bankkrach'et i København have navnlig gjort deres Virkning i København; men ogsaa paa Landet mærkes det igennem det store Prisfald, navnlig paa Flæsk og Kød samt de høje Priser paa Kraftfoder og Sæd, der fordyre Produktionen af Smør og Fedeverer og formindske Nettoindtægten for Landbruget“.

Jørgensen Ougtvad, der var Medlem af Lønningsudvalget, stillede i Overensstemmelse med sine Udtalelser i Folketingsalen et Mindretalsforslag om et midlertidigt Dyrtidstillæg, der gik ud paa at yde 20 pCt. i Tillæg til alle Lønninger,

som med Tillæg og Tantième udgjorde indtil 2000 Kr. og 10 pCt. til Lønninger med Tillæg og Tantième over 2000 Kr.

Stærkt præget af dette Mindretalsforslag fremkom fra Udvalgets Flertal Forslaget om at stække Lønningslovforslagets Forbedringer i de første 4 Aar. Dette Forslag lød saaledes:

„Den Tjenestemand i 1ste—13de Lønningsklasse, der ved denne Lovs Bestemmelser opnaar en Lønningsforbedring paa mere end 20 % af den nuværende Lønning (herunder indbefattet Alderstillæg, Huslejetillæg, Bestillingstillæg, personligt Tillæg og Gennemsnit af de sidste 4 Aars udbetalte Tantième), lider i de første 4 Aar efter Lovens Ikrafttræden en Afkortning i sin Lønning, saa at denne bringes ned til nævnte Grænse. Denne Afkortnings Beløb beregnes ved Lovens Ikrafttræden og er derefter uforandret i de 4 Aar. En tilsvarende Afkortning finder Sted for Tjenestemænd fra 14de—18de Lønningsklasse, naar Lønforbedringen overstiger 15 %, og for 19de—23de, naar den overstiger 10 %. Dog kan ingen Tjenestemands Lønning ved denne Afkortning bringes ned under Grundlønningen i den Lønklasse, i hvilken han til enhver Tid staar.

Den fulde Lønning indtræder for alle Tjenestemænds Vedkommende 4 Aar efter Lovens Ikrafttræden.“

Udvalget havde haft Øjet aabent for, at denne Afkortningsbestemmelse ved Oprykninger til højere Lønningsklasser kunde skabe visse Urimeligheder, og for at bøde herpaa havde det saa lavet en ny Bestemmelse, som uanset dens humane Karakter skabte nye Urimeligheder. Denne Bestemmelse lød saaledes:

„Saafremt nogen Tjenestemand, der efter Lovens Ikrafttræden forfremmes til en højere Lønklasse, i Kraft af Reglerne i §§ 5 og 6 opnaar flere Alderstillæg end nogen i samme Stilling, der har samme eller længere Tjenestetid i Etatens Lønklasse 1—23 inden Lovens Ikrafttræden, rykker den sidstnævnte op paa lige Lønning med den førstnævnte. Enhver Forfremmelse, der medfører saadan ekstraordinær Oprykning, skal forelægges den vedkommende Minister til Godkendelse. Denne Paragraf kommer dog kun til Anvendelse i de første 4 Aar efter Lovens Ikrafttræden.“

Bestemmelsen medførte under den mest humane Fortolkning den Urimelighed i de 4 Aar indtil 1912, at yngre Tjenestemænd

kom op paa højere Lønning end ældre Tjenestemænd i samme Lønningsklasse, og var en Kilde til megen Utilfredshed.

Men det store Landbrug med Jørgensen Ougtvad som Talsmand havde til en vis Grad opnaaet sin Hensigt; det havde opnaaet i de første 4 Aar at paalægge fortrinsvis de lavere lønnede Tjenestemænd en Ekstrabeskatning, der løb op i Millioner. At denne Ekstrabeskatning forrykkede hele Lønningsforslagets demokratiske Tendens, generede aabenbart ikke Repræsentanterne for det store Hartkorn.

Et Mindretal, bestaaende af Socialdemokratiets 4 Repræsentanter i Udvalget, havde i en Særbetænkning taget fuldstændig Afstand fra Afkortningsbestemmelsen.

Af Udvalgsbetænkningen fremgik, at Lønningsudvalget den 27. November 1907 havde nedsat et Underudvalg med den Opgave at undersøge Mulighederne for at knytte en Værdimaaler til Loven. I Vinterens Løb forlød det, at der i dette Underudvalg sad et Flertal af Lønningsforslagets Modstandere, og at dette Flertal paa 4 af Underudvalgets 7 Medlemmer benyttede sin Flertalsmagt til at sabottere hele Sagen, saaledes at det samlede Udvalg ikke kunde faa afgivet Betænkning. Den lange Tid, Udvalget brugte til sit Arbejde, kunde i hvert Fald nok tyde paa, at dette Forlydende havde talt sandt.

Af Ændringsforslag til selve Regeringsforslaget var der af Flertallet kun stillet faa, der angik de lavere Lønningsklasser.

For *Togførere* og *Lokomotivførere* gaves der en mindre Forhøjelse af Alderstillægene, saaledes at de kunde opnaa en mindre Forhøjelse af Slutlønnen.

*Hellerup*, *Charlottenlund* og *Gentofte* var flyttede fra Lønningssats a og ned i Lønningssats b.

Under Behandlingen i Folketinget gik *Jørgensen Ougtvad* naturligvis, sit Standpunkt tro, imod hele Forslaget, som han mente vilde gøre Tjenestemændene mere velstillede end Landboerne og de øvrige frie Erhverv. Det virkede derfor ogsaa forfriskende at høre Landborepræsentanten *Nielsen Grøn* staa

frem og erklære, at „vi Bønder har mere at leve af i Gennemsnit, end nogen af vore Tjenestemænd faar.“ Det var da endelig en ærlig Erkendelse, som der sjældent høres Mage til fra den Side.

Fra en bestemt Side i Folketingssalen gjordes der endnu Forsøg paa at forhale og forkludre hele Sagen ved at faa en Værdimaaler knyttet til Lønningsloven. Af de senere Aars Lønningspolitik vil man have faaet Forstaaelsen af, hvor ærligt disse Bestræbelser var mente. Landborepræsentanterne ønsker nok en Værdimaaler, naar den virker i nedadgaaende Retning; men i opadgaaende Retning skal der helst sættes en forsvarlig Stoppebom for den.

*J. C. Christensen* vedtog straks Arv og Gæld efter afdøde Vilh. Lassen, idet han mindede om, at Lønningsforslagene ikke var en enkelt Ministers, men den samlede Regerings Forslag. Han understregede paany sine Udtalelser om Statens Stilling som Arbejdsgiver, saaledes som han havde fremsat dem den 17. Oktober 1907, og som vi allerede forud har citeret. Han fandt det ganske ørkesløst at diskutere Tanken om en Værdimaaler, saa længe der ikke i statistisk Bureau fandtes tilstrækkeligt Materiale at bygge et saadant Forslag paa. Endelig vilde han fremsætte et Ændringsforslag om, at Lønningsloven fik tilbagevirkende Kraft fra 1. April 1908.

Efter at Lønningsforslaget med dette Ændringsforslag og de af Udvalgets Flertal stillede Ændringer var vedtaget ved tredie Behandling i Folketinget, gik Forslaget til Landstinget.

I Landstinget benyttede Højres Repræsentant, Godsejer *Villars Lunn*, Lejligheden til at udtale en Række Betragtninger, der tilsidst mundede ud i Frygten for, at Statstjenesten efter Lønningsforslagets Vedtagelse skulde drage de dygtigste Kræfter bort fra de frie Erhverv og over til sig. Overfor disse Bekymringer fremsatte *J. C. Christensen* en Udtalelse, som fortjener at blive mejslet ind i danske Jernbanemænds Organisationshistorie. *J. C. Christensen* udtalte ordret følgende:

„Ministeriet erkendte dernæst, at Prisforholdene havde forandret sig, siden Lønningslovene blev givne. Den Sum, der

var nødvendig for at opnaa Eksistensminimet, var større nu end før, derfor maatte Lønningslovene revideres. Og endelig gik man ud fra den Betragtning, at Staten maa lønne ordentlig og saa ogsaa kræve godt og dygtigt Arbejde og ogsaa kræve Lydighed af alle sine Tjenere, navnlig kan den ikke finde sig i, som jeg har haft Lejlighed til at udtale i det andet Ting, at *de gøre Strejke eller deslige*. Det kan en velordnet Stat ikke finde sig i. Ud fra disse Betragtninger skred Ministeriet til Udarbejdelsen af de nye Lønningslove.“

Lønningslovforslaget vedtoges ved tredje Behandling i Landstinget midt i Maj og fik kongelig Stadfæstelse den 27. Maj 1908, og det var hermed gældende Lov.

Efter Lovens Vedtagelse var der endnu et betydeligt Arbejde tilbage for Hovedbestyrelsen med at faa dens mange knudrede Bestemmelser ført ud i Livet paa den for Personalet humaneste Maade. Det var lykkedes under Behandlingen i Rigsdagen at faa fremkaldt et ministerielt Tilsagn om, at Loven skulde faa den humaneste Fortolkning, og dette Tilsagn blev i Almindelighed ogsaa overholdt.

Loven blev af Forbundet anset for at være den bedste Lønningslov, der nogensinde var bleven givet for Statsbanernes underordnede Personale, idet Lønningforbedringerne gennemsnitlig androg 300 à 400 Kr. aarlig. Naar der desuagtet hist og her sporedes nogen Utilfredshed med den, skyldtes det udelukkende Mangel paa Harmoni imellem Lovens enkelte Bestemmelser, hvoraf meget kunde have været undgaaet, hvis ikke Myndighederne fornemt havde tilbagevist det Medarbejderskab, som Personalet tilbød igennem Etaternes Lønningssudvalg.

---

## 6. 15. LØNNINGSKLASSE — GRUPPE B

Som det vil være bemærket af det foregaaende, var der to Tjenestegrupper, nemlig Depotarbejderne og hele det daglønnede Personale under Baneafdelingen, som ikke berørtes af den vedtagne Lønningslov. Det var ikke saaledes, at Forbundet under Lønningskampagnen havde glemt det paa-gældende Personale, der var lige saa trofaste Medlemmer af Organisationens som dem, hvis Lønbevægelse nu i Hovedsagen maatte siges at være foreløbig afsluttet. Repræsentanterne for det paa-gældende Personale mindede derom baade i Hovedbestyrelsesmøderne, paa Kongressen og alle Vegne, hvor der fandtes Lejlighed dertil, og hele Hovedbestyrelsen var enig om, at der selvfølgelig ogsaa maatte gøres et lignende Arbejde for dette Personale, der ved Lønningsloven kun opnaaede to Ting: 1) at faa Navneforandring til Gruppe B. og 2) at miste Tantiemen.

Naar Gruppe B saaledes maatte staa som Tilskuere til Lønningsbevægelsens første Tempo, skyldtes det den Maade, hvorpaa Kommissoriet blev affattet. Der var ikke i Kommissoriet aabnet Rum for at beskæftige sig med andet Personale end det, der fandtes indordnet under de faste Lønningslove, og imellem hvem der skulde finde en Ligestilling Sted. Kommissoriets anden Del, der handlede om at give gennemgribende Lønningsforbedringer til dem, hvis Lønninger laa under 1500 Kr., indeholdt derimod et indirekte Løfte om, at Lønningsloven vilde blive banebrydende for Gruppe B., for hvem Lønningsforhøjelser maatte blive en Konsekvens af selve Lønningsloven.

I Protokollen for et Hovedbestyrelsesmøde, som afholdtes den 7. April 1907, ses det, at Hovedbestyrelsen, samtidig med at den godkendte det af Etaternes Lønningsudvalg udarbejdede Forslag, udtalte følgende:

„Samtidig vedtoges det snarest at rejse Krav om tidssvarende Lønningsforbedringer for det Personale, der ikke er lønnet paa Lønningsloven, idet Hovedbestyrelsen betragter det som en Selvfølge, at disse ansattes Kaar samtidig maa undergaa en gennemgribende Forbedring.“

Og endvidere:

„Det paalægges Forretningsudvalget at fremsætte Forslag til nye Lønningsreglementer for 15de Lønningsklasse, naar det hertil skønner Tiden belejlig, men under Hensyn til, at Lønningsspørgsmaalet kommer til at foreligge til Afgørelse for hele Personalet samtidig.

Herved vil være at iagttage, at saafremt det gennem Forhandling med Kommissionen viser sig, at denne vil fremsætte Forslag, der tilfredsstillende alle rimelige Krav, rejses Sagen straks, hvorimod man skønner det hensigtsmæssigt at vente, saafremt det modsatte skulde vise sig, og det egentlige Arbejde altsaa skal foregaa i Rigsdagen.“

Som allerede fremstillet under det foregaaende Afsnit opnaaede Personalets Repræsentanter hverken Forhandling med Kommissionen eller Finansminister Vilh. Lassen om Kommissionsbetænkningen, og de fik derfor heller ingen Adgang til at faa at vide, hvorvidt denne Betænkning tilfredsstillende alle rimelige Krav, saaledes som det var forudsat i ovenstaaende Hovedbestyrelsesbeslutning.

Forslagene til Lønningsbestemmelser for de maanedslønnede Depotarbejdere og det daglønnede Personale under Baneafdelingen var i Aarets Løb forberedte igennem Samarbejde mellem Hovedbestyrelsen og henholdsvis Depotpersonalets og Banepersonalets Fællesbestyrelse. Det var endvidere besluttet, at den seneste Frist for disse Forslags Fremsættelse skulde være den 15. September 1907. I Møder, der afholdtes den 10. og 11. September 1907 paa Café „Ungarn“ i København, lagdes den sidste Haand paa Værket. Det færdige Forslag for Depotarbejderne var saalydende:

§ 1. Depotarbejderne ansættes i H. t. Lov om Statsbanernes Ordning af 15. Maj 1903 med 3 Maaneders gensidig Opsigelse. Saafremt en Depotarbejder begaar saadanne grovere Tjenesteforseelser, der medfører Skade for Statsbanerne, fortabes dog denne Ret til Opsigelsesfrist.

Antagelse og Afskedigelse af Depotarbejdere foretages af vedkommende Maskininspektør. Saafremt der bliver Tale om ikke søgt Afsked eller Afsked med Pension, vil eventuel Afskedigelse dog være at foretage af Generaldirektionen.

§ 2. Depotarbejdere lønnes med 1000 Kr. aarlig. Efter hver 4 Aars Tjeneste tilkommer de endvidere Alderstillæg 4 Gange à

150 Kr. hver Gang. De Depotarbejdere, der forretter Tjeneste som Pudserformænd, oppebærer endvidere et Bestillingstillæg af 200 Kr.

Samtlige Depotarbejdere tilkommer der Huslejetillæg efter de for Portører (Stationsbetjente) til enhver Tid gældende Regler.

§ 3. Depotarbejdere faar Uniforms- og Beklædningsgenstande leverede i H. t. Uniformsreglementet. Med Hensyn til Tjenesteboliger, Beregning af Kørepenge, Natpenge samt Godtgørelser for Tjenesterejser, midlertidig eller varig Forflyttelse, gælder samme Regler for Depotarbejdere som for Portører.

§ 4. For saa vidt der ved tidligere givne Lønningsbestemmelser er tillagt nogen Depotarbejder bedre Lønningsvilkaar end nærværende, beholder han sine Vilkaar, saaledes at Forskellen i Indtægt tillægges ham som personligt Tillæg, indtil han efter nærværende Bestemmelser har opnaaet samme Indtægt som tidligere. Ved Opgørelse af den hidtil hafte Indtægt medregnes midlertidige Løntillæg og Bestillingstillæg med det af vedkommende senest oppebaarne Beløb.

§ 5. Depotarbejdernes Løn udbetales maanedvis forud, den første i Maaned. Saafremt dette er en Helligdag, udbetales Lønnen den sidste Søgnedag i den foregaaende Maaned.

§ 6. Nærværende Bestemmelser skulle revideres senest 5 Aar efter deres Ikrafttræden og kunne ikke, med mindre særlige Forhold maatte foreligge, forlanges ændret forinden Udløbet af dette Tidsrum.

Ethvert Spørgsmaal om Forstaaelsen eller Anvendelsen af nærværende Bestemmelser afgøres ved Forhandling mellem det paagældende Personales Organisation og Generaldirektionen, eller, for saa vidt der ikke herved opnaas Enighed, af Ministeriet for offentlige Arbejder.

For Banepersonalets Vedkommende er Forslaget saa langt og omfattende saa mange Forhold, at vi maa indskrænke os til at meddele det væsentligste vedrørende Lønningerne.

For Bane- og Telegrafarbejdere foresloges Daglønnen fastsat til Kr. 2,90, 3,30 og 3,60 og for dem, der forrettede Tjeneste som Næstformænd foresloges der endvidere et Tillæg til Daglønnen af 30 Øre.

Bane- og Telegrafhaandværkere foresloges lønnede med Kr. 4,30 og 4,60 daglig.

Udover denne Dagløn foresloges der endvidere 2 Gange et Alderstillæg af 30 Øre pr. Arbejdsdag hvert 4. Aar.

For Arbejde paa Hverdage ud over den fastsatte Arbejdstid foresloges  $\frac{1}{8}$  Dagløn pr. Time med et Tillæg af 20 pCt. i



Tidsrummet fra Kl. 5 til 11 Em. og med et Tillæg af 35 pCt. i Tidsrummet fra Kl. 11 Em. til Kl. 6 (henholdsvis Kl. 7) Fm. samt paa Søn- og Helligdage.

Led- og Signalvogtere foresloges lønnede som Banearbejdere samt med Fribolig. For Kvindeposter foresloges en Godtgørelse af 6 Øre for hvert Tog, der passerede i Dagtimerne, og 8 Øre for hvert Tog, som passerede i Aften- og Nat-timerne, og desuden med Fribolig.

I Slutningen af Bestemmelserne var foreslaaet en Revision efter 5 Aars Forløb og efter forudgaaende Forhandling mellem Generaldirektionen og Forbundet — en Bestemmelse<sup>1</sup> tilsvarende den, der findes i Slutningen af ovenfor citerede Forslag til Lønningsbestemmelser for Depotarbejderne.

Begge Forslagene indsendtes til Generaldirektionen midt i September 1907.

Under Lønningsforslagets 1. Behandling i Folketinget den 11. Novemger 1907 havde Hovedbestyrelsen formaaet Folketingsmand *Valdemar Olsen*, der var Socialdemokratiets Ordfører i Lønningssagen, til at forespørge Trafikministeren, om det ikke var Meningen, at Depotarbejderne og Baneafdelingens faste daglønnede Personale, som ikke fandtes optagne paa Lønningslovforslaget, ogsaa skulde have Lønningsforbedring.

Trafikministeren (*Sv. Høgsbro*) besvarede denne Forespørgsel saaledes:

„Naar det ærede Medlem fra Nykøbing Falster har spurgt, om det ikke er Meningen, at ogsaa det Personale, der hører til 15. Lønningsklasse, og som ganske rigtig ikke er medtaget her, kan vente en Lønforbedring, saa er det Meningen.

De er ikke medtagne her, fordi de ikke er paa den gældende Lønningslov. Deres Lønningsforhold ordnes jo gennem Bevillinger paa Finansloven. Men det er unægtelig min og Administrationens Mening, at naar dette Forslag er gennemført, bør der ved Bevilling paa Finansloven søges Hjemmel til at give det faste Personale indenfor 15. Lønningsklasse en Lønforbedring, der nogenlunde i alt Fald kan staa Maal med den, der gives det øvrige Personale.“

Fra Generaldirektionen hørte Forbundet intet om de indsendte Forslag til Lønningsbestemmelser for Personalet under

Gruppe B. Vinteren gik og Foraaret med — stadig intet nyt. Lønningsloven vedtoges i Maj 1908, uden at Forbundet havde andet at holde sig til end det af Ministeren afgivne Løfte. Hvem kan under disse Omstændigheder fortænke Depot- og Banepersonalet i, at de blev mistænksomme og kom til at nære Frygt for, at de skulde snydes og narres.

Hen paa Sommeren 1908 rygtedes det, at Generaldirektionen var i Færd med at udarbejde nye Lønningsbestemmelser for Personalet under Gruppe B, og at det var Meningen at give disse Lønningbestemmelser tilbagevirkende Kraft fra 1. April 1908. Men noget bestemt fik man ikke at vide. Generaldirektionen fandt ingen Anledning til at forhandle med Repræsentanter for Forbundet angaaende denne vigtige Sag, hvori ca. 2000 af Forbundets ca. 5000 Medlemmer var levende interesseret.

Først ved Finanslovsforslagets Forelæggelse i Oktober 1908 erfarede man, at der var opført en Sum paa 465,000 Kr. til Lønningsforbedring for Personalet under Gruppe B.

Midt paa Sommeren var der sket den Forandring i Ministeriets S sammensætning, at Trafikminister *Sv. Høgsbro* ved Albertis Afgang havde overtaget Justitsministeriet, og at Folketingsmand *Jensen Sønderup* var bleven udnævnt til Trafikminister. Man knyttede straks Forventninger til den nye Trafikminister, der ved flere Lejligheder havde ladet skinne igennem, at han var en forstaaende Mand.

Under 1. Behandling af Finanslovsforslaget i Folketinget udtalte den nye Trafikminister sin Villighed til at fremlægge Generaldirektionens Beregninger, som laa til Grund for den foreslaaede Bevilling om Lønningsforbedringer til Personalet under Gruppe B., i Finansudvalget, hvis dette fremsatte Ønske derom. Hertil kunde der da ogsaa være al mulig Anledning, eftersom denne Lønningssag ikke havde været Genstand for Forhandling mellem Generaldirektionen og Forbundet. Endvidere gav Ministeren Tilsagn om at stille Forslag om en tilsvarende Bevilling paa Tillægsbevillingsloven, saaledes at de foreslaaede Lønningsforbedringer kunde faa tilbagevirkende

Kraft fra 1. April 1908 — alt under Forudsætning af, at Folketinget vilde give sin Billigelse dertil.

Igennem Forbundets Undersøgelse af, hvor langt en Bevilgning paa 465,000 Kr. vilde strække som Lønningsforbedring, naar der samtidig skulde tages Hensyn til, at Tantiëmen var bortfalden, var man kommen til det Resultat, at den reelle Lønningsforbedring kun vilde blive lille og slet ikke staa Maal med de Forbedringer, som var givet det øvrige Personale ved Lønningsloven. Forbundets Repræsentanter udtalte da under et Foretræde hos Ministeren, hvilket Resultat man var kommen til med Hensyn til Beløbets Fordeling. Ministeren lovede da nærmere at undersøge Sagen.

Resultatet af Ministerens Undersøgelse forelaa allerede ved anden Behandling af Finanslovsforslaget kort efter Nytaar 1909, idet han da benyttede Lejligheden til at gøre opmærksom paa, at den Beregning, der laa til Grund for Forslaget om de 465,000 Kr., havde vist sig at være uholdbar, fordi man ikke overalt havde husket paa, at det paagældende Personale ogsaa skulde have Godtgørelse for Afsavn af Tantiëmen. Ministeren beklagede denne Fejlregning og bebudede, at han til tredie Behandling vilde se sig nødsaget til at stille Forslag om en yderligere Bevilling.

Denne Oplysning var alt andet end flatterende for Generaldirektionen, der havde foretaget Beregningerne og i højfornem Selvsikkerhed afholdt sig fra enhver Forhandling med Forbundet.

Til Finanslovsforslagets 3. Behandling havde Ministeren stillet Forslag om at forhøje den foreslaaede Bevilling med 105,000 Kr., saaledes at den samlede Bevilling blev 570,000 Kr. Den samme Sum blev opført paa Tillægsbevillingsloven. Ud over disse Beløb viste det sig umuligt at komme.

Den Nedgangsperiode, som havde sat sine Spor paa selve Lønningsloven ved at begrænse alle Lønningsforbedringer til 20 %, havde ikke i mindre Grad øvet sin Indflydelse paa Bevillingerne til Lønningsforbedringerne for Personalet under Gruppe B.

Finansloven og Tillægsbevillingsloven vedtoges begge med de ovenfor anførte Summer, og Interessen samlede sig herefter udelukkende om, hvorledes de vilde blive fordelte.

Lønningerne, der i Henhold til den givne Bevilling fastsattes, saa saaledes ud.

*Depotarbejderne.*

a.	1,110 Kr. aarl., stigende hvert 4. Aar m. 90 Kr. indtil 1,470 Kr.
b.	1,050 " " " " " " " " 90 " " 1,410 "
c.	990 " " " " " " " " 90 " " 1,350 "
d.	900 " " " " " " " " 90 " " 1,160 "

Satserne a—d anvendes i Overensstemmelse med de i Lønningensloven af 27. Maj 1908 givne Regler.

Til Depotarbejdere, der fungerede som Vogn-, Maskin- eller Magasinpassere ydedes der desuden et aarligt Bestillingstillæg af 96 Kr. Til Depotarbejdere, der fungerede som Pudserformænd ydedes et aarligt Bestillingstillæg af 240 Kr. aarlig.

*Det daglønnede Banepersonale.*

Haandværkere af II. Grad . . . . .	3,70—4,40 Kr. pr. Arbejdsd.
" " I. " . . . . .	4,00—4,70 " " "
Arbejdere af II. Grad . . . . .	2,70—3,40 " " "
" " I. " (Næstfmd.) . . . . .	3,00—3,70 " " "

Inden for de nævnte Grænser fastsattes Dagle lønnen af Direktøren for Baneafdelingen under Hensyn til de stedlige Forhold. I Praksis skete Fordelingen i Almindelighed efter Reglerne for Lønningssatser a—d i Lønningensloven af 27. Maj 1908.

Ledvogtere og Signalpassere lønnedes med 2,00—3,00 Kr. pr. Dag efter Tjenestens Art og de stedlige Forhold samt med Fribolig. Der kunde endvidere, „hvor Forholdene maatte tale derfor“, tiltaas dem 8 Øre for hvert passerende Tog i Tiden mellem Kl. 11 Em. og 5 Em., dog ikke over 40 Øre pr. Nat.

Kvindeposter lønnedes med Fribolig samt et yderligere Tillæg, der under større Forhold kunde gaa op til 1 Kr. daglig.

Personalet under Gruppe B. var ikke tilfreds med de fastsatte Lønninger, der ikke indeholdt de ønskede Forbedringer i deres Kaar, og navnlig var Baneafdelingens Personale utilfreds med, at alt for meget var overladt til den lokale foresattes Skøn.

Men i Øjeblikket var der intet at gøre ved den Sag. Der var kun den Trøst tilbage, at Lønningsbestemmelser lettere kunde blive Genstand for en Revision end Lønningslove. Det Personale, som var indordnet under Lønningsloven, havde heller ikke opnaaet at faa dennes Satser ubeskaarne. Dette Maal vilde først naas i 1912, og der var derfor til den Tid nogen Mulighed for med Virkning at faa Lønningssagen for Personalet under Gruppe B. optaget til ny Behandling.

---

## 7. FORHANDLINGREGLER

Det første Forsøg, der af Minister *C. Hage* var gjort paa gennem Forhandling at skabe et forsonligt Forhold imellem Administrationen og Personalets Organisationer ved Statsbanerne, var strandet — saa ubehjælpeligt strandet, at der siden 1907 ikke var etableret en eneste Forhandling. Naar det gik saaledes, skyldtes det naturligvis i første Række, at Ordren herom, der udkom i Statsbanernes Ordresamling under Serie D. Nr. 880, var for famlende og ubestemt i sin Udtryksform. Den bestemte, at Foreninger havde Adgang til at forhandle med Administrationen, men indeholdt intet som helst om, hvorledes en saadan Forhandling skulde foregaa. Der var saaledes intet til Hinder for, at en almindelig Samtale uden noget som helst skriftligt kunde paastaas at være en Forhandling i Overensstemmelse med Reglerne, og det synes da ogsaa, som Generaldirektør Amt har opfattet Forholdet saaledes. I sin Noteudveksling med Forbundet, udtalte han de mindeværdige Ord: Generaldirektionen sætter vel Pris paa ved Forhandling at lære Personalets Ønsker at kende — men

det er Generaldirektionen, der har Afgørelsen og Ansvaret. Det var altsaa Generaldirektørens Opfattelse, at Personalet blot skulde høres, saa skulde Generaldirektionen nok bestemme, hvad der videre skulde ske.

Medens *C. Hage*, var Minister for offentlige Arbejder, gik det dog nogenlunde; men saa snart som *Sv. Høgsbro* var bleven hans Efterfølger, gik Forhandlingerne i Staa. Efter at Organisationens Repræsentanter havde beklaget sig herover, fik Ministeren ved en personlig Kraftanstrængelse vel sat Forhandlingerne i Gang igen; men saa hjalp Generaldirektionen sig med en Tilføjelse til Forhandlingsresultatet. Det var vistnok det almindelige Indtryk, at Minister Høgsbro var for svag en Personlighed overfor den stærkt personlig prægede Generaldirektør Ambt. Man kan læse det mellem Linierne i den Passus, hvori Generaldirektøren tillægger Generaldirektionen Afgørelsen og Ansvaret. I denne Passus ignorerer han ganske Ministerens og Rigsdagens Afgørelsesmyndighed.

Saa vidt det kan ses, har Generaldirektør Ambt betragtet sin Stilling overfor Organisationerne paa lignende Maade, som Kong Frederik d. 6. betragtede sit overfor de daværende raadgivende Stænderforsamlinger; de skulde høres — men Enevoldsmonarken traf selv Afgørelsen.

I Modsætning hertil opfattede Organisationerne Forhandlingsvejen saaledes, at man ad den skulde søge at opnaa Enighed med den Rigsdagen og Ministeren underordnede Generaldirektion om en Fællesindstilling til Ministeren.

Allerede paa Kongressen i 1907 var der enstemmigt vedtaget følgende Forslag til nye Regler for Forhandling mellem Statsbanernes Administration og Personalets Organisationer:

Kongressen bemyndiger Hovedbestyrelsen til eventuelt i Forbindelse med andre Organisationer, at indlede Forhandling med Ministeriet om følgende Forslag til Regler for Forhandling mellem Personalet og Administrationen.

#### § 1.

Efter Vedtagelse af nærværende Forslag kunne Forandringer i de for Tiden af Administrationen udfærdigede Regler angaaende Perso-

nalets Lønnings- og Arbejdsforhold ikke foretages uden efter forudgaaende Forhandling mellem den Myndighed, under hvem Sagen sorterer, og Personalet. Forhandlingerne kunne være mundtlige eller skriftlige, og hver af Parterne er pligtig at optage Forhandling, naar der fra én af Siderne fremsættes Begæring herom. De skulle endvidere tilendebringes indenfor et efter Sagens Natur rimeligt Tidsrum.

## § 2.

Det staar i dette Øjemed Personalet frit for at danne Organisationer og vælge Ordførere, men Administrationen er kun pligtig at optage Forhandling med saadanne Organisationer, der omfatter Fler-tallet af den paagældende Kategoris Medlemmer. I dette Øjemed er enhver Organisation, der ønsker at optræde som Forhandlingsfaktor, pligtig til en Gang om Aaret at levere Statsbanernes Generaldirektion en Fortegnelse over Organisationens Medlemmer, samt hvem der er dens Ordførende. Organisationen skal derhos gennem dens Love kunne dokumentere, at Varetagelsen af dens Medlemmers faglige Interesser er Organisationens Hovedformaal.

Ved Kategori forstaaes i denne Forbindelse de i Lønningsloven af 1903 og Lønningsregulativ for 15. Lønningsklasse nævnte Stillinger, hver taget for sig. Bane- og Telegrafafdelingens Personale betragtes dog som hørende til én Kategori.

## § 3.

Opnaas der under Forhandlingerne ikke Enighed mellem Personalet og den Myndighed, overfor hvem en Sag er rejst i H. t. § 1, kan den appelleres til en højere Instans. Forinden Forhandlingerne ved denne paabegyndes, skulle alle de i Sagen hidtil fremkomne Dokumenter oplæses, og skal der i Forhandlingerne deltage Repræsentanter for de to Parter, der sidst har forhandlet om den paagældende Sag.

## § 4.

Over enhver Forhandling optages en af begge Parter underskrevet Protokol, der udfærdiges i to Eksemplarer, hvoraf hver af Parterne erholder et.

Af den over Forhandling med Generaldirektionen som højeste Instans førte Protokol, tilstilles der Ministeriet for offentlige Arbejder en Afskrift, der i det Tilfælde, der ikke er opnaaet Enighed, skal være underskrevet af begge Parter, hvorefter Ministeriet træffer Afgørelse i Sagen eller efter Omstændighederne forelægger samme for Rigsdagen.

Dette Forslag blev tilstillet Ministeriet, hvortil Jernbaneforeningen senere stillede sine Krav om den samme Sag. Trafikminister *Jensen Sønderup* havde under alvorlig Overvejelse at tage Sagen op, men naaede ikke noget endeligt Resultat.

Allerede i Rigsdagssamlingen 1908—09, kort efter at Jensen Sønderup var bleven Trafikminister, fremsatte han paa given Anledning følgende Udtalelse:

„Jeg erkender, at denne Ordre (Ordre D 880) ikke alene for det paagældende Punkts Vedkommende, men ogsaa i andre Retninger lader meget tilbage at ønske. Jeg har som Følge deraf allerede foretaget Skridt til, at der saa vel fra Statsbanedriftens Side som fra de paagældende Organisationers Side til Ministeriet bliver sendt Forslag om en ny Ordning af dette Forhold, altsaa vedrørende Forhandlinger mellem de paagældende Organisationer og Statsbanedriftens Ledelse. Jeg har faaet et Par Forslag fra et Par Organisationer, men endnu ikke fra Statsbanerne, og jeg kan derfor ikke udtale mig om, hvilke Forandringer der vil være at foretage; men jeg kan forsikre ærede Medlemmer, som interesserer sig for denne Sag, at det i saa Henseende ikke er Mangel paa god Vilje fra min Side til at faa en Ordning, der maatte tilfredsstille ogsaa de paagældende Organisationer.“

Som det fremgaar af denne Udtalelse, manglede Statsbanernes Forslag. Generaldirektør *Ambt* trængte jo, som han ved tidligere Lejlighed havde udtalt til Chr. Nielsen, ikke til Ændringer, og saa havde det naturligvis heller ikke saa stor Hast med at faa Forslag afgivet til Ministeriet.

Mens Ministeren ventede paa Generaldirektionens Forslag til nye Regler for Forhandling, skete der i Jernbaneforeningen, som i Januar 1909 havde indsendt et Forslag til nye Forhandlingsregler til Ministeriet, en Begivenhed, der sikkert ikke var uden Berøring med den da foreliggende Situation.

Jernbaneforeningens Formand, Godsekspeditor *Martin Buch*, udviklede paa et ekstraordinært Repræsentantskabsmøde i denne Forening sit Program. Hovedpunkterne heri var, at han vilde gøre Jernbaneforeningen til en Magt sammen med Administrationen, og at Jernbaneforeningen skulde bort fra



Samarbejdet med Dansk Jernbaneforbund. Dette Program gjorde han for sit Vedkommende til et Kabinetspørgsmaal, idet han vilde nedlægge sit Mandat, hvis det ikke blev vedtaget.

Repræsentantskabet forkastede Programmet med stor Majoritet, og Martin Buch var dermed færdig som Formand.

Generaldirektionen sad altsaa fremdeles uden Forbunds-fælle. Om den nogensinde fik afgivet et Forslag til Ministeren vides ikke.

Omtrent samtidig hermed afgik *Jensen Sønderup* som Trafikminister ved en Rekonstruktion af Ministeriet. *Thomas Larsen*, som blev Jensen Sønderups Efterfølger, blev i denne Omgang kun ganske kort Tid Minister, og der blev derfor heller ikke levnet ham Tid til at tage Opgaven op.

Ministeriet *Holstein* (Ledreborg), hvori Thomas Larsen var Trafikminister, faldt efter et Par Maaneders Forløb ved en Afstemning i Folketinget.

Det radikale Parti kom herefter til at danne Ministerium med Folketingsmand *Zahle* som Konsejlspræsident. I dette Ministerium indtraadte *Jensen Onsted* som Trafikminister, men afløstes kort Tid efter af Generalkonsul *Weimann*.

Kort efter at det radikale Ministerium var dannet, afholdtes den 26. November 1909 et Møde af Repræsentanter for Forbundet, Postfunktionærernes Fællesorganisation, Toldroretjentforeningen og Telegrafbudenes Forening, paa hvilket det besluttedes at danne *en Centralorganisation* for disse fire Etaters Underklasser. Embedsmændene i de samme Etater havde allerede umiddelbart efter Lønningssagens Afslutning fortsat det den Gang indledede Samarbejde i Etaternes Lønningssudvalg med at danne en Centralorganisation for deres Vedkommende. Naar det samme ikke havde fundet Sted for Funktionærklassens Vedkommende, skyldtes det i første Række det Kaos, der herskede i Postfunktionærernes Forningliv. De indbyrdes stridende Klasseforeninger, som bestod under Lønningssarbejdet, havde imidlertid indset det uholdbare i deres Stilling og sluttet sig sammen i den ovenfor nævnte Postfunktionærernes Fællesorganisation, saaledes at

Muligheden for Sammenslutningen i en Centralorganisation med Etatsorganisationer som Basis nu var til Stede, og den fuldbyrdedes nu den 26. November 1909.

Den 3. December 1909 afholdt de to Centralorganisationer et Fællesmøde for at drøfte Muligheden af at skabe fælles Forhandlingsregler for de fire Etater, som allerede havde samme Lønningsregler. Paa dette Møde fremsatte Toldinspektør *Ivar Berendsen* et Forslag til saadanne Forhandlingsregler, som i sine ledende Principer faldt sammen med det Forslag, Forbundet allerede to Aar i Forvejen havde tilstillet Trafikministeren. Det faldt derfor heller ikke vanskeligt at opnaa Enighed om et fælles Forslag, hvis Redaktion overdroges til et snævrere Udvalg.

Forud for dette Møde havde begge Centralorganisationer i Skrivelser underrettet Konsejlspræsident *Zahle* samt de tre Ministre, under hvem Etaterne sorterede, om deres Dannelse samt andraget om at faa etableret en Forhandling med Ministerierne om fælles Regler for Forhandlinger mellem Etaternes Administrationer og Personalets Organisationer.

Disse skriftlige Henvendelser besvarede Ministeriet paa den Maade, at det indkaldte til et Forhandlingsmøde den 25. Januar 1910.

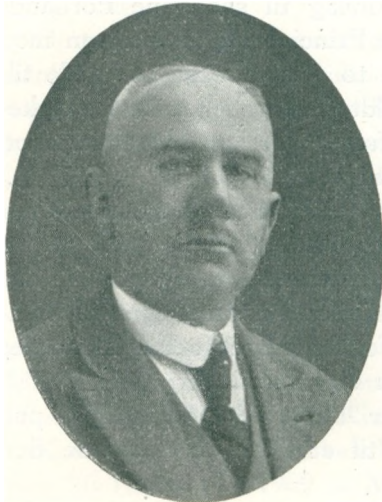
Det af Centralorganisationerne udarbejdede Forslag blev lagt til Grund for Forhandlingerne, og disse endte med, at der nedsattes et snævrere Udvalg under Indenrigsministerens Forsæde. For Administrationerne indtraadte Generaldirektør *Kiørboe* i Udvalget og for Centralorganisationerne Toldinspektør *Ivar Berendsen* og Forretningsfører *Chr. Nielsen*.

Forhandlingsspørgsmaalet var nu kommet ind i helt andet Leje, end Forbundet fra Begyndelsen af havde turdet vente og haabe. Hvilken Forandring i Udviklingen var der ikke sket siden hin 29. Juli 1903, da Minister C. Hage ved ministerielt Dekret udsendte Ordre D 880, som i den mellem-liggende Tid havde fremkaldt Misforstaaelser, Misfornøjelse og Meningskampe i en næsten uendelig lang Kæde. Nu blev Personalets Organisationer selv Medskabere af de grundlæg-

gende Regler, ikke alene derigennem, at de fik Lov at tale med, men endog derved, at det var deres eget Forslag, der forhandlede med Ministeriet.

Resultatet af det snævre Udvalgs Forhandlinger, som bekendtgjordes under 4. Maj 1910, blev de bekendte Forhandlingsregler, som er gældende endnu.

Ministeriet *Zahle*, der, efter at Ministeriet Holstein Ledreborg var fældet ved en trekantet Afstemning i Folketinget, havde dannet Mindretalsregering, opnaaede ikke Flertal ved Valgene i For sommeren 1910. Venstre dannede efter Valgets Udfald Regering med *Klaus Berentsen* som Konsejlspræsident, og Folketingsmand *Thomas Larsen* blev atter Trafikminister.



J. Christophersen.

Paa Kongressen i Odense 1910 stillede Forretningsfører Chr. Nielsen, under Hensyn til indre Organisationsanliggender og personlige Grunde, sit Mandat til Raadighed for

Kongressen. Kongressen imødekom Chr. Nielsens Anmodning om at fratræde, og man paaskønnede hans Arbejde for Organisationen ved at bevilge ham en Erkendtlighedsgave paa 5000 Kr.

I *Chr. Nielsens* Sted valgte Kongressen den tidligere Redaktør, Togbetjent *J. Christophersen*, der havde stillet den Betingelse, at der til Hvervets Varetægelse maatte skaffes ham den fornødne Tjenestefrihed, da han ikke ønskede at udtræde af Statsbanernes Tjeneste. For det Tilfælde, at Administrationen ikke vilde bevilge Tjenestefrihed i det Omfang, som ansaas for nødvendig til Bestridelse af Hvervet, bemyndigedes Hovedbestyrelsen til at antage en udenfor Statsbanernes Tjeneste staaende Mand som Forretningsfører.



Hovedbestyrelsen 1910.

Generaldirektør *Ambt*, som i Konfliktsaarene stadig havde holdt for, at Forbundet skulde udpege en fast ansat Mand til Forhandlinger med Generaldirektionen, syntes i Begyndelsen meget tilfreds med Forretningsførerskiftet; men saa snart han hørte, at den Tjenestefrihed, Hovedbestyrelsen ansaa for nødvendig for Forretningsføreren, vilde andrage 8 à 9 Maaneder om Aaret at aftage efter Behov, før han op: „8 à 9 Maaneder! Nej, det kan der aldrig være Tale om. Saa maa i hvert Fald Ministeriet afgøre det.“

I Løbet af en Maaned afgjorde Ministeren, *Th. Larsen*, Sagen med at imødekomme Forbundets Ønsker. Men da Forretningsføreren bragte ham Organisationens Tak derfor, lagde han ikke Skjul paa, at Gennemførelsen heraf havde beredt ham store Vanskeligheder.

Som det fremgaar af Forhandlingsreglerne, var en af de Hovedbetingelser, som der stilledes til Etatsorganisationerne, at de skulde give Adgang for alle fast ansatte enten enkeltvis eller i Forbund, og denne Betingelse opfyldte Dansk Jernbaneforbund ikke. Værksteds- og Remisearbejderne paa Statsbanerne stod i deres respektive Fagorganisationer, med hvem Forbundet nu maatte have en mindelig Overenskomst. Fra Tid til anden havde det ikke manglet paa Opfordringer til uden videre at optage dem. Men den Udvej havde Forbundet aldrig villet benytte, fordi den vilde skabe en Konflikt med Fagforbundene, uden at man vilde faa ret mange af disse Arbejdere som Medlemmer.

Værksteds- og Remisearbejderne, der var Medlemmer af Fagforbundene, havde et vist indbyrdes Samarbejde om deres særlige Forhold ved Statsbanerne igennem en Fællesorganisation, og denne havde paa et Delegeretmøde, som afholdtes den 23. og 24. Juli 1910 vedtaget en Resolution, hvori den protesterede imod, at Dansk Jernbaneforbund igennem de nye Forhandlingsregler havde gjort sig til en Slags Hovedorganisation for andre Fag og Interesser end Forbundet virkelig repræsenterede. Denne Resolution fandt sammen med et Referat af Mødet Optagelse i „Social-Demokraten“.

For at faa rettet denne Misforstaaelse maatte der føres Forhandlinger og Konferencer baade med Værksteds- og Remisearbejdernes Repræsentant *M. Kirketerp*, med Smede- og Maskinarbejderforbundet, Arbejdsmandsforbundet, Malerforbundet, Karetmagerforbundet, og Sadelmagerforbundet, med De samvirkende Fagforbund og i Centralorganisationerne.

Endelig lykkedes det at faa alle Misforstaaelser ryddede af Vejen, saaledes at der den 15. Marts 1911 kunde afsluttes en Overenskomst, som er gældende endnu og findes optrykt i Forbundets Lovhæfte.

Den afsluttede Overenskomst blev straks tilstillet Ministeriet som et Bevis for, at Forbundet nu opfyldte Betingelserne, der var opstillet i Forhandlingsreglerne; men nu fandt Ministeriet pludselig paa en ny Mangel, og denne bestod i, at Forbundet optog Stationsbejdere, der ikke betragtedes som fast ansatte.

Sandheden var vistnok den, at Generaldirektionen ingenlunde var begejstret for de nye Forhandlingsregler, som var bleven den paatvungen af det radikale Ministerium, og Ministeren, der havde faaet disse Regler i Arv fra sin radikale Forgænger, blev idelig bestormet af Repræsentanter for Separatistforeningerne om at skaffe disse Foreninger samme Forhandlingsret som Forbundet og Jernbaneforeningen. Til Opnaaelse af dette Formaal tog de det ikke saa nøje med at opgive nogle svulmende Medlemstal, i hvilke ikke alene de afdøde og udmeldte var medregnede, men som tillige havde faaet en til Formaalet svarende Ekstraopskruining.

Under disse Omstændigheder vaklede Ministeren og udsatte Sagens Afgørelse det længst mulige.

Mens Ministeriet tøvede, forhandlede Forbundet med de øvrige i Sagen interesserede Foreninger; men endelig sammenkaldte Ministeriet de interesserede Parter til Møde den 20. Februar 1912.

Mødet afholdtes under Forsæde af Ekspeditionssekretær *Fr. V. Petersen*, som senere blev Generalsekretær ved Statsbanerne. Tilkaldt som særlig sagkyndig var Toldinspektør *Ivar Berendsen*, der i 1910 var valgt som radikal Folketings-



mand. Dansk Jernbaneforbund var repræsenteret ved *J. Christophersen* og *Ch. Petersen* og Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation ved *M. Kirketerp*. Jernbaneforeningen var repræsenteret ved 3 Medlemmer og hver af Særforeningerne ved 1 Repræsentant.

Separatforeningernes Ordfører fremsatte nu den forbløffende Meddelelse, at alle disse smaa Foreninger havde sluttet sig sammen i en Etatsorganisation, som de maatte kræve nævnt i Forhandlingsreglerne som den tredie forhandlingsberettigede Etatsorganisation. Da de fra Ministeriets Side fik at vide, at denne Udvej var spærret, eftersom den vilde kræve Ændringer i Forhandlingsreglerne, søgte de at trække Tiden ud med, at Ministeriet skulde forlange trykte Medlemslister. Efter at man fra Forbundets Side havde givet dette Forslag Tilslutning imod, at Medlemslisterne blev bilagt med trykte og reviderede Regnskaber, som kunde vise, at alle opførte Medlemmer ogsaa var kontingentydende, blev ogsaa dette Forhalingsforsøg opgivet.

Fra Forbundets Side refereredes herefter, hvorledes man havde forsøgt at forhandle sig til Rette med Smaaforeningerne, men altsammen forgæves, fordi deres Repræsentanter ikke følte sig forpligtede til at overholde, hvad de med Navns Underskrift var gaaet ind paa.

Dette minderige Møde i Ministeriet, af hvilket ovenstaaende giver et kort Resumé, havde gjort sin Virkning, idet det i høj Grad havde bidraget til at vise Ministeriet, hvor sagligt svag Separatistforeningernes Begrundelse var.

Efter endnu et Par Konferencer i Ministeriet, under hvilke det blev oplyst, at de af Separatisterne opgivne Medlemstal havde været for høje, tilstillede Ministeriet under 10. Maj 1912 Forbundet en saalydende Skrivelse:

„Under Forudsætning af, at Bestemmelserne i § 3, 1, sidste Stykke, sidste Punktum i Dansk Jernbaneforbunds Love og § 3 i Lovene for Jernbaneforeningen henholdsvis ved Forbundets først indtræffende Kongres og ved Jernbaneforeningen første Delegeretmøde ophæves, anerkender Ministeriet herved Dansk Jernbaneforbund i Forbund med

Værkstedarbejderne samt Remisearbejdernes faglige Organisationer og Jernbaneforeningen som Etatsorganisationer for de danske Statsbaners Tjenestemænd og som Følge deraf fra og med i Dag som berettigede til Forhandling med Administrationen i Overensstemmelse med de af Ministeriet for offentlige Arbejder, Finansministeriet og Indenrigsministeriet den 4. Maj 1910 fastsatte Regler.

Med Hensyn til andre Organisationer af Tjenestemænd ved Statsbanerne vil man som allerede udtalt i Skrivelse herfra af 13. Maj 1910 vedblivende give de vedkommende Adgang til at rette Henvendelser til Administration og Ministerium.

Medens der, hvor Forhandling skal finde Sted om Spørgsmaal af mere almindelig Karakter, som vedrører samtlige ansatte eller flere Klasser af saadanne, jfr. Reglerne af 4. Maj 1910 § 2, fra Administrations Side vil blive rettet Henvendelse til de to i disse Regler udtrykkelig nævnte Organisationer, vil man, naar Administrationen forbereder ny Bestemmelser, som alene vedrører en enkelt bestemt Klasse af Ansatte, som i en af de nu bestaaende andre Organisationer af Statstjenestemænd har en efter det hele Antal af ansatte i vedkommende Klasse betydelig Repræsentation, indtil videre ikke unnlade at give den paagældende Organisation Lejlighed til skriftlig Udtalelse om Sagen, forinden denne tilstilles Etatsorganisationerne til Drøftelse i Overensstemmelse med Forhandlingsreglerne af 4. Maj 1910.“

Hermed var det altsaa fra Ministeriets Side erkendt, at Forbundet opfyldte Forhandlingsreglernes Betingelser; men der var da ogsaa hengaaet over 2 Aar, siden Reglerne blev udstedte.

Men Forhandlingsreglerne alene kunde selvfølgelig ikke skabe Resultater; dertil krævedes, at Forbundet blev en Magt, der kunde skabe Alvor og Respekt om den Sag, hvorefter Forhandlingerne til enhver Tid kom til at dreje sig. Selv de mest udmærkede Forhandlingsregler vil være en tom Form, hvis ikke begge Parter, som deltager i Forhandlingerne, har den fornødne Respekt for den Magt, Modparten repræsenterer, saaledes at det Resultat, de naar til, præges deraf. Staar først den truende Konflikt med sit tveæggede Sværd i Baggrunden, da er der Udsigt til, at begge Parter i gensidig Respekt for hinandens Magt vil gøre deres yderste Anstrængelser for at undgaa Konflikten.

Men Forbundets Magt var endnu ikke tilstrækkelig udviklet



til at tage en alvorlig Dyst med Modparten. Herom var de første Forhandlinger, der kom til at dreje sig om Depot- og Banepersonalets Lønningsforhold, et tydeligt Vidnesbyrd.

## 8. PERSONALET UNDER GRUPPE B NY LØNBEVÆGELSE

Som det fremgik af et foregaaende Afsnit var Personalet under Gruppe B meget utilfreds med den ringe Lønningsforbedring, det opnaaede den 1. April 1909; det følte sig distanceret af Tjenestemændene under Gruppe A, der ved Lønningsloven af 27. Maj 1908 havde opnaaet 16—20 pCt.s Lønningsforbedring. Den 1. April 1912, naar den Afkortningsbestemmelse, som blev knyttet til Lønningsloven, af sig selv bortfaldt, vilde adskillige af disse Tjenestemænd i andet Tempo opnaa Lønningsforbedring. Kongressen 1909 havde derfor anset dette Tidspunkt for at være særdeles heldig valgt til paany at rejse Lønningssagen for Personalet under Gruppe B.

Til at forberede denne Sag nedsatte Hovedbestyrelsen i Efteraaret 1910 to Udvalg — et for Depotpersonalet og et for Banepersonalet — til at fremsætte Forslag for Hovedbestyrelsen om saadanne Lønningsforbedringer, som man maatte anse for passende.

Begge Udvalgene afgav Betænkning til Hovedbestyrelsen den 27. Januar 1911, og paa Hovedbestyrelsens Møde samme Dag besluttedes det at udsende Forslagene til Behandling i henholdsvis Depotpersonalets og Banepersonalet Afdelinger og Grupper. De af disse Afdelinger og Grupper stillede Ændringsforslag behandledes derefter paa et Forretningsudvalgsmøde, hvori Depotpersonalets og Banepersonalets Hovedbestyrelsesmedlemmer deltog. Efter denne Behandlingsmaade blev begge Forslagene den 13. Maj 1911 tilstillet Generaldirektionen, med hvem man udbad sig Forhandling, dersom Forslagene ikke kunde tiltrædes i deres fulde Udstrækning.

Forslagene gik ud paa at bringe Depot- og Banepersonalet op paa samme Lønningsniveau som Portørerne. For Banepersonalet var der stillet baade et principalt og et subsidiært Forslag. Det principale Forslag indeholdt Satser for Aarslønninger, medens det subsidiære indeholdt Daglønssatser af tilsvarende Størrelse. Hensigten med det subsidiære Forslag var den, at man under en Forhandling med Generaldirektionen ikke vilde staa tomhændet, naar Generaldirektionen, som det kunde forudses, afviste Forhandling om det principale.

Forslagene var afgivne saa betids til Generaldirektionen, at man mente, det fornødne Forarbejde kunde have været gjort, og eventuelle Forhandlinger have været ført til Ende, forinden Generaldirektionen i den paafølgende August Maaned lagde sit Budget til Finanslovforslaget, saaledes at Beløbene, som disse Lønningsforbedringer vilde kræve, kunde være bevilgede til 1. April 1912. Saaledes var Forbundets Plan. Men Generaldirektionen og Ministeriet vilde det anderledes.

Da der var hengaaet to Maaneder, uden at Generaldirektionen havde ladet høre fra sig, sendte Forbundet en Deputation af Sted for at faa at vide, om Generaldirektionen havde modtaget Forslagene, og hvilken Behandling de havde været Genstand for. Det maa her erindres, at hverken Ministeriet eller Generaldirektionen paa dette Tidspunkt vilde erkende, at Forbundet oplydte Forhandlingsreglernes Betingelser for Adgang til Forhandling.

Deputationen fik den Besked, at Forslagene straks efter Modtagelsen var sendt over i henholdsvis Maskin- og Baneafdelingen til Undersøgelse, og herfra var de ikke modtagne tilbage.

Efter denne ikke særligt opmuntrende Besked, begyndte Hovedbestyrelsen at se sig om efter andre Midler for at faa Lønningssagen til at glide. Men for at være forberedt paa det bedste, valgte den dog to Forhandlingsudvalg.

I Midten af September 1911 rettedes der en Henvendelse til Statsbaneudvalget af 1911 — der kort Tid i Forvejen var nedsat af Ministeriet — for at blive orienteret med Betimelig-

heden af at rette Henvendelse til dette Udvalg om faste Aarslønninger for det daglønnede Banepersonale. Denne Henvendelse resulterede i, at Hovedbestyrelsen tilstillede Statsbaneudvalget en Skrivelse, hvori man søgte at paavise, at det daglønnede Banepersonales Overgang fra Dagløn til Maanedsløn vilde medføre Beparelser i Regnskabsførelsen.

I Midten af September afholdt Hovedbestyrelsen i Fredericia et stort Landsmøde. Den havde forinden dette Møde indhentet og ladet udarbejde et omfattende Materiale til Belysning af Lønningssagen. For at træne Sagen til Rigsdagssamlingen havde den indbudt fire Folkethingsmænd — én fra hvert Parti — *Ellinger* (Højre), *J. C. Christensen* (Venstre), *Ivar Berendsen* (radikal) og *Chr. Rasmussen* (Socialdemokrat) til dette Møde. Ellinger og J. C. Christensen sendte Afbud. Ivar Berendsen maatte paa Grund af sin Hustrus pludselige og alvorlige Sygdom i sidste Øjeblik melde Forfald, men sendte Hilsen med Løfte om Støtte for de lavest lønnedes Lønningsskrav. Chr. Rasmussen var til Stede og benyttede senere under Finanslovsforslagets første Behandling i Folketinget det Materiale, som han ved dette Møde havde faaet, til at slaa et Slag for Lønningssagen.

Generaldirektionen fremsendte den 16. December 1911 hele Lønningssagen til Ministeren uden forud at have forhandlet med Forbundet derom og uden at gøre Indstilling.

Af Statsbaneudvalgets Betænkning kan man nu se, at Generaldirektionen har gjort en Række Indvendinger ikke alene imod selve Forslagene, men ogsaa imod i mindste Maade at bevilge noget, og som Undskyldning for, at Generaldirektionen ikke havde forhandlet Sagen med Forbundet, anføres sluttelig, at en saadan Forhandling, der iøvrigt, da Forbundet ikke opfyldte Betingelserne for Forhandling efter de nye Regler, maatte have været ført efter Ordre D 880, vilde have været formaalsløs, naar man alligevel ikke var i Stand til at gaa ind paa noget som helst.

Om Ministeriet har været enigt med Generaldirektionen i disse Betragtninger er vel tvivlsomt. Det har i hvert Fald

den 12. Februar 1912 sendt hele Sagen over til Statsbaneudvalget og udbedt sig en Erklæring derfra.

Af Statsbaneudvalgets Betænkning (Bilagene) ses ogsaa, at der i Anledning af et andet Andragende har været afholdt Fællesmøde den 14. Januar 1912 angaaende de maanedslønnede Depotarbejderses Lønningsmaade, og at Maskindirektøren, Banedirektøren og Trafikdirektøren imod Generaldirektørens og Regnskabsdirektørens Votum har gjort Indstilling om at faa Pudserformændene optaget i 5. Lønningsklasse og Vogn-, Maskin- og Magasinpassere optaget i 1. Lønningsklasse paa Lønningsloven. Man kan heraf slutte, at Generaldirektionen ikke har været helt enig i sin Modstand mod denne Lønningssag.

Med saadanne Omsvøb randt Rigsdagssamlingen 1911—12 ud, uden at den med Spænding imødesete Lønningsforbedring tilsyneladende var sin Løsning et eneste Hanefjed nærmere. Paa den hemmelighedsfulde Vandring mellem Generaldirektionen, Ministeriet og Statsbaneudvalget var Hovedbestyrelsen ude af Stand til at følge Lønningssagen. Den havde forsøgt at øve Paavirkning alle tre Steder, men blev holdt hen med Snak, mens de hemmelige Traade spandtes bag Kulisserne.

Efter at det den 10. Maj 1912 var erkendt, at Forbundet opfyldte Forhandlingsreglernes Betingelser, lykkedes det at faa Ministeren til at give Tilsagn om, at der skulde blive etableret mundtlig Forhandling om Lønningssagen.

Endelig den 21. og 22. August 1912 kom de lovede mundtlige Forhandlinger i Stand i Generaldirektionens Mødesal.

Forbundets principale Lønningsforslag blev man hurtigt færdig med. Paa dette Grundlag vilde Generaldirektøren slet ikke forhandle. Man tog dernæst fat paa det subsidiære Forslag. Til dette stillede Generaldirektøren en Række Ændringer, saaledes at det i alt væsentlig blev ført tilbage i de bestaaende Lønningsbestemmelers Skikkelse.

Udover et Tillæg af 15 Øre daglig var Generaldirektøren ikke til at rokke. Kun Ledvogternes højeste Lønning 3 Kr. lod han sig formaa til at hæve med 30 Øre. Nattogsgodt-

gørelsen for Ledvogtere forhøjedes fra 8 til 10 Øre pr. Nattog. Udkommandogodtgørelsen forhøjedes fra 2 Kr. til 2 Kr. 50 Øre pr. Døgn og fra 10 Øre til 15 Øre pr. Time. Som Godtgørelse for Disposition paa Søn- og Helligdage opnaaedes 1 Kr.; der var tidligere intet ydet herfor. Til Ledvogtersker opnaaedes som Mindstebetaling foruden Fribolig 10 Øre daglig. Endelig gav Generaldirektøren Tilsagn om, at Fribefordringen af Fødevarer og Brændsel skulde blive genindført; den var kort Tid i Forvejen blevet afskaffet.

Forbundets Repræsentanter reserverede sig at gaa til Ministeren og Rigsdagen for at opnaa større Forbedringer. Dette fandt Generaldirektøren meget naturligt.

Under Forhandlingen af Depotpersonalets Lønninger lykkedes det ikke at faa Generaldirektionen til at strække sig videre end til 40 Kr. i aarlig Lønningsforbedring.

Forbundets Repræsentanter reserverede sig her deres Stilling paa samme Maade som under Forhandlingerne om Banepersonalets Lønninger den foregaaende Dag.

Denne Reservation blev indført i begge Forhandlingsprotokoller.

Hele Lønningsforhøjelsen var beregnet at ville koste 170,500 Kr., hvorefter man vidste, at der var gjort Indstilling til Ministeriet, og man ventede nu at se dette Beløb opført paa det Finanslovsforslag, som blev forelagt Rigsdagen i Begyndelsen af Oktober 1912, da Forhandlingerne var tilendebragte saa betids, at dette vilde have været muligt. Det vakte derfor ikke ringe Forbavselse, at Finanslovsforslaget forelagdes, uden at Indstillingen fandtes derpaa.

Denne Gaade løstes af Ministeren, da der blev rettet en Henvendelse til ham derom. Sagen var strandet væsentligst paa Modstand fra Finansministerens Side, og da han af Forhandlingsprotokollen havde set, at Forslaget ikke tilfredsstillende Forbundets Medlemmer, havde han ikke lagt sig særlig i Selen for at bryde denne Modstand.

Under denne Situation besluttede Hovedbestyrelsen at afholde to store Landsmøder i København og Aarhus, hvor

man samtidig vilde forelægge Resultatet af Forhandlingerne for Medlemmerne og paakalde Offentlighedens Interesse.

Det første af disse Møder afholdtes i København Søndagen den 20. Oktober 1912. Hertil var indbudt følgende: *Finansministeren, Trafikministeren, Folketingsmænd* af alle Partier, 11 københavnske *Dagblade* og 9 *Pressebureauer*.

Alene Indvarslingen til dette Møde havde for saa vidt gjort sin Virkning, som Trafikministeren Dagen før Mødets Afholdelse i Folketinget bebudede, at han vilde stille Forslag om 170,500 Kr. til Lønningsforbedring til Personalet under Gruppe B.

Mødet var besøgt af ca. 1000 Medlemmer. Af de indbudte havde Finansministeren (*Neergaard*) og Trafikministeren (*Th. Larsen*) sendt Afbud. Folketingsmændene *Ellinger* (Højre), *Jerichau* (Venstre), *Ivar Berendsen* (radikal) og *Hans Nielsen* (Socialdemokrat) var mødte og deltog i Debatten. Fra den københavnske Dagspresse var mødt 7 Referenter. Under Mødet indløb et Telegram fra Svenska Järnvägsmannaforbundet med Ønske om Lykke og Held med Sagen. Mødet fik et ualmindelig roligt og værdigt Forløb og fandt Dagen efter rosende Omtale i den københavnske Dagspresse, der refererede det.

Mødet i Aarhus, der afholdtes Søndagen efter, var besøgt af ca. 800 Medlemmer. Det var ikke Genstand for saa stor offentlig Opmærksomhed; men Medlemmernes Syn paa hele Sagen og dens Forløb kom saa meget stærkere til Orde.

Paa begge Møder vedtoges enslydende Resolutioner.

For at faa hver enkelt Folketingsmand sat nøje ind i denne Lønningssag, udarbejdede Hovedbestyrelsen til Regering og Rigsdag en trykt Redegørelse over den historiske Udvikling af Sagen fra 1908 samt over de enkelte Lønningssatser og deres Fordeling. Det fremgik bl. a. heraf, at af 559 Ledvogtere stod 186 paa den laveste Daglønsats 2 Kr. og 151 paa den næst laveste 2 Kr. 10 Øre — en Oplysning, som mange Folketingsmænd fandt overraskende. Den udarbejdede Redegørelse blev tilstillet Trafikministeren og hver enkelt

Folketingsmand samt 240 danske Dagblade, af hvilke en Del omtalte Sagen og gjorde Uddrag af Redegørelsen.

Da Finansudvalget kort efter Nytaar 1913 afgav sin Betænkning, saas det, at det havde tiltraadt Ministerens Forslag om at bevilge 170,500 Kr. til Lønningsforhøjelser for Depotarbejderne og det daglønnede Banepersonale. Et Mindretal, bestaaende af de socialdemokratiske og radikale Medlemmer af Udvalget, stillede Forslag om at bevilge yderligere 58,000 Kr., som skulde fordeles med 15 Kr. aarlig til hver Depotarbejder, 5 Øre daglig til Bane- og Telegrafhaandværkere, 10 Øre daglig til Bane- og Telegrafarbejdere og 30 Øre daglig til Ledvogterne samt en Mindstebetaling af 20 Øre daglig til Ledvogtersker paa Kvindeposter.

Endskønt Finansudvalgets Flertal til Trods for det Forbehold, der var taget under Forhandlingerne med Generaldirektionen, holdt for, at Ministerens Forslag var Opfyldelsen af en Overenskomst mellem Generaldirektionen og Forbundet, saa havde Finansudvalget dog forglemt at opfylde den Del af „Overenskomsten“, som bestod i Genindførelsen af Fribefordring for Levnedsmidler og Brændsel. Fra Forbundets Side forsøgte man nu at faa Finansudvalget til ogsaa at opfylde den Side af „Overenskomsten“ eller at ækvivalere den ved at tiltræde Mindretallets Forslag om de 58,000 Kr. Finansudvalget gik da med til at genindføre Fribefordring af Fødevarer, men kun indenfor Landsdelene, hvorimod det stadig holdt Brændselet udenfor. Det havde altsaa endnu ikke selv opfyldt det, som det kaldte en Overenskomst.

Mindretallets Forslag om de 58,000 Kr. som yderligere Bevilling forkastedes ved anden Behandling i Folketinget, medens Ministerens Forslag om 170,500 Kr. og Fribefordring af Fødevarer indenfor Landsdelene vedtoges.

Højres Folketingsmand, Professor *Ellinger*, der med synlig Interesse havde deltaget i det store Møde den 20. Oktober 1912 i København og dér talt om, at der burde fastsættes et vist Eksistensminimum, kom nu pludselig mellem Finanslovforslagets anden og tredie Behandling paa den Tanke, at

der burde gøres noget for Sagen. I den Henseende sendte han Forbundets Kontor en skriftlig Forespørgsel om, hvor meget det vilde koste at forhøje den laveste Ledvogterlønning til 2 Kr. 30 Øre. Efter foretagen Beregning besvaredes Forespørgselen med, at der hertil vilde udkræves et Beløb af 11,320 Kr. udover det allerede foreslaaede Beløb.

Ved Finanslovforslagets tredie Behandling stillede Højre Forslag om at forhøje Bevillingen med dette Beløb. Socialdemokraterne og de radikale støttede Forslaget. Højres Ordfører *Jul. Wulf* motiverede pligtskyldigt Forslaget med den mest kølige anbefaling og forlod Folketinget, inden Forslaget kom til Afstemning. Resultatet af Højres kølige Holdning overfor dets eget Forslag blev da ogsaa, at Forslaget forkastedes med nogle faa Stemmers Majoritet.

Ved Folketingsvalgene i Foraaret 1913 kom Venstre i Mindretal, og de radikale dannede med Socialdemokratiets Støtte Ministerium med *Zahle* som Ministeriets Chef og *Hassing Jørgensen* som Trafikminister.

Det radikale Ministerium følte sig nu forpligtet af sit Forslag fra Rigsdagssamlingen forud. Der blev i Sommeren 1913 etableret en ny Forhandling mellem Generaldirektionen og Forbundet om Lønningsforbedringer for det samme Personale som Aaret forud.

Under denne Forhandling oplyste Generaldirektøren, at Mindretalsforslaget fra den forgaaende Rigsdagssamling var forkert beregnet, idet de deri foreslaaede Lønningstillæg vilde koste Statsbanerne 84,600 Kr. og ikke 58,000 Kr. som af Mindretallet beregnet. Generaldirektøren vilde da rette sig efter Totalsummen og foreslaa Lønningstillægene nedsatte under Hensyn hertil. Dette vilde Forbundets Repræsentanter ikke indrømme, og der blev da ansat et nyt Forhandlingsmøde.

I dette gik Generaldirektøren med til at lade de foreslaaede Lønningstillæg blive staaende og gøre Indstilling om at bevilge 84,600 Kr.

Forbundets Repræsentanter fandt, at der i Overensstem-



melse med det i det første Møde fremhævede ogsaa maatte tages Hensyn til, at Statistisk Bureau havde beregnet Prisstigningen i det sidste Aar til 6 pCt. Da Generaldirektøren imidlertid ikke var at formaa til at strække sig videre, indskrænkede Forbundets Repræsentanter sig til at tage Generaldirektørens Tilbud til Efterretning og forbeholdt sig at rette Henvendelse til Ministeren for at opnaa en Forhøjelse.

Paa den Henvendelse, som kort efter blev rettet til Trafikminister Hassing Jørgensen, svarede han, at han var meget betænkelig ved at gaa videre, og Grunden hertil var væsentligst af politisk Art.

Grundlovssagen havde i de forløbne Aar trængt sig i Forgrunden. Den privilegerede Valgret til Landstinget skulde have Dødsstødet. Til dette Formaals Fremme havde de tre Partier: Venstre, Radikale og Socialdemokrater sluttet sig sammen til en politisk *træuga dei* (Guds Fred), under hvilken Samarbejdet mod Højres Modstand ikke maatte forstyrres ved indbyrdes Udæskninger.

Nu vilde Lønningsforslaget, navnlig hvis det forhøjedes udover de 84,600 Kr., let blive en saadan Udæskning overfor Venstre.

Den socialdemokratiske Partigruppes Formand saa paa denne Sag paa samme Maade som Ministeren, men lovede dog, at Partigruppen nærmere skulde overveje Sagen, om der skulde vise sig lysere Udsigter.

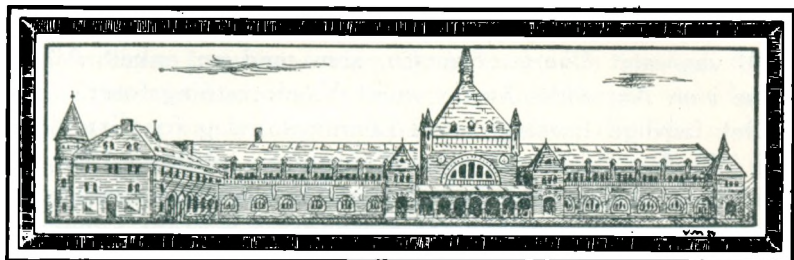
Under disse Omstændigheder holdt Hovedbestyrelsen Møde sammen med Afdelingsbestyrelserne for Depot- og Banepersonalet. Her besluttedes det at tilstille den socialdemokratiske og den radikale Partigruppe ligelydende Skrivelser, hvori man fremstillede Lønstigningen i Forhold til Prisstigningen og paaviste, at det daglønnede Banepersonale var daarligere lønnet end Landpostbudene. Skrivelsen sluttede med at henstille til Partigrupperne at bevilge yderligere 175,000 Kr., saaledes at den samlede Bevilling for de to Aar kunde udgøre 15 pCt. af Grundlønningerne. Disse Skrivelser overgav de to Partigrupper til deres Finansudvalgsmedlemmer.

Trods Forsøg paa personlig Paavirkning lykkedes det ikke at naa udover de 84,600 Kr. Guds-Freden svævede over de politiske Vande med Dolken vendt mod Højre, indtil Forfatningskampen var endt, og da var Verdenskrigen i fuld Gang.

Efter denne Skuffelse besluttede Depot- og Banepersonalets Bestyrelser paa et Møde i Fredericia den 25. Januar 1914 at anerkende Hovedstyrelsens og Fællesbestyrelsernes Virksomhed i Lønsagen, men opfordre dem til at rette Bestræbelserne paa, at dette Personales Lønningsforhold fremtidig ordnedes paa Lønningsloven.

For første Gang i Forbundets Historie var Depot- og Banepersonalet tilfreds med Hovedbestyrelsens Virksomhed med deres Lønningsforhold, og naar det trods Skuffelserne var saaledes, var Aarsagen hertil at søge i, at hele denne Lønningssags Udvikling var sket for aabent Tæppe og under udstrakt Medvirken af dette Personale selv.

Af hele Lønbevægelsens Aktstykker fremgik det, at Forhandlingsreglerne alene ikke var tilstrækkelige. De var kun et Middel, ved hvis Hjælp man fik Indflydelse paa Lønningsbeløbenes Fordeling. Men paa Lønningsbeløbenes Størrelse havde Forhandlingsreglernes Anvendelse kun ringe eller ingen Indflydelse. Til saadan Indflydelse udkrævedes, at Organisationen skaffede sig en Magtposition, der kunde blive Statsmagten mere jævnbyrdig.



### III. KRIGSAAR OG KRISETID

#### 1. STANDSEDE FORBEREDELSE

**A**LLEREDE I 1913 havde Prisstigningen naaet en saadan Højde, at Hovedbestyrelsen fandt Tiden inde til at drøfte Forberedelsen af en samlet Lønrevision for Personalet i de fire Etater, der siden 1908 havde haft fælles Lønningsregler. En saadan Drøftelse fandt Sted den 4. Maj 1913 i Centralorganisationen, som besluttede, at Forberedelserne burde begynde etatsvis og Etaternes Forslag derefter samarbejdes i Centralorganisationen.

Kongressen i Nyborg 1913 opfordrede Hovedbestyrelsen til at søge Arbejdet fremmet saa betids, at Afdelingerne kunde faa Lejlighed til at behandle de i Centralorganisationen samarbejdede Forslag inden Kongressen i Viborg 1914.

I Efteraaret 1913 lagdes den første Haand paa Værket af de 5 Fællesbestyrelser, som af Hovedbestyrelsen havde faaet overdraget den Opgave at fremsætte Indstillinger om de Lønninger, de maatte finde passende. Indstillingerne skulde foreligge inden 20. Januar 1914 og derefter samarbejdes i et Lønningsudvalg bestaaende af Fællesbestyrelsernes Formænd og 5 Hovedbestyrelsesmedlemmer. Den 9. Februar havde dette Udvalg endt sit Arbejde, og Behandlingen foregik derefter i Centralorganisationen.

Under dette indendørs Lønningsarbejde skiftede Forbundet Forretningsfører, idet *J. Christophersen* fra 1. Januar 1914

forfremmedes til Togfører og forflyttedes til Esbjerg. I hans Sted var valgt *Charles Petersen*, som med en enkelt Afbrydelse i en Aarrække havde været Viceforretningsfører.

Det færdige Forslag, hvori Lønningsforslag for Gruppe B var inkluderet, godkendtes af Kongressen i Viborg 1914, og kun Samarbejdet med Embedsmændenes Centralorganisation var tilbage, for at der kunde foreligge et helstøbt Lønningsforslag til Forhandling med Regeringen. Planen var at faa Lønningssagen til Behandling i Rigsdagssamlingen 1914—15. — Et Fællesmøde mellem de to Centralorganisationer var berammet til Dage 4.—6. August 1914 for at samarbejde Lønningsforslaget.



Ch. Petersen.

Den 31. Juli og 1. August udbrød Verdenskrigen og satte en foreløbig Stopper for alle Lønningsforhandlinger.

Under den almindelige Uro- og Panikstemning, som Krigens Udbrud fremkaldte i Befolkningen, greb Generaldirektionen til den Foranstaltning at standse Orlov og Rejsetilladelse, saaledes at Centralorganisationernes Fællesmøde maatte aflyses telegrafisk.

Først efter et Par Maaneders Forløb, da Sindene var faldne nogenlunde til Ro, blev der atter givet Adgang til Orlov og Rejsetilladelse indenfor Landets Grænser. Centralorganisationerne kunde da den 30. September afholde et Fællesmøde men med en noget ændret Dagsorden. I Stedet for Behandling af Lønsagen lød Dagsordenen nu paa Drøftelse af den foreliggende Situation med Lønningssagen for Øje.

Et Tjenestemændene ikke særligt venligsindet Blad søgte forud for dette Møde at bibringe Offentligheden Indtrykket

af, at Tjenestemændene vilde benytte den foreliggende Situation, medens Landets øvrige Borgere maatte forsage, til at gennemføre en Lønrevision. Tiden og Udviklingen viste imidlertid, at det var helt andre Samfundsklasser, der ikke undsaa sig ved paa den mest ublufærdige Maade at udnytte den almindelige Nødstilstand til at skære en bred Rem af Befolkningens Ryg, mens det bl. a. blev Tjenestemændene, der maatte forsage.

Under det almindelige Indtryk af, at den gigantiske Styrkeprøve mellem Stormagterne ikke kunde blive af lang Varighed, besluttede Fællesmødet at fortsætte Arbejdet med Lønnings-sagen, men derimod ikke søge den fremmet, før Situationen var saaledes forbedret, at der kunde være Udsigt til en heldig Løsning.

Kun for Personalet i Gruppe B, hvis Lønningsforhold trods gentagne Smaaforbedringer lod meget tilbage at ønske, var det umuligt at resignere. Hovedbestyrelsen tilstillede derfor Ministeriet et Andragende om paa Finansloven at søge bevilget 175,000 Kr. til Lønningsforbedringer for dette Personale, som havde mindst at staa imod med. Ministeren (Hassing Jørgensen) nærrede straks store Betænkeligheder ved at fremme denne Lønningssag, idet han henviste til, at Krigssituationen krævede store Ofre af Statskassen; men han lovede dog at overveje Sagen nærmere. Samtidig søgte Hovedbestyrelsen at interessere Finansudvalget for Sagen og fandt her en god Støtte i Folketingsmand *L. Rasmussen*, Fredericia.

Ministerens Overvejelser førte imidlertid til, at der vilde være nogen Mulighed for at faa Sagen fremmet, da der til Finanslovsforslagets 2. Behandling kun var stillet faa Ændringsforslag af finansiell Rækkevidde. Men Forbundet kunde i hvert Fald ikke vente at se noget Forslag fremsat før ved 3. Behandling, da Generaldirektionens Beregninger ikke var tilendebragte.

Den 11. Februar 1915 meddelte Ministeren Forbundets Repræsentanter under et Foretræde hos ham, at Lønningssagen for Gruppe B var strandet af finansielle Grunde. Repræsen-

tanterne forstod heraf, at det var Generaldirektionen, som havde lagt sig hindrende i Vejen for denne Lønningssag. Det lykkedes dem dog at bibringe Ministeren Forstaaelsen af det umulige i at opsætte Sagen, og han lovede, inden Repræsentanterne forlod ham, at tage Sagen under fornyet Overvejelse til den 18. Februar. Paa den saaledes fastsatte Dag meddelte Ministeren, at det vilde være ham umuligt at stille noget Forslag om Forbedringer af Depotarbejdernes Lønninger, der ikke var ringere end mange andre Tjenestemænds Lønninger; men han vilde derimod forhandle om en mindre Forbedring af Lønningerne for det daglønnede Banepersonale.

Under disse Forhandlinger med Ministeren opnaaedes Enighed om en Forhøjelse af 20 Øre daglig til det daglønnede Banepersonale, som derved i tre paa hinanden følgende Aar havde opnaaet en samlet Lønforbedring af 45 Øre daglig.

Den for denne Lønforbedring kalkulerede Sum udgjorde 125,000 Kr. og opførtes paa Finanslovsforslaget ved dettes 3. Behandling i Folketinget, hvor den vedtoges.

---

## 2. UNDER STÆRKT STIGENDE PRISER

Aldrig saa snart havde den første Panikstemning ved Krigens Udbrud lagt sig, før geschæftige Forretningsmænd begyndte at drive deres Spil med Vareaager. De krigsførende Magter, hvis Produktion var nedsat derved, at alle vaabenføre Mænd var optagne af Krigstjeneste, havde Brug for en Mængde Varer, som opkøbtes i de neutrale Lande. Der opstod herved en Eksport, som ikke alene lagde Beslag paa alle Trafikmidler i et hidtil uanet Omfang, men som tillige tømte vort Lands Varelagre, saaledes at Priserne paa de knappe Restbeholdninger steg i hurtigt Tempo. Trods Regeringens Foranstaltninger: Eksportforbud og Maksimalpriser, steg Priserne fra Dag til Dag.

Tilstanden havde altsaa for Tjenestemændene den dobbelte Følge, at deres Arbejdskraft udnyttedes langt ud over det

forsvarlige, samtidig med at deres Lønningers Købeevne forringedes. De havde ved Krigens Begyndelse vist den Resignation at lægge deres omtrent færdige Lønningsarbejde paa Hylden, idet de følte, at de saavel som andre Borgere maatte vise Forsagelse. Men nu begyndte en Del af disse andre Borgere at flaa Tjenestemændene efter alle Kunstens Regler, saaledes at fortsat Resignation vilde være ensbetydende med den rene Ødelæggelse, og saa kunde Tjenestemændene ikke længere tie.

Under disse Omstændigheder rejste de underordnede Tjenestemænd igennem deres Centralorganisation Kravet om et midlertidigt Dyrtidstillæg. Dette Krav naaede til Behandling i et Fællesmøde for begge Centralorganisationer den 29. Januar 1915.

Mødet besluttede at sende en Deputation til Statsminister *Zahle* for at faa Erfaring for, i hvor høj Grad man kunde regne med Regeringens Støtte ved Fremsættelsen af et saadant Krav.

Overfor Deputationen erklærede Statsministeren, at Regeringen fuldt ud forstod Tjenestemændenes daarlige økonomiske Stilling; men den vilde dog ikke, saaledes som Situationen laa, være i Stand til at fremsætte eller at støtte et saadant Krav overfor Rigsdagen; det var uomtvisteligt, at den alvorlige Situation lagde tunge Byrder af mange Arter paa Befolkningen, Byrder, som ofte ramte ret tilfældigt paa de enkelte Samfundsklasser. Baade Handel, Industri og Landbrug saa vel som Arbejderklassen maatte bære deres Del, og det vilde sikkert være ugørligt at overbevise den øvrige Befolkning, eller Rigsdagen om, at Tjenestemændene, der under alle Omstændigheder havde deres sikrede — omend ringe — Indtægter, i særlig Grad trængte til Hjælp. Man maatte ogsaa regne med, at Statens finansielle Situation paa Grund af Forholdene var yderst ugunstig, og at en Udskrivning af Skatter var forestaaende, hvorfor der maatte vises den yderste Forsigtighed med at stille yderligere Krav til Statskassen.

Hvis Krigen ikke var brudt ud, vilde Regeringen have

mødt Tjenestemændenes Krav om en almindelig Lønrevision ikke alene med Forstaaelse af Kravets Berettigelse, men ved reel Støtte — det laa indenfor Regeringens daværende Planer, og den kunde tilsige sin Støtte til en saadan virkelig Revision, saa snart Forholdene blot paa nogen Maade tillod det.

Under Forhandlingerne med Statsministeren fremsattes Tanken om at yde Tjenestemændene et Vederlag for den betydelige Ekstratjeneste, som Personalet i alle Etater havde maattet udføre under de ekstraordinære Forhold. Denne Tanke havde Ministerens Sympati, og Fællesmødet besluttede da at prøve denne, som det syntes, eneste farbare Vej.

Et Andragende om Vederlag for ekstraordinær Tjeneste indsendtes til Regeringen den 25. Februar 1915. Det gik ud paa at yde 90 Kr. til alle Tjenestemænd med Lønninger under 2000 Kr. og 60 Kr. til Tjenestemænd med Lønninger over 2000 Kr., regnet for Tidsrummet for 1. August 1914 til 31. Januar 1915, som Vederlag for Ekstratjeneste, der var udført i dette Tidsrum, og at det maatte blive genbevilget paa samme Maade, saa længe den ekstraordinære Tjeneste vedvarede.

Efter Statsministerens Udtalelser maatte man tro, at Andragendet skulde have faaet den bedste Støtte fra Regeringens Side. Men efter at Administrationen havde foretaget Beregninger over de Udgifter, et saadant Vederlag vilde medføre, udtalte Trafikminister *Hassing Jørgensen* overfor Forretningsføreren, at han ansaa dets Gennemførelse for umulig. I et Ministerraad den 23. April 1915 vedtog Regeringen ikke at stille Forslag om et saadant Vederlag.

Endskønt man formaade at interessere baade Finansudvalget og ledende Politikere for Sagens Fremme, var Regeringens Stilling urokelig.

Afslaget modtog Centralorganisationerne i en officiel Skrivelse fra Statsminister *Zahle* den 29. April 1915. Det synes at fremgaa af denne Skrivelse, at Ministeriet har anset det ansøgte Vederlag for et maskeret Dyrtidstillæg, hvad det vel ogsaa i Realiteten var. I Slutningen af denne Skrivelse stilles



det i Udsigt, at Ministeriet vil foretage en Undersøgelse af, i hvilket Omfang der er fordret Overarbejde af Tjenestemændene, og paa hvilke Grupper af Tjenestemænd saadant Overarbejde særlig har hvilet, for derefter ved Udløbet af den ekstraordinære Periode at stille Forslag om et Vederlag for Overarbejde særligt for de lavere lønnede.

Altsaa en Veksel paa Fremtiden, hvor det gjaldt om at afhjælpe en almindelig Nødstilstand. Men da alle den Gang gættede paa en hurtig Afslutning af Krigen, har Regeringen vel kun anset Nødstilstanden for at være af rent forbigaaende Natur.

Organisationerne lod sig ikke spise af med dette Afslag; dertil var Nødstilstanden bleven altfor alvorlig. Afdelingerne, som omkring ved samme Tid afholdt deres Aarsmøder, besluttede at opfordre Hovedbestyrelsen til nu at fremsætte Andragendet om et Dyrtdistillæg. Hovedbestyrelsen holdt derefter Møde med Af-

delingsformændene den 18. Maj i København, hvor det enstemmigt vedtoges at optage et energisk Arbejde for et Dyrtdistillæg.

Centralorganisationen tog herefter fat paa Sagen og fremsatte den 10. Juni uden forudgaaende Samarbejde med Embedsmændenes Centralorganisation Andragende om Bevilgning af et Dyrtdistillæg af 15 pCt. af de første 1000 Kr.s Lønning for alle Lønninger indtil 2150 Kr. Fjorten Dage efter henvendte Centralorganisationens Styrelse sig til Statsministeren, som erklærede, at Regeringen i Principet var enig i det i Andragendet fremførte, og lovede, at der allerede under Rigsdagens Sommersamling vilde blive forelagt et Lovforslag til Afhjælpning af Nødstilstanden.



Togbetjent I. V. Jensen,  
Viceforretningsfører 1914—15.

I Slutningen af Juli Maaned indkaldtes Repræsentanterne for Centralorganisationen til et fortroligt Forhandlingsmøde i Finansministeriet, hvor Regeringens Udkast til Lovforslag blev dem forelagt til Udtalelse.

I dette Udkast fandtes den meget generende Bestemmelse, at Dyrtidshjælpen ikke maatte overstige 10 pCt. af den paagældendes Lønning. Bestemmelsen havde den udemokratiske Tendens, at den netop vilde beskære Dyrtidshjælpen for de lavest lønnede, og Centralorganisationens Repræsentanter gik derfor ganske afgjort imod den. Denne Modstand førte dog ikke til, at Regeringen slettede den i det Forslag, som den 3. August 1915 forelagdes i Folketinget; der var blot tilføjet en ny Bestemmelse om, at der skulde ydes et Tillæg af 25 Kr. for hvert Barn, den paagældende havde udover 4 Børn. Iøvrigt var Dyrtidshjælpen kun 75 Kr. for gifte og 50 Kr. for ugifte, og her var for første Gang i Lovgivningen skelnet mellem Forsørgere og Ikke-Forsørgere.

Jernbanetidende kritiserede, og Kritiken fandt Vej til Folketinget, hvor Lovforslaget iøvrigt fik den bedste Modtagelse. Det henvistes ved Behandlingens Slutning til et Udvalg paa 15 Medlemmer, og man ventede nu, at Udvalget vilde give Forslaget et mere demokratisk Tilsnit ved at fjerne 10 pCt.s Grænsen. Det gjorde Udvalget ogsaa til en vis Grad, idet det erstattede denne Grænse med en glidende Procentskala. Men for ikke ved denne Ændring at komme op over den af Finansministeren beregnede Sum  $3\frac{3}{4}$  Mill. Kr. forlangtes der navnlig fra Landborepræsentanternes Side Kompensationer, og Udvalget kompenserede da saa kraftigt, at Udgiften bragtes ned til  $1\frac{1}{2}$  Mill. Kr. eller til omtrent Halvdelen af, hvad Udvalget selv havde beregnet — et godt Vidnesbyrd om, hvor usikre et Rigsdagsudvalgs Beregninger kan være.

Det siger sig selv, at Forbundets Repræsentanter udfoldede de ihærdigste Bestræbelser for at faa Forslaget henvist til fornyet Overvejelse i Udvalget. Under en hel Nats Arbejde paa Forbundets Kontor beregnedes Forslagets urimelige Virkninger, som samledes i Tabelform og tilstilledes Folketinget

sammen med en lang Skrivelse, hvori der gjordes Rede for Udvalgsforslagets værste Skavanker.

Men det var forgæves. Landborepræsentanterne var saa tilfredse med deres Udvalgsarbejde, at de bestemt modsatte sig enhver Tanke om fornyet Udvalgsbehandling, og Lovforslaget vedtoges i den stærkt reducerede Skikkelse.

Rent økonomisk var den bevilgede Dyrtidshjælp kun en Draabe i Havet. Men bortset fra Lovens økonomiske Svagheder var dens værste Fejl, at den bar Præget af at være en Fattigunderstøttelseslov i Stedet for at give et Supplement til Arbejdslønnen. Det viste sig da ogsaa, at nogle Handlende, som maaske nok sad smaat i det, misforstod Situationen, saaledes at de ogsaa fremhævede deres Trang til Dyrtidshjælp.

Samtidig med at Loven mødtes med Utilfredshed fra Tjenestemændene, var dens Princip altsaa egnet til at vække Misundelse hos nogle Smaaborgere, fordi Opgaven var grebet ganske bagvendt an.

Men da Loven kun gjaldt for den forbigangne Tid fra Krigens Begyndelse, og Prisskruen daglig fik en ny Omgang under det feberhede Forretningsliv, var der ikke Tid til Begrædelse over dens Skavanker. Der maatte strak tages fat paany for at skabe en bedre Lov for den kommende Tid.

Den 15. Oktober 1915 vedtog Hovedbestyrelsen at stille Krav om en Lov, ikke om Dyrtidshjælp, men om et midlertidigt Løntillæg. Forretningsudvalget gik da straks i Gang med at udarbejde et hertil sigtende Forslag, som skulde gælde fra 1. August 1915. Efter at skriftlig Godkendelse af Forslaget var indhentet fra Hovedbestyrelsens Medlemmer, indbragtes Forslaget i Centralorganisationen, hvor det kom til Behandling i et Fællesmøde. Efter en længere Drøftelse opnaaedes her Enighed om at stille Forslag om et midlertidigt Løntillæg af 20 Kr. pr. Maaned fra 1. August 1914.

For at understrege dette Krav indkaldtes til et stort Møde i Odd Fellowpalæet, Hovedstadens største Lokale, den 24. Januar 1916.

Et Kvarter før den fastsatte Mødetid var Lokalet fyldt til sidste Plads. I den 3000 Mand store Forsamling saas enkelte Rigsdagsmænd og Administrationschefer, som efter Indbydelse var kommen til Stede. Den betydende Del af Hovedstadspressen havde sendt Referenter. Tjenestemænd vedblev at strømme til og stod i Kø ude i Forhallen og langt ud paa Gaden. I Huj og Hast arrangeredes da et Møde i „Harmonien“ paa Nørrevold, hvortil Talere fra Mødet i Odd Fellowpalæet sendtes, saasnart de havde endt deres Foredrag i Odd Fellowpalæet. Fra Tjenestemandsgupper i hele Landet indløb talrige begejstrede Telegrammer, der gav Indtryk af, at man ude i Landet med en enestaaende Interesse fulgte den vældige Demonstration.

Mødet i Odd Fellowpalæet og „Harmonien“ efterfulgtes af 17 andre Møder paa centralt beliggende Steder omkring i Landet, til hvilke Centralorganisationens Styrelse sendte Talere.

Pressen var overvældet af den enestaaende og værdige Demonstration, der laa i disse Møder, og det fortæltes i Dagene derefter, at Regeringen, der oprindeligt havde været betænkt paa at foreslaa 120 Kr. i Dyrtidstillæg, efterhaanden som Møderne skred frem, forhøjede Tallet, først til 140, saa til 160, indtil den afsluttede sit Forslag ved 180 Kr. i Dyrtidstillæg for et Aar.

Centralorganisationens Styrelsesmedlemmer var paa Færde alle Vegne hos Ministre og Rigsdagsmænd for at præparere dem til et godt Resultat af denne Dyrtidslovgivning.

Regeringens Forslag gik, da det forelagdes, ud paa at yde et Dyrtidstillæg af 180 Kr. for gifte og 90 Kr. for ugifte indtil en Lønningsgrænse af 3000 Kr. Tillægget skulde gælde for Finansaaret 1916—17.

Forslaget mødtes øjeblikkelig fra Centralorganisationernes Side med en Skrivelse, hvori de kritiserede Forslagets svage Sider. Saa hurtig var denne Skrivelse affattet og afsendt, at den naaede at komme til Behandling paa Partimøderne sammen med Regeringsforslaget, og den havde den Virkning, at Partierne vedtog i hvert Fald ikke at gaa under det, Re-

geringen havde foreslaet. Det socialdemokratiske Parti meddelte endog, at det paa væsentlige Punkter var enig i Centralorganisationernes Kritik af Forslaget.

Det er en Selvfølge, at Forslaget under disse Omstændigheder fik den velvilligste Modtagelse i Folketinget, og naar det dér efter 1. Behandling henvistes til et Udvalg kunde det efter de faldne Udtalelser kun betyde, at Forslaget vilde vende forbedret tilbage. Af stor Vigtighed for Tjenestemændene var det, at Udvalget valgte en Socialdemokrat, Folketingsmand *L. Rasmussen*, Fredericia, som Formand.

Handelsminister *C. Hage*, der under E. Brandes' Sygdom fungerede som Finansminister, udtalte senere, at det var det dyreste Udvalg, han endnu havde givet Møde i, idet hvert Møde med Udvalget kostede nye Summer.

Efter 3 Ugers Arbejde afgav Udvalget Betænkning, og denne Gang indeholdt Betænkningen lutter Forbedringer. Der var givet Forslaget tilbagevirkende Kraft fra 1. August 1915. I Regeringsforslaget hed det, at Dyrtidstillæget ikke maatte overstige 16 pCt. af Lønningen. Denne Grænse var hævet til 20 pCt., hvorved de lavest lønnede opnaaede at faa det fulde Dyrtidstillæg. Disse var de væsentligste af de i Udvalget gennemførte Ændringer.

Efter Udvalgsarbejdet var alle Besværligheder for Sagens Gennemførelse ryddede af Vejen. Regeringen og Rigsdagen havde efterhaanden faaet Følelsen af, at det ikke mere gik an at lægge en altfor stærk Bremse paa Tjenestemændenes beskedne Lønningskrav. Hertil kom den almindelige Følelse af, at Krigen vilde blive af længere Varighed, end man først havde antaget. Endelig maa det vistnok ogsaa tages i Betragtning, at Krigens Byrder for mange af de øvrige Befolkningsklasser temmelig aabenlyst ytrede sig som en Pengebyrde, der gav Anledning til allehaande Udskejelser.

Loven behandledes færdig i Rigsdagen den 14. April 1916 og var gældende for Tidsrummet 1. August 1915—31. December 1916.

Prisstigningen foregik nu i saa hurtigt Tempo, at det vilde

være ugørligt blot nogle Maaneder forud at træffe Bestemmelse om, hvilket Beløb der maatte anses for passende som Dyrtidstillæg for det kommende Aar. Et Krav i Overensstemmelse med Dagens Priser, vilde allerede, saaledes som Erfaringen viste, være overfløjet af nye Prisstigninger, inden Pengene kom til Udbetaling. Med denne Erfaring for Øje stillede Etatsorganisationerne Centralorganisationerne temmelig frit med Hensyn til Størrelsen af det Dyrtidstillæg, som burde forlanges. Dansk Jernbaneforbund indskrænkede sig derfor til at give sine Repræsentanter Paalæg om, at man ikke som hidtil kunde nøjes med et Dyrtidstillæg, der kun dækkede Prisstigningen fra 1907 til 1914. Nu maatte ogsaa selve Krigsprisstigningen tages i Betragtning, hvis ikke de lavere lønnede Tjenestemænd skulde segne under Dagens Byrde.

For at udfinde, hvilket Dyrtidstillæg der under Hensyn til den stedfundne Prisstigning burde forlanges, nedsatte Centralorganisationerne et Udvalg, som paa Grundlag af statistisk Materiale kom til det Resultat, at der for Aaret 1917 burde forlanges et Dyrtidstillæg af 480 Kr. til alle Lønninger.

Centralorganisationerne kom paa et Fællesmøde den 2. September 1916 ret hurtigt til Enighed om, at man maatte holde sig til dette Beløb. En Uge senere var Andragendet derom færdigt og tilstillet Regeringen, og man enedes denne Gang om at forlange Forhandling med Regeringen.

Mens Regeringen overvejede, benyttede Organisationens Repræsentanter Tiden til at interessere Pressen og Rigsdagsmændene for Sagen. Der foreligger fra den Tid i Jernbanetidende en Række gode Udtalelser fra Rigsdagsmænd af alle Partier.

Regeringen overvejede meget længe. Imedens voksede Nervøsiteten og Uroen blandt Jernbaneorganisationernes Medlemmer, der syntes fast besluttede paa selv at bane Vej for deres Krav igennem Prisstigningernes mere og mere knugende Kvælertag.

Regeringens oprindelige Plan var at forelægge sit Forslag for Partigrupperne uden forudgaaende Forhandlinger med



Hovedbestyrelsen 1917.



Organisationerne, saaledes som den havde gjort det de to foregaaende Aar. Men Organisationerne var fast besluttede paa at opnaa Forhandling for at øve Indflydelse paa dets Enkeltheder, som kunde være af afgørende Betydning for mange Medlemmer.

Regeringen kunde da heller ikke unddrage sig en saadan Forhandling efter de Regler, den selv under 4. Maj 1910 havde givet Organisationerne.

Forhandlingerne fandt Sted den 17. November 1916. Til denne havde Centralorganisationerne udpeget Forretningsfører *Ch. Petersen* som Ordfører for samtlige Tjenestemænd i de fire Etater.

Paa Forhandlingsmødet forelagde Finansminister *Edv. Brandes* Regeringens Tilbud, der gik ud paa at yde de gifte Tjenestemænd et Dyrtdstillæg af 400 Kr. og de ugifte 200 Kr. for Aaret 1917. Forslaget var kalkuleret til at koste Statskassen ialt 17 Mill. Kr.

Hertil stillede Organisationernes Repræsentanter en Række Ændringer, hvoraf de væsentligste var at faa Dyrtdstillæget for ugifte forhøjet til 300 Kr., at faa Enker og Enkemænd henregnet til Kategorien „gifte“, uanset om de havde hjemmeværende Børn eller ikke, og at der blev ydet et supplerende Tillæg for 1916. Ministeren lovede, at Regeringen skulde tage disse Ændringer under nærmere Overvejelse og afgav endvidere det betydningsfulde Løfte, som senere blev understreget i hans Forelæggelsestale, at saafremt den af Repræsentanterne fremsatte Formodning om fortsatte Prisstigninger holdt Stik, skulde han være villig til at foreslaa et Supplementstillæg for 1917.

Ministerens Overvejelser førte til, at der som Resultat af Forhandlingerne opnaaedes et Kvartals Supplementstillæg for 1916, 45 Kr., som skulde udbetales til Jul. De ugiftes Tillæg forhøjedes fra 200 Kr. til 250 Kr., og dertil kom altsaa det ovenfor omtalte Løfte om et yderligere Tillæg for 1917.

Forslaget fik efter det præsterede Forarbejde en hurtig og let Gang gennem Rigsdagen. Det forelagdes den 24. Novem-



ber, var færdig fra Folketinget den 28. og fra Landstinget den 30. November 1916. En Uge efter Forelæggelsen, den 2. Decemher, fik den vedtagne Lov kongelig Stadfæstelse.

Inden der var gaaet et halvt Aar, var Priserne allerede stegne saa meget, at Forudsætningerne for det af Finansministeren givne Løfte om et Supplementstillæg for 1917 maatte siges at være til Stede. Centralorganisationerne indsendte da et Andragende til Regeringen, hvori de under Henvisning til dette Løfte stillede Krav om et Supplementstillæg af 240 Kr. for gifte og 150 Kr. for ugifte. De ventede ikke, at dette Krav skulde støde paa Vanskeligheder fra Regeringens Side. Men her mødtes de nu med den Paa-stand, at Forudsætningen for Regeringens Løfte var, at det bevilgede Tillæg maatte være fuldt udbetalt, inden der kunde bevilges noget Supplement dertil.

Centralorganisationerne søgte da om at faa det Kvartals Dyrtidstillæg, som forfaldt til Udbetaling den 1. Oktober 1917, udbetalt allerede den 1. August, saaledes at Tjenestemændene derigennem blev sat i Stand til at gøre deres Indkøb af Vinterbrændsel og forny deres igennem tre Krigs-Dyrtidsaar nu fuldstændigt opslidte Garderobe inden Vinterens Komme. Men til Gennemførelsen af denne Foranstaltning var Regeringen heller ikke villig; den søgte at hale Tiden ud til den ordinære Rigsdagssamling i Oktober, og dens Afslag paa det sidste Ønske fra Centralorganisationernes Side indtraf saa sent som den 16. August, altsaa et Par Uger efter, at Foranstaltningen skulde have været gennemført, om den var bleven imødekommen.

Under disse Forhold tilspidsedes Situationen. Medlemmerne begyndte nu højlydt at give den Mening til Kende, at man nu ikke mere skulde indskrænke sig til at *andrage* eller *ønske*, nu skulde man *forlange*.

Jernbanetidende, der under hele Dyrtidskampagnen havde fulgt Situationen og Organisationsarbejdet med glimrende Artikler og i den Henseende høstet uskrømtet Anerkendelse fra de øvrige Tjenestemandorganisationers Side, trak i sit



Kongressen i Aarhus 1917.

Nummer for 1. September 1917 et Situationsbillede op, hvori den viste, hvorledes Regeringen under den lange Dyrtidsperiode havde behandlet Tjenestemændene. Paa Grundlag af statistisk Materiale fra Statens statistiske Departement paavistes det, at Dyrtiden igennem hele Perioden havde forringet hver enkelt Tjenstemands [Lønning med 2858 Kr., hvoraf Regeringen ved sine Dyrtidslove kun havde ækvivaleret 775 Kr. eller lidt over en Fjerdedel.

Saaledes laa Situationen, da Forbundet skulde afholde sin ordinære Kongres i Aarhus den 13., 14. og 15. September. Kongressen, der i Henhold til Forbundsloven skulde have været afholdt i Juni, var bleven udskudt til dette sene Tidspunkt af Aarsager, som havde sin Rod i Udviklingen af Krigsbegivenhederne.

Tyskland havde som Modtræk mod en Udvidelse af den engelske Blokade erklæret den uindskrænkede U-Baadskrig, der truede al Kulturførsel til de neutrale Lande. De danske Statsbaner havde derfor maattet gribe til den Foranstaltning at indskrænke sin Køreplan fra 1. Marts 1917, og Generaldirektoratet havde med Jernbaneorganisationernes Bistand henstillet til Personalet at indskrænke Frirejsernes Antal til det mindst mulige. Denne Henstilling efterkom Forbundet, saaledes at den udsatte alle Tillidsmandsmøder og Kongressen i ca. 3 Maaneder.

Regeringens Forhalingspolitik med Hensyn til Supplementstillæget eller tidligere Udbetaling af Dyrtidstillæggets sidste Kvartalsrate havde bragt Medlemmernes Taalmodighed til Bristepunktet, og deres Krav til Organisationen var nu: Skaf os Penge, ligegyldig paa hvilken Maade! Ogsaa deres Vinterbrændsel var saa vel som Statsbanernes Brændsel rationeret og skulde ikke alene forudbestilles, men tillige forudbetales, hvis de ikke vilde se de gjorte Bestillinger annullerede og være uden Brændsel i den tilstundende Vinter.

Hovedbestyrelsen havde været forberedt paa, at denne Kongres som Følge af den herskende Nødstilstand vilde kræve iværksat de alvorligste Forholdsregler for at værne

Tjenestemændenes Hjem. Den havde derfor forberedt sig paa den Opsigelseskampagne, som laa i Luften allerede forinden Kongressens Afholdelse.

Stemningen paa Kongressen viste, at Hovedbestyrelsen havde vurderet Situationen rigtigt. Et Forslag om at foranstalte en samlet Pladsopsigelse vedtoges med 112 Stemmer, og det besluttedes derhos med 58 Stemmer mod 54, at Pladsopsigelserne straks skulde indhentes og deponeres hos Hovedbestyrelsen. De 54 Delegerede stemte for et Forslag om, at Opsigelserne først skulde fremsendes til Hovedbestyrelsen, naar Forhandlingerne med Regeringen, der var berammet til sidst i September Maaned, havde fundet Sted.

Aktionen var altsaa vedtaget, og de tilstedeværende Repræsentanter for baade indenlandske og udenlandske Organisationer tilsagde Forbundet al mulig Støtte til en heldig Gennemførelse heraf.

Fra selve Kongressen udsendtes da til hvert enkelt Medlem et Opsigesskema, som han i Løbet af kort Frist skulde indsende i udfyldt Stand, saaledes at Hovedbestyrelsen efter endt Sortering vilde være i Stand til at aflevere Opsigelserne til Generaldirektoratet inden 1. Oktober 1917, hvis ikke Forhandlingerne med Regeringen forinden havde givet et saa tilfredsstillende Resultat, at Aktionen derved blev overflødig.

Ved Optællingen paa Forbundets Kontor var der indkommet 7,368 Opsigelser, 99 Nejstemmer og 231 Medlemmer havde undladt at stemme. 95,71 pCt. af Forbundets Medlemmer havde altsaa indsendt deres Opsigelse, 1,29 pCt. havde stemt nej, og 3 pCt. havde undladt at stemme.

Flere af de Organisationer, med hvilke Samarbejde plejedes gennem Centralorganisationen, foretog lignende Foranstaltninger, om de end ikke alle opnaede tilsvarende Resultater.

Forhandlingerne med Regeringen fandt Sted den 25. September og fortsattes den 26. Regeringens Tilbud lød paa et Dyrtdstillæg, der for 1918 skulde udgøre 600 Kr. for gifte og 400 Kr. for ugifte, dog maatte Dyrtdstillægget ikke over-



Stemmerne for Pladsopsigelseerne tælles op paa Forbundets Kontor, Istedgade 30.



stige 40 pCt. af Lønningen, samt et Supplementstillæg for 1917, der for gifte var sat til 100 Kr. og for ugifte 60 Kr.

Ved Forhandlingernes Slutning den 26. var man naaet saa vidt, at Regeringen havde forhøjet Supplementstillægget samt lovet at forhøje de 40 pCt., hvortil Dyrtidstillægget var søgt begrænset, og Parterne enedes da om at fortsætte Forhandlingerne en af de første Dage i Oktober. Herved udsatte Organisationernes Repræsentanter sig ganske vist for Forhandlinger, som strakte sig ud over de deponerede Opsigelsers Gyldighedsfrist, der udløb den 1. Oktober; men de var allerede naaet saa vidt, at de kunde øjne et Forhandlingsresultat, som, selv om det ikke blev tilfredsstillende, dog vilde blive af den Beskaffenhed, at det vilde være uforsvarligt at tage en Kamp paa det, der var tilbage.

De afsluttende Forhandlinger fandt Sted den 3. Oktober 1917. Regeringens Tilbud var nu ændret derhen, at den vilde foreslaa Dyrtidstillæggets Begrænsning forhøjet fra 40 til 50 pCt., og Supplementstillæggets Satser: 100 Kr. for gifte og 60 Kr. for ugifte, forhøjedes til henholdsvis 125 Kr. og 75 Kr. Det lykkedes under Forhandlingerne at faa Procentgrænsen forhøjet fra 50 til 60 pCt., hvorved de lavest lønede blev sikrede det fulde Dyrtidstillæg, men til Gengæld maatte Organisationernes Repræsentanter saa finde sig i, at Satserne for Supplementstillægget blev nedsatte med 5 Kr. til henholdsvis 120 Kr. og 70 Kr. Herom sluttedes der da Overenskomst.

En Time efter Forhandlingernes Afslutning blev Forslaget forelagt i Folketinget. Da Forslaget var en indgaaet Overenskomst mellem Regeringen og Personalet, gled det uændret igennem Rigsdagen; men Højremanden Jul. Wulff, der i 1913 selv stædigt havde holdt for, at et Forhandlingsresultat mellem Generaldirektionen og Personalets Repræsentanter, var en Overenskomst, uanset om der var taget Forbehold, var ved denne Lejlighed sur, fordi Regeringen havde sluttet Overenskomst med Organisationernes Repræsentanter, idet han mente, at Rigsdagen dermed var sat ud af Spillet.

Belært af den Situation, som forelaa forinden Gennemførelsen af dette Aars Dyrtdstillæg, ved hvilket hele Organisationen var paa Nippet til at komme ud i en regulær Lønkamp, opstod paany Tanken om at konsolidere Forbundets Stilling ved en Tilslutning til Landets øvrige organiserede Arbejdere. Forslaget om Indmeldelse i de samvirkende Fagforbund sattes efter en livlig Diskussion baade paa Møder og i Jernbanetidende paa Dagsordenen for Kongressen i 1918, hvor det vedtoges at henvise Afgørelsen til en Urafstemning med simpel Majoritet.

Hele Regeringens Lønningspolitik under Krigsaarene havde saaledes gødet Jordbunden for denne Afstemning, at Indmeldelsen blev vedtaget med 5446 Ja imod 1989 Nej.

Lønningssituationen i 1918 var ikke saa lidt afvigende fra de foregaaende. Centralorganisationen for Funktionærklasserne fremsatte den 18. Juli 1918 for Regeringen et Andragende, hvori det bragtes i Forslag at bevilge et midlertidigt pensionsgivende Lønningstillæg paa 35 pCt. af de første 1500 Kroners Lønningsindtægt og 25 pCt. af Resten. Som Støtte for dette Andragende anførtes, at Københavns Kommune netop havde valgt denne Vej i Stedet for at bevilge Dyrtdstillæg.

Allerede den 30. Juli naaede dette Andragende til Forhandling med Regeringen. Endskønt Forhandlingerne ikke naaede til Afslutning den paagældende Dag, kunde Forbundets Repræsentanter til Medlemmerne udsende den fortrøstningsfulde Meddelelse, 1) at Regeringen havde fremsat Tilbud om et midlertidigt Tillæg af væsentlig samme Beskaffenhed som det, der kort i Forvejen var bevilget til Tjenestemændene under Københavns Kommune, 2) at den tillige ønskede at forhandle om Størrelsen af Dyrtdstillæget for 1919, og 3) at der var Udsigt til, at der kunde naas et Resultat, som Organisationen kunde tiltræde.

I Løbet af 3 Forhandlingsmøder sluttedes der den 13. August en Overenskomst, hvis Hovedpunkter var følgende:

1. at alle Lønninger, som ikke under Krigen var blevne forhøjede i Lighed med Lønninger under de private Erhverv, forhøjedes med 25 pCt. fra 1. April 1918,
2. at der for Aaret 1918 blev ydet et supplerende Dyrtidstillæg af 150 Kr. for gifte og 100 Kr. for ugifte, naar deres Lønninger ikke oversteg 1300 Kr., og henholdsvis 120 Kr. og 80 Kr. for dem, hvis Lønninger laa mellem 1300 Kr. og 6000 Kr.,
3. at det Dyrtidstillæg, der skulde gælde for 1919, blev af samme Størrelse som Dyrtidstillæget og Supplements-tillæget for 1918,
4. og at alle fuldt beskæftigede Tjenestemænd maatte faa hele Dyrtidstillæget uden procentvis Begrænsning.

Lovforslaget indeholdende denne Overenskomst forelagdes i Folketinget den 3. September 1918 og var færdig fra Rigsdagen inden Maanedens Udgang.

Et Tilbageblik over Regeringens Dyrtidslovgivning igennem de fire Krigsaar vil vise den himmelvide Forskel mellem den Fattigunderstøttelse, man i 1915 naadigt bevilgede Tjenestemændene, og den ekspedite Imødekommenhed, som vistes Kravene i 1917 og 1918. Regeringens Erkendelse af Prisstigningen kan ikke give den fulde Forklaring paa denne Forskel; det fremgaar med tilstrækkelig Tydelighed af den Maade, hvorpaa Kravene forhandlede.

Fra et beskedent Andragende i 1915 igennem en vældig Demonstration i 1916 til de deponerede Pladsopsigelser i 1917, understreget ved Forbundets Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund i 1918, mærkede Regeringen hele Medlemshærens Fremmarch bag de fremsatte Krav. Den følte Situationens Alvor og bøjede af i Tide, fordi den forstod Kravenes Berettigelse.

I Dyrtidslovgivningen spores en stadig Tendens til at sætte en Grænse for de lavest lønnedes Dyrtidstillæg, idet dette ikke maatte overstige en nærmere fastsat Procent af Lønningen, uden at det i de første Krigsaar lykkedes Forbundets



Repræsentanter helt at forhindre det. Man søgte da ad anden Vej at komme de allerlavest lønnede til Hjælp.

Den 17. Oktober 1916 sendte Forbundet et Andragende til Generaldirektoratet om at faa hævet Ledvogternes Lønninger, der paa dette Tidspunkt varierede fra 2 Kr. 40 Øre til 3 Kr. 60 Øre pr. Dag, saaledes at den laveste Ledvogterlønning uanset Dyrtdistillæg blev 3 Kr. Generaldirektoratet overvejede dette Andragende i otte Maaneder. Saa endelig kom der Svar, og det bedste var naturligvis, at Svaret var delvis imødekommende. Generaldirektoratet tilbød at hæve den laveste Ledvogterlønning til 2 Kr. 75 Øre daglig. Efter Forhandlinger derom opnaaedes Tillæg, som varierede fra 5 op til 45 Øre daglig, ligesom Ledvogternes Fribolig blev vurderet noget højere, hvilket vilde faa Betydning ved Pensionsberegningen.

Ved at faa disse Lønninger hævede blev Vanskelighederne ved at faa Dyrtdistillægets Procentgrænse sat saa højt, at den ikke generede, ogsaa betydelig mindre.

Under Forhandlingerne om denne Sag havde Forbundets Repræsentanter forbeholdt sig at rejse den paany ved første bejlige Tidspunkt.

Et saadant Tidspunkt fandtes i Sommeren 1918, idet der da fremsattes Krav om en betydelig Forhøjelse ikke alene for Ledvogterne, men for hele det daglønnede Personale under Baneafdelingen og for Depotarbejderne.

Da det midlertidige 25 pCt.s Lønningstillæg var gennemført samme Efteraar, henstillede Generaldirektoratet til Forbundet, om det ikke efter Gennemførelsen af det midlertidige Tillæg kunde betragte Særkravet om Lønningsforhøjelser for Bane- og Depotpersonalet som bortfaldet. Men dette kunde Forbundet absolut ikke indlade sig paa. Forhandlinger om Særkravet fandt da Sted den 15. Januar 1919, og de sluttede med en Overenskomst om Lønningstillæg af en Størrelse, som det paagældende Personale ikke før havde set Mage til.

Daglønningen for Bane- og Telegrafhaandværkere samt for Bane- og Telegrafarbejdere forhøjedes med 1 Kr. 50 Øre

daglig samt et Duelighedstillæg efter 6 Aars Ansættelse af 30 Øre pr. Dag. Ledvogternes Mindsteløn forhøjedes til 4 Kr. 35 Øre daglig og deres Højsteløn til 5 Kr. daglig. Samtidig med Gennemførelsen af denne Lønningsforhøjelse bortfaldt det midlertidige 25 pCt.s Tillæg for disse Tjenestemænds Vedkommende; men de her nævnte Lønningsforhøjelser laa ogsaa langt over 25 pCt.

Ved denne Lønningsforhøjelse var det daglønnede Bane-personale naaet op paa samme Lønningsniveau som det øvrige Personale, og den vægtigste Hindring for, at det ved den tilstundende Lønningslovsrevision kunde faa Lønningerne fastsatte paa selve Lønningsloven, var herved ryddet af Vejen. Nu kunde det nemlig paavises, at denne Forandring i Lønningsprincip ikke mere havde nogen finansiel Rækkevidde.

### 3. GRATIALE OG EMOLUMENTER

Som kortelig berørt under det foregaaende Afsnit havde Statsminister *Zahle* stillet sig forstaaende overfor Tanken om at yde et Vederlag for den Ekstratjeneste, som den voldsomme Stigning i Trafiken under de første Krigsaar havde paaført Personalet. I 1916 var denne Stigning naaet op til 30 pCt., og dertil kom, at Statsbanerne havde maattet afgive en betydelig Del af sit Personale til Sikringsstyrken, uden at det havde været muligt at skaffe kvalificeret Erstatning derfor. At Tjenestens Intensitet og Længde under disse Forhold naaede ud over alle rimelige Grænser, siger sig selv.

Forholdene laa imidlertid meget forskellig i de fire Eter, og Forbundet enedes derfor med Jernbaneforeningen og Lokomotivpersonalets Forening om i Fællesskab at rejse Sagen for Statsbanepersonalets Vedkommende.

Under en Konference med Statsministeren om Sagen den 10. April 1916 stillede denne sig i Begyndelsen noget vrangvillig, fordi han mente, at der ved Bevilling af Dyrtidstillæg

allerede var taget Hensyn til Ekstratjenesten. Senere, da det blev oplyst, at de øvrige tre Etater under forskellig Form havde modtaget saadant Vederlag, stillede han sig mere forstaaende.

Et Par Dage efter meddelte Trafikminister *Hassing Jørgensen*, at Regeringen vilde være villig til paa Tillægsbevillingsloven at stille Forslag om et Gratiale for udført Ekstratjeneste, naar Organisationerne forinden vilde afgive en skriftlig Fremstilling af Fordelingen mellem de forskellige Personalegrupper af den til saadant Gratiale nødvendige Bevilling.

Det er en Selvfølge, at Organisationerne beredvilligt paa- tog sig dette Arbejde. Efter faa Dages Forløb afsendte de til Ministeriet en detailleret Indstilling om at fordele 300,550 Kr. mellem 7,440 Tjenestemænd, som var fordelt i 7 Hovedgrupper.

En lignende Bevilling blev givet paa det følgende Aars Finanslov. Men efter at Statsbanerne fra 1. Marts 1917 paa Grund af Kulvanskeligheder havde set sig nødsaget til at foretage omfattende Indskrænkninger i Køreplanen, var Grundlaget for Bevillinger i dette Øjemed bortfaldet, og Gratialet bevilgedes ikke mere.

De stærkt stigende Priser i Krigsaarene havde ikke alene gjort et dybt Indgreb i Hjemmenes Budget, men blev ogsaa uhyre trykkende under Tjenester, som krævede Mandens Fraværelse fra Hjemmet. Priserne paa Hoteller, Restaurationer og Pensionater steg i samme Tempo som Butikspriserne. Hertil kom en meget følelig Boligmangel, som gjorde det umuligt for forflyttet Personale at finde Bopæl paa det tilflyttede Sted.

For at raade Bod paa disse Ulemper maatte Hovedbestyrelsen gentagne Gange fremsætte Krav om Forhøjelser af Dag- og Timepenge, Kørepenge og Godtgørelse for dobbelt Husførelse og saadanne Emolumenter, som var beregnede paa at holde Personalet skadesløs for haftede Udgifter under Fraværelse fra Hjemstedet. Selv om de Resultater, der opnaedes paa disse Omraader, ikke opfyldte de stillede Krav saa bidrog de dog til at mildne Dyrtiden.

#### 4. DEN STORE LØNNINGSKOMMISSION OG LØNREVISIONEN

Under en Konference, som Repræsentanter for begge Centralorganisationer den 29. Jan. 1915 havde med Statsminister *Zahle*, udtalte denne, at det havde ligget indenfor Regeringens Planer at støtte Personalets Bestræbelser for en Lønrevision; hvis Verdenskrigen ikke var udbrudt, og at den vilde yde saadanne Bestræbelser Støtte, saa snart Forholdene tillod det.

Da det i de første Krigsår gik trægt med at faa de karrige Dyrtidstillæg gennemført, fandt Tanken om at faa nedsat en Kommission til Forberedelse af Lønrevisionen god Jordbund under et Fællesmøde, som begge Centralorganisationer den 2. Septbr. 1916 afholdt for at behandle Spørgsmaalet om Dyrtidstillæg for 1917. I Andragendet af 9. September om Dyrtidstillæg blev Ønsket om Lønrevision holdt stærkt frem, og dette foranledigede Finansminister *Brandes* til under en Konference, som Centralorganisationernes Repræsentanter havde med ham om dette Andragende den 14. s. M., at udtale, at han intet vilde have imod, om Forberedelserne kunde ske i en Kommission, hvori Repræsentanter for Personalet selvfølgelig skulde have Sæde.

Med disse Udtalelser af Finansministeren som Basis blev Spørgsmaalet om Lønrevisionen, der nu havde hvilet i over to Aar, paany særdeles levende i Organisationerne. Centralorganisationerne, der troede, at Kommissionen udelukkende skulde sammensættes af Repræsentanter for Étatsadministrationerne og Centralorganisationerne, begyndte allerede at fordele Repræsentationen imellem de kontraherende Étatsorganisationer. Efter en Del Vanskeligheder herved enedes man endelig om, at Jernbaneetatens Organisationer burde repræsenteres ved 4, Postetatens ved 3 og Told- og Telegrafetatens hver med 2 Medlemmer, saaledes at Centralorganisationerne blev repræsenterede ved ialt 11 Medlemmer.

I Andragendet om Nedsættelse af en Lønningskommission fremsattes Ønske om, at Centralorganisationernes Repræsentation maatte blive saaledes, som det ovenfor findes angivet.

Men det var imidlertid Regeringens Hensigt, at Kommissionen skulde have en parlamentarisk Karakter, og til en saadan Kommissions Nedsættelse krævedes Lovhjemmel. Forinden et hertil sigtende Lovforslag forelagdes, ønskede Regeringen, der paa dette Tidspunkt havde suppleret sig med Kontrolministre, Partiernes Tilslutning til Tanken. Tilslutningen blev givet fra det radikale Parti, Socialdemokratiet og det konservative Folkeparti, medens Venstre, repræsenteret ved Kontrolminister *J. C. Christensen*, var uvillig, uden at Grunden hertil er bleven bekendt.

Der var ingen i Organisationerne, der anede, at Sagen var stillet i Bero, før Finansministeren til Dagbladet „Politiken“ fremkom med en Udtalelse herom og begrundede Regeringens Holdning med Venstres Stilling til Sagen i Forbindelse med den ved den skærpede Blokade og U-Baadskrigen skabte politiske Situation.

Jernbanetidende greb nu den Anledning, der var given ved Finansministerens Udtalelser til „Politiken“, til indtrængende at [minde ham om de løfterige Ord, han et halvt Aar tidligere havde brugt overfor Centralorganisationernes Repræsentanter. Centralorganisationerne holdt paany Fællesmøde og bragte ved en ny Skrivelse til Regeringen Sagen i Erintring.

Herved blev der pustet Liv i den igen.

Centralorganisationernes Repræsentanter havde gentagne Gange Konferencer med Regeringen om Enkeltheder ved Kommissionens Nedsættelse, og under disse taarnede der sig Vanskeligheder op for Personalets Repræsentation. Som allerede nævnt skulde Kommissionen være parlamentarisk, og Regeringen vilde tillige give Repræsentanter for Lovgivningsmagten Overvægten i Kommissionen. Derved blev der jo ikke Plads for Centralorganisationernes 11 Repræsentanter; thi saa maatte Kommissionen være saa stor, et det vilde gaa ud over dens Arbejdsduelighed.

Den 13. Juli 1917 forelagde Statsminister *Zahle* i Folketinget Lovforslaget om Lønningskommissionens Nedsættelse.

Kommissionen fik en langt bredere Arbejdsbasis, end Centralorganisationerne havde tænkt sig. Dens Opgave indskrænkedes ikke til de fire Eters Lønningsforhold, men var udstrakt til samtlige Stats-Tjenestemænds Lønnings-, Pensions- og Understøttelsesforhold.

I Forslaget var Kommissionens Medlemstal sat til 17, hvoraf Kongen skulde udnævne Formanden og Næstformanden, medens Statsministeren skulde vælge 7, og hver af Rigsdagens fire store Partier vælge 2 Medlemmer. Under Behandlingen i Folketinget blev Kommissionens Medlemstal forhøjet til 21; men Lovgivningsmagtens Overvægt forrykkedes ikke derved.

Efter Lovens Vedtagelse den 21. Juli 1917 sammensattes Lønningskommissionen saaledes:

Trafikminister *Hassing Jørgensen* (Formand), Departementschef i statistisk Departement *Adolf Jensen* (Næstformand), Departementschef i Marineministeriet *C. V. Olsen*, Generalsekretær ved Statsbanerne *Fr. V. Petersen*, Kontorchef i Undervisningsministeriet *Lehmann*, Stationsforstander *N. C. Henriksen*, Sorø, Telegrafist *L. P. Jensen*, København, Portør *Ch. Petersen*, København, Postbud *J. Bødskov*, København, Lærer *C. Dige*, Aunslev, Lærerinde *Frk. Thora Petersen*, Aalborg, samt Folketingsmændene Toldinspektør *Ivar Berendsen*, Pastor *Dahl*, Gaardejer *Markvorsen*, Forretningsfører *Valdemar Olsen*, Husejer *Søren Svendsen*, Overtelegrafist *Abrahamsen*, Adjunkt *Kofoed*, Landstingsmændene Gaardejer *Ejsing*, Amtsraadssekretær *Oluf Jensen* og Bladudgiver *Jørgen Pedersen*.

Til Sekretær i Kommissionen var beskikket Kontorchef i Generaldirektoratet for Postvæsenet *M. C. V. Larsen*.

Under Kommissionens Arbejde udtraadte Stationsforstander *Henriksen* og Landstingsmand *Jørgen Pedersen* og erstattedes med henholdsvis Overassistent *G. Berg* og Landstingsmand *Jensen Grimsbjerg*.

For Dansk Jernbaneforbund var det naturligvis en overordentlig Tilfredsstillelse at se sin Forretningsfører *Ch. Peter-*

sen udnævnt til Medlem af Kommissionen. Ingen var som han inde i den Labyrinth, som Lønningsreglerne for Jernbagemændene frembød. Igennem 10 Aars intensivt Arbejde dels som Viceforretningsfører og dels som Forretningsfører var han saa grundigt inde i disse Lønningsregler og deres Fortolkning, at næppe nogen Embedmand endsige Rigsdagsmand kunde gøre ham Rangen stridig.

Men bortset fra dette personlige Forhold var der i de forløbne ti Aar fra Forarbejdet til Lønningsrevisionen i 1908 sket et mærkbart Systemskifte. Den Gang nedsattes en Kommission af Embedsmænd, som fornemt afviste ethvert Medarbejderskab fra Personalets Side. De mange krogede Bestemmelser i Lønningsloven af 1908, som det havde været umuligt at give en blot nogenlunde retfærdig Fortolkning, havde formentlig belært Regeringen om, at Embedsmænd — deres Dygtighed og velmenende Bestræbelser iøvrigt ufortalt — alligevel ikke formaar at beherske ethvert Emne, der gives dem som Operationsfelt. Men hertil kom sandsynligvis den Omstændighed, at Regeringen nu i Modsætning til 1907 vilde være pligtig til at forhandle Lønningsforslaget med Organisationerne. Naar disse i Forvejen igennem Repræsentanter havde haft Medindflydelse paa selve Kommissionsforslagets Indhold og Affattelse, talte Sandsynligheden for, at Forhandlingen med Organisationerne vilde gaa lettere. At disse vilde sætte noget alvorligt ind paa at faa en tilfredsstillende Ordning af denne Lønnings sag, derom kunde Regeringen efter det, der var gaaet forud, ikke være i Tvivl.

Kommissionen begyndte sit Arbejde den 19. September 1917, omkring ved samme Tid, som Pladsopsigelseskampagnen begyndte at antage Form.

Det var straks klart, at Arbejdet vilde blive grundigt. Efter en stor Generaldebat om Lønningsprincipper nedsattes en Række Underudvalg med hver sit specielle Arbejdsfelt. Atter her kunde Forbundet med Tilfredshed notere, at dets Forretningsfører var bleven Medlem af de vigtigste.

Samtidig med Lønningskommissionens Nedsættelse dannedes





Den store Lønningskommission.



Fællesrepræsentationen for offentlige Tjenestemænd i Danmark. Den afholdt sit konstituerende Møde den 18. Septbr. 1917, altsaa Dagen før Lønningskommissionen begyndte sit Arbejde. Ligesom Lønningsarbejdet i 1907—08 havde ført de fire Etaters Tjenestemænd sammen til nærmere Samarbejde, saaledes fandt samtlige Tjenestemænd det nu oportunt at mødes i et nærmere Samarbejde, da Lønningsarbejdet var anlagt paa den bredeste Basis. Selvfølgelig kunde der ikke være Tale om, at Fællesrepræsentationen skulde forme positive Forslag; men Tjenestemændenes Repræsentanter i Lønningskommissionen kunde herigennem faa Føling med samtlige Tjenestemænd og drøfte vigtige Principspørgsmaal med dem.

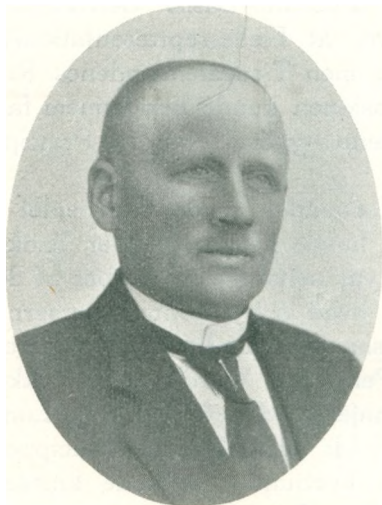
Det Lønningsforslag, som Forbundet havde udarbejdet i 1914, da Krigens Udbrud brat havde afbrudt enhver Tanke om dets øjeblikkelige Fremme, var selvfølgelig i Løbet af de forløbne Aar blevet forældet, hvad selve Lønningssatserne angik. Prisstigningerne havde saa fuldstændig revolutioneret alle Begreber om den faste Pengeløns Værdi, at der ikke kunde være Tale om mere at nøjes med dette Forslags Lønningssatser; men Forslaget indeholdt visse bærende Principper af mere varig Gyldighed, som Forbundet ønskede knæsat af Lønningskommissionen. Af disse Principper skal nævnes: Fuld Anciennitetsoverføring ved Forfremmelser, Sammendragning af Lønningsklasserne, færre og større Alderstillæg.

Lønningsklasserne for de Tjenestestillinger, der hørte under Forbundets Medlemskreds var i Forslaget sammendraget til tre, saaledes at 1. Lønningsklasse omfattede alle Begynderstillinger, 2. Lønningsklasse Stillinger med enten haandværksmæssig Uddannelse eller særlige jernbanefaglige Kvalifikationer og 3. Lønningsklasse alle arbejdsledende Stillinger.

Lønningssatserne maatte altsaa nu forhøjes, saaledes at de kom paa Højde med Tidens Krav. Til Grund for disse Forhøjelser lagde Forbundets Lønningsudvalg Normalprisstigningen fra 1907 ført op til 1919, Velstandsstigningen i Befolkningen og den Krigsprisstigning, som det mente vilde

afsætte sig varigt efter Krigens Ophør, indtil en ny Lønrevision skulde finde Sted. Disse Stigninger fandtes til sammen at udgøre 52 pCt. Forudsætningen var altsaa, at den unormale og øjeblikkelige Krigsdyrtid maatte godtgøres Tjenestemændene enten ved fortsatte Dyrtidstillæg eller paa anden Maade.

I Lønningsforslaget var hele Personalet i Gruppe B henført til de tre Lønningklasser i Overensstemmelse med deres Stillings Art. Som ny Stilling var foreslaaet Pakmesterstillingen, der som arbejdsledende var henført til 3. Lønningsklasse.



J. L. Rodevang.

Den 28. Februar 1918 havde Forbundets Lønningsudvalg Foretræde for Lønningskommissionen for at motivere og aflevere sit Forslag. Ordfører for Forslaget var Forbundets Viceforretningsfører, Togbetjent *J. L. Rodevang*.

Arbejdet i Kommissionen foregik naturligvis ligesom i enhver anden Kommission for lukkede Døre. Den Omstændighed, at Personalets Organisationer havde Repræsentanter i Kommissionen kunde ingenlunde berettige til, at disse udsprede, hvad der foregik. Men Kommissionens Betænkning er et tilstrækkeligt Vidnesbyrd om, at der blev arbejdet grundigt og godt. Kommissionen udvidede sit Arbejdsfelt, saaledes at den blev noget mere end en Lønningskommission. Den tog en Række Spørgsmaal vedrørende Tjenestemændene op til Undersøgelse og Behandling og skabte generelle Regler for alle disse Forhold.

I et foregaaende Afsnit findes fremstillet, hvorledes Organisationerne maatte kæmpe for at faa de faste Lønninger sup-

pleret med Dyrtidstillæg, indtil der Eftersommeren 1918 sluttedes Overenskomst om et midlertidigt Lønningstillæg paa 25 pCt. og et supplerende Dyrtidstillæg for 1919. Trods Krigens Ophør fortsatte Prisstigningerne deres Fart opefter, saaledes at Centralorganisationen i April 1919 fandt sig nødsaget til at fremsætte Krav om et supplerende Dyrtidstillæg for 1919 eller et supplerende midlertidigt Løntillæg paa 630 Kr. aarlig, gældende fra 1. Januar 1919.

Den 7. Maj indkaldtes Organisationernes Repræsentanter til en Konference med Finansministeren, som meddelte, at Regeringen havde overvejet Sagen og var kommen til det Resultat, at Lønningskommissionen formentlig vilde være i Stand til at tilendebringe sit Arbejde i Løbet af saa kort Tid, at Regeringen allerede midt paa Sommeren kunde forelægge Lønningsforslaget i Rigsdagen, hvor det kunde gøres meget hurtig færdigt. Resultatet blev, at Regeringen skulde forespørge Lønningskommissionen, hvornaar Betænkningen kunde ventes afgivet, og at Finansministeren paany skulde tilkalde Organisationernes Repræsentanter til Konference, naar Svaret forelaa.

Lønningskommissionens Svar gik ud paa, at Betænkningen allerede ventedes afgivet i den første Halvdel af Juni Maaned. Finansministeren kunde til denne Oplysning føje, at Regeringen havde sikret sig Partiernes Medvirken til Lønningslovens meget hurtige Gennemførelse.

For saa vidt var alting godt. Men den for April Kvartal udbetalte Rate af Dyrtidstillæget var allerede forsvundet i Prisstigningernes aldrig mættede Svælg, og det gjaldt derfor for Repræsentanterne om at skaffe Medlemmerne Penge meget hurtigt. Det lykkedes dem da at formaa Regeringen til at rykke Udbetalingen af Juli og Oktober Kvartals Dyrtidstillæg frem til henholdsvis 1. Juni og 1. Juli.

Den 30. Juni afgav Lønningkommissionen sin Betænkning. Samtidig med fremsatte den Forslag om, at der for de tre første Kvartaler af 1919 ydedes Tjenestemændene et overordentlig Lønningstillæg af 540 Kr. at udbetale i to Rater

å 270 Kr. den 15. August og den 15. September 1919. Foruden Forslag om faste Lønninger med Alderstillæg indeholdt Kommissionens Lønningsforslag endvidere Forslag om Dyr-tidstillæg med Regler for Bevægelighed efter Pristallet, om Konjunkturtillæg og Stedstillæg, hvis Satser skulde underkastes aarlig Revision, og Pensionsregler, der var saa gunstige for Personalet, at alle gamle Særregler kunde bortfalde.



Trafikminister Hassing-Jørgensen,  
Lønningskommissionens Formand.

Lønningslovforslagets værste Skavank var, at alle Satserne var bygget over Pristatistiken for Februar 1919. Med de voldsomme Prisstigninger, som havde fundet Sted siden den Tid, var disse Satser nu altfor lave.

Den 22. Juli 1919 forelagde Finansministeren Forslaget i Folketinget, hvor det henvises til Udvalgsbehandling.

Den 30. Juli afholdt Dansk Jernbaneforbund ekstraordinær Kongres i København for at tage Stilling til Forslaget.

Kongressen udtalte sin Anerkendelse af de Principper, der laa til Grund for Lønningsforslaget og for Kommissionsbetænkningen i sin Helhed, og af hvilke den største Del var i Overensstemmelse med Principperne i Forbundets eget Forslag til Kommissionen; men den forlangte samtidig, at de foreslaede Lønninger skulde forhøjes med 600 Kr. paa hver Sats.

Efter at de øvrige Tjenestemandorganisationer af Funktionærklasserne havde vedtaget ligelydende Udtalelser, blev Kravene formulerede og fremsatte for Regeringen den 5. August i et Forhandlingsmøde. De afsluttende Forhandlinger fandt Sted den 18., 19. og 20. August. Efter at have forhandlet med det af Folketinget nedsatte Lønningsudvalg gik

Regeringen med til at forhøje Konjunkturtillæget for de Tjenestemænd, hvis Lønninger med Alderstillæg udgjorde indtil 1499 Kr., fra 40 til 50 pCt. af Lønnen og med 150 Kr. for de Tjenestemænd, hvis Lønninger med Alderstillæg laa mellem 1500 Kr. og 3899 Kr. Endvidere blev Stedtillæggets 3 Satsler forhøjede med henholdsvis 180 Kr., 120 Kr. og 90 Kr. og Dyrtidstillæget for gifte forhøjet fra 540 Kr. til 702 Kr.

Med disse Ændringer til Lønningsforslaget afsluttedes der Overenskomst mellem Regeringen og Tjenestemændenes Organisationer. Overenskomsten udsendtes herefter til Afstemning blandt Forbundets Medlemmer. Ved denne Afstemning godkendtes Overenskomsten med 6338 Ja. Nej stemte 1373. 14 Medlemmer havde stemt blank og 8 Stemmesedler var ugyldige.

Urafstemningens Resultat forelaa og blev meddelt Regeringen, forinden Lovforslaget i dets ændrede Skikkelse kom til 3. Behandling i Folketinget. Derefter gennemførtes Lovforslaget i begge Rigsdagens Ting og blev lovfæstet i Statsraadmødet den 12. September 1919. Loven traadte i Kraft den 1. Oktober 1919 og blev paa Grund af sit udvidede Omfang kaldt Tjenestemandsloven.

Med Fastsættelsen af Emolumenter havde Kommissionen ikke beskæftiget sig; den havde i den Henseende kun foreslaaet generelle Bestemmelser, som blev lovfæstede. Ved efterfølgende Forhandlinger med Administrationen lykkedes det ogsaa paa dette Omraade at faa gennemført tidssvarende Satsler og Bestemmelser.

Ved en Bestemmelse i Tjenestemandsloven blev det fastsat,



Departementchef Kofoed,  
Lønningsraadets Formand.

at der skulde nedsættes et Lønningsraad, for hvilket alle Spørgsmaal om Tjenestemandslovens Fortolkning skulde henvises, inden Afgørelse blev truffet. Til Formand for Lønningsraadet beskikkedes Adjunkt *Kofoed*, der havde været et meget virksomt Medlem af Lønningskommissionen. Som et af Kommissionens Medlemmer beskikkede Ministeriet Forretningsfører *Ch. Petersen*.

---

## 5. STATSBANERNES NYORDNING

Det findes tidligere omtalt, at der i 1911 af Ministeren for offentlige Arbejder, *Thomas Larsen*, var nedsat et Statsbaneudvalg til nærmere Undersøgelse af alle Forhold Statsbanerne vedrørende. Dette Udvalg afgav Betænkning midt paa Sommeren 1913 og foreslog heri en fuldstændig Omordning af Statsbanernes Styrelsesform, der i sine Hovedtræk gik ud paa følgende:

Den kollegiale Generaldirektion skulde afskaffes og erstattes med en ansvarlig Generaldirektør med Fagdirektørerne som Raadgivere.

Ministeriets Kontor for Jernbanesager skulde flyttes ned i Generaldirektoratet med en Generalsekretær som Chef.

Den lokale Ledelse af Banerne, der hidtil havde været overdraget tre faglige Kredsbestyrere indenfor hver af Statsbanernes fem Kredse, skulde underlægges tre Distrikter med hver sin Distriktschef som fælles Foresat for samtlige Afdelingers Personale i Distriktet.

Den daglige Ledelse skulde overdrages Trafik-, Maskin- og Banesektioner med henholdsvis Inspektører og Ingeniører i Spidsen.

Desuden foreslog Udvalget en omfattende Omordning af Statsbanernes Regnskabs-, Kasse- og Revisionsvæsen.

Hverken Statsbanernes Administration eller Personalets Organisationer havde været repræsenteret i dette Udvalg, der var sammensat af Rigsdagsmænd og Repræsentanter for

Handel og Industri med Direktør *Kjær* fra sydfynske Jernbaner som Formand.

Trafikminister *Hassing Jørgensen*, der straks efter sin Tiltrædelse som Minister modtog Betænkningen, søgte at raade Bod paa denne Fejl i Udvalgets Sammensætning ved ikke alene at afæske Generaldirektionen en Erklæring over Betænkningen, men ogsaa at overdrage et 6 Mands Udvalg valgt af Statsbanepersonalets Organisationer i Fortrolighed at gennemgaa Betænkningen og fremkomme med en Udtalelse derom.

Paa Grundlag af disse hverandre modstridende Forslag og Erklæringer byggede Ministeren sit Forslag og fremsatte det i Rigsdagen, hvor det vedtoges.

Generaldirektør *Ambt*, der havde været en decideret Modstander af dette Statsbaneudvalg og dets Forslag, kunde af den Grund vanskeligt gennemføre den vedtagne

Nyordning. Han fratraadte sit Embede den 1. Oktober 1915 uden at efterlade sig noget Savn hos Personalets Organisationer. Til Generaldirektør udnævntes allerede den 21. Juli 1915 Bankdirektør *Th. Andersen Alstrup* fra Aarhus, om hvem Trafikministeren udtalte, at han med sit udprægede humane Syn vilde blive en udmærket Mand for Tjenestemændene. Til Generalsekretær udnævntes Kontorchef i Ministeriet for offentlige Arbejder *Fr. V. Petersen*, der havde været Statsbaneudvalgets Sekretær og saaledes sad inde med betydelige Forudsætninger for at bistaa den nye Generaldirektør med Gennemførelsen af Statsbanernes Organisation.

Den 1. Oktober 1916 var Statsbanernes Nyordning saa



Generaldirektør Andersen-Alstrup.

vidt fuldbyrdet, at Distrikterne og Sektionerne kunde begynde deres Virksomhed.

Af hensigtsmæssige Grunde tillempede Dansk Jernbaneforbund sine Afdelingers Omraade efter Distriktsgrænserne.

## 6. TJENESTETID OG FRITID

Af Forbundets første Andragende til Lovgivningsmagten vil man kunne se, at man den Gang sammenfattede Ønskerne vedrørende Lønning, Tjenestetid, Fritid, Emolumenter og Uniform i et og samme Andragende. Man levede jo den Gang i den Opfattelse, at man blot behøvede at pege paa Uretfærdigheden for at faa den afhjulpen. Men man lærte hurtigt, at man maatte tage hver Ting for sig, hvis man overhovedet skulde opnaa noget.

I Tidsrummet fra Forbundets Dannelse og indtil 1909 var det i permanent Lønbevægelse, og der blev ikke udrettet andet vedrørende Tjenestetid og Fritid, end hvad Afdelingerne lokalt kunde forhandle sig til hos humant seende Foresatte.

Forbundets første formulerede Forslag vedrørende Arbejdstid og Fritid vedtoges paa Kongressen i København 1909. Det indeholdt som alle senere Forslag af den Art forskellige Tjenestetidsnormer fra 8 Timer pr. Døgn og opefter, alt efter Tjenestens Art, samt Kravet om et ugentligt Fridøgn og om en aarlig Sommerferie. Forslaget var tænkt gennemført som Lov, og der foresloges ansat en særlig Arbejdsinspektør til at overvaage, at Bestemmelserne overholdtes.

Kongressen vedtog dog først at søge Forslaget gennemført, naar Tidspunktet hertil maatte anses for belejligt.

Et saadant belejligt Tidspunkt fandtes i Efteraaret 1912. Hovedbestyrelsen bragte da i Erfaring, at der af Regeringen var nedsat en Kommission af Repræsentanter for de fire Eters Administrationer for at søge tilvejebragt ensartede Regler for Tilmaaling af Tjenestetid og Fritid for disse Eters



Personale. Hovedbestyrelsen tilstillede da den 10. December 1912 Ministeriet for offentlige Arbejder nogle Eksemplarer af Forslaget med Anmodning om at faa dem med ind under den nedsatte Kommissions Overvejelser vedrørende disse Forhold.

Et halvt Aars Tid senere var Forslaget oversendt til Statsbanernes Kredskontorer for at faa udregnet, hvor store Udgifter dets Gennemførelse vilde medføre. Saa døde Sagen hen.

Det forlød, at den nedsatte Kommission var kommen til det negative Resultat, at Arbejdsforholdene i de fire Etater var saa uensartede, at der ikke kunde gennemføres ensartede Regler.

Sagen laa død, indtil Trafiken under Verdenskrigen havde naaet et saadant Omfang, at Personalet var segnefærdigt. Under en Forhandling med Trafikdirektøren i 1915 blev det oplyst, at der i mange Tilfælde var tildelt Personalet indti 20 Timers Tjeneste i Døgnet.

Saa optog Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg Sagen og tilstillede den 20. December 1915 Ministeriet en Skrivelse, hvori det foresloges, at der maatte blive optaget Forhandlinger mellem Administrationen og Personalets Organisationer om en Normal- og Maksimalarbejdsdag, og at de i Øjeblikket gældende Tjenestelister, indtil et Resultat forelaa, betragtedes som Norm, saaledes at enhver Overskridelse deraf maatte blive betalt som Overarbejde med henholdsvis 70 Øre og 1 Kr. i Timen for underordnet og overordnet Personale.

Paa denne Skrivelse svarede Ministeriet imidlertid afslaaende. Overarbejdspengene kunde det ikke gaa med til, og Forhandlingerne om en normeret Tjenestetid skød det ud i en uvis Fremtid.

Kongressen, som afholdtes i 1916, vilde imidlertid ikke lade sige nøje med dette Svar; thi Tjenestetidsforholdene forværredes stadig og truede med fuldstændig at undergrave Personalets Helbredstilstand.

Fællesudvalget optog da Sagen paany og anmodede i en Skrivelse af 1. August 1916 Ministeriet om, at der til Sagens

Forberedelse maatte blive nedsat en Kommission med Repræsentation for Organisationerne, og fastholdt iøvrigt de i sin Skrivelse af 30. December 1915 opstillede Krav, hvis Beretigelse Ministeriet ikke i mindste Maade havde indladt sig paa at bestride.

Efter denne energiske Henstilling fra Fællesudvalgets Side, suppleret med mundtlige Henvendelser baade i Generaldirektionen og Ministeriet, gik man med til Kommissionens Nedsættelse og overlod Jernbaneforeningen og Forbundet at udpege hver tre Medlemmer.

Regnskabsdirektør *N. J. U. Andersen* beskikkedes som Kommissionens Formand og daværende Fuldmægtig *E. Lunn* som dens Sekretær.

Som Medlemmer af Kommissionen udpegede Administrationen Trafikinspektør *Goëié*, Baneingeniør *Velli*, Skibsinspektør *Kofoed Hansen*, Stationsforstander *P. C. Holm* og Overassistent *Rønnfeldt*.

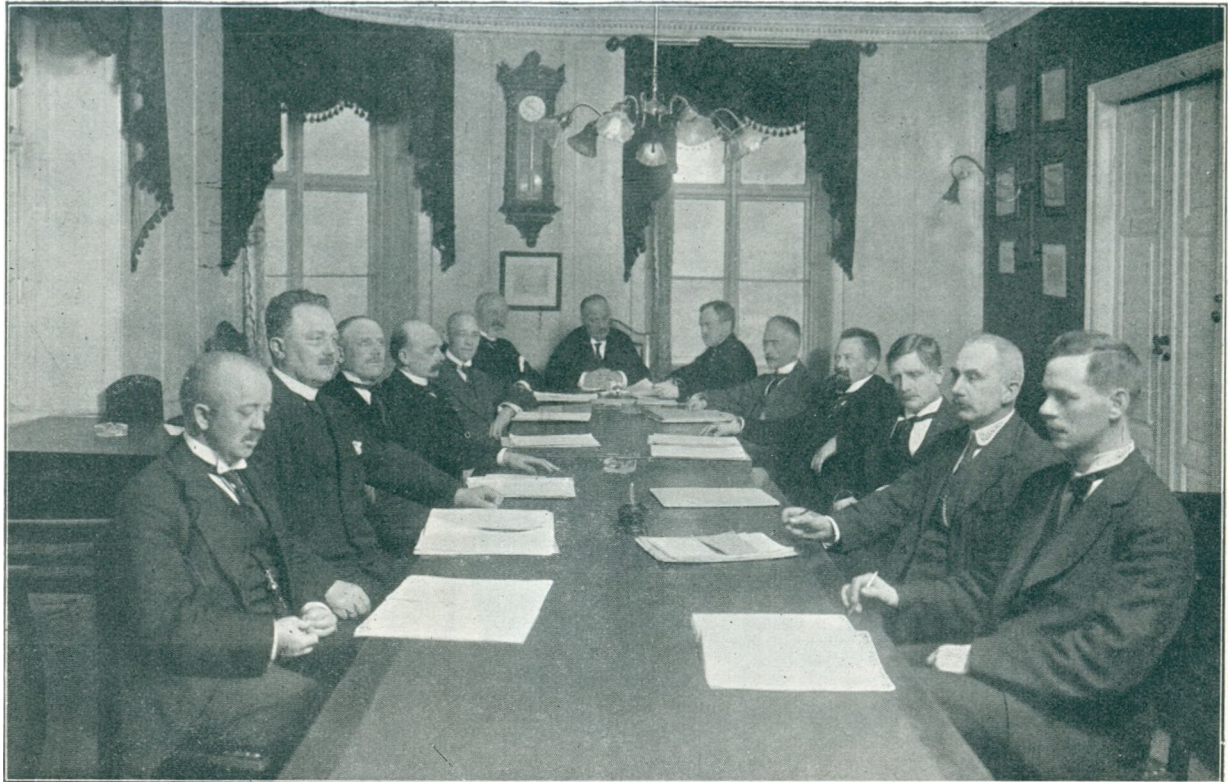
Jernbaneforeningen valgte Stationsforstander *N. C. Henriksen*, Assistent *D. O. Høgsgaard* og Togfører *J. Christophersen*.

Dansk Jernbaneforbund valgte Portør *O. Andersen*, Togbetjent *J. L. Rodevang* og Matros *C. F. W. Poulsen*.

Kommissionen paabegyndte sit Arbejde den 27. Oktober 1916 og afgav Betænkning efter 1¼ Aars Forløb den 25. Januar 1918.

Af den afgivne Betænkning, der var enstemmig, ses det, at Kommissionen i Hovedtrækkene var kommen til samme Resultat som Organisationerne:

1. At der skulde gives *mindst* 52 Fridage aarligt.
2. At der skulde fastsættes faste Normer for Tjenestetiden, der efter Tjenestens Art og Beskaffenhed kunde udstrækkes til gennemsnitlig 8, 9, 10, 11 eller 12 Timer pr. Døgn.
3. At der skulde ydes Betaling for den Tjeneste, hvormed Normen ved den månedlige Opgørelse var overskredet (Overtidsbetaling).



Tjenestetidskommissionen

Gennemførelsen af de foreslaede Foranstaltninger havde Kommissionen beregnet til en aarlig Merudgift af 1,989,000 Kr.

Da Administrationens Repræsentanter i Kommissionen alle var Medforslagsstillere, kunde man have ventet, at Sagen vilde have gledet let og hurtigt igennem; men saaledes skete det ikke. Generaldirektoratet, til hvem Betænkningen var afgiven, rugede med den største Hemmelighedsfuldhed over dens Indhold. Vinteren gled ud og Sommeren med, uden at det saa ud til, at Generaldirektoratet agtede at foretage sig det allermindste til Gennemførelse af Kommissionens Forslag.

Men en Sags Gennemførelse bliver som Regel aldrig billigere ved at blive udskudt, og saaledes gik det ogsaa her.

I Efteraaret 1918 brød Tysklands Felttog i Frankrig ganske sammen. De mellemeuropæiske Troner væltedes overende den ene efter den anden. Revolutionens Stormklokker ringede Tiden for 8 Timers Arbejdsdagens Gennemførelse ind; den skulde være Arbejderklassens Belønning for at have baaret Byrderne under en fireaarig Verdenskrig.

De danske Statsbaners Kommissionsbetænkning om Arbejdstiden var med et Slag blevet et forældet historisk Værk, inden den var naaet at blive et Aar gammelt.

De danske Statsbaners Kommissionsbetænkning om Arbejdstiden var med et Slag blevet et forældet historisk Værk, inden den var naaet at blive et Aar gammelt.

Saa begyndte Generaldirektoratet at røre paa sig. Nu vilde man begynde paa Gennemførelsen af det ugentlige Fritid, efterhaanden som det var muligt. Men Generaldirektoratet havde ikke kendt sin Besøgstid, og nu var der ikke mere nogen Mulighed for en saa forsigtig Fremgangsmaade.



O. Andersen.

Den 3. December 1918 rejste Hovedbestyrelsen i en Skrivelse til Ministeriet Kravet om 8 Timers Dagens Gennemførelse.

En Maaned efter, den 4. Januar 1919, forelaa Ministeriets Svar herpaa. I en Skrivelse fra Statsministeren meddeltes det, at Regeringen vilde være villig til at søge Hjemmel paa Finansloven for 1919—20 dels til en gradvis Gennemførelse af en Arbejdstid paa ikke over 8 Timer i Døgnet og dels til Betaling af det Overarbejde, det vilde være nødvendigt at paalægge Tjenestemændene, indtil fornødent Personale var antaget og uddannet. Det blev i denne Anledning paalagt Generaldirektoratet at etablere Forhandling med Personalets Organisationer om hertil sigtende Regler.

Nu slap Generaldirektoratet ikke længere udenom hele Spørgsmaalet. Organisationerne vilde ikke længere nøjes med de af Arbejdstidskommissionen fremsatte Forslag. Foruden den ugentlige Fridag, som gennemførtes efter Kommissionsforslaget, maatte Generaldirektoratet gaa med til at slette 11 og 12 Timers Normerne, saaledes at Arbejdstiden nu højst maatte udgøre 8, 9 eller 10 Timer i Døgnet, alt efter Tjenestens Art. Overtidsbetalingen blev sat betydeligt højere, end Kommissionen havde foreslaaet den. Desuden opnaaedes der under Detailbestemmelserne betydeligere Forbedringer, end Kommissionen havde foreslaaet.

Ventetiden havde altsaa ikke gjort Sagen billigere — tværtimod. Ministeriet havde bedre end Generaldirektoratets Embedsmænd forstaaet at vurdere Alvoren i de Begivenheder, der satte Verden i Bevægelse.

De nye Tjenesteledsregler, som efter Forhandlinger mellem Organisationen og Generaldirektoratet nu skulde føres ud i Livet, mødtes selvfølgelig ikke med lutter Velvillie. Ikke desto mindre blev Reglerne fortolket med en overordentlig Liberalitet, og det vakte egentlig vor Mistanke, som vi dog af nærliggende Grunde maatte holde for os selv. Der er jo forskellige Maader at kvæle en Sag paa, og den pludselige Generøsitet fra Administrationens Side overfor 8 Timers-

dagen, der ikke tidligere havde været omfattet med synderlig Interesse i de Kredse, gav os Formodning om, at denne Reform skulde aflives eller i det mindste lemlestes ved kraftige Omfavnelser.

At Mistanken ikke var ubegrundet, fik vi snart Bekræftelse paa. Politikerne paa Rigsdagens Oppositionsbænke havde en klar Forstaaelse af, at der med god Virkning kunde sættes ind paa Berettigelsen af at gennemføre 8 Timersdagen doktrinært i Statens Virksomheder, hvor Arbejdet ikke i hele Tjenestetiden altid kunde være intensivt.

Højres og Venstres Politikere og Presse svælgede i det gode Emne, og der fortaltes i den Henseende de mest overdrevne Historier om, hvilke Meningsløsheder den doktrinære 8 Timersdag fremkaldte; det blev ligefrem til, at denne Reform sammen med „de store Lønninger“ ødelagde Statsbanernes Økonomi.

Den ildesindede Agitation førte til, at den store Sparekommission, som nedsattes i 1921, fik Tjenestetidsforholdene til Behandling, og her blev Højres og Venstres udvalgte Politikere stillet Ansigt til Ansigt med Sagens rette Sammenhæng.

Den graduerede 8, 9 og 10 Timers Dag blev af Kommissionen staaende urørt. Selv om Sparekommissionen skarpere præciserede Skillelinierne for Arbejdsdagens Længde, saa følte den sig dog foranlediget til at skabe enkelte Forbedringer; værre havde „den doktrinære 8 Timers Dag“ ikke virket.

Et Tjenestetidsudvalg, som nedsattes af Trafikminister *Slebsager* for at føre Sparekommissionens modificerede Tjenestetidsforslag ud i Livet, maatte vistnok under et vist Pres fra Ministerens Side gribe til de snævraste Fortolkninger med Hensyn til Skillelinierne for Tjenestetidens Længde, for at der overhovedet kunde komme et nævneværdigt økonomisk Resultat ud af hele dette Agitationspostyr, og saa er det endda meget sandsynligt, at en Del af de gennemførte Foranstaltninger giver økonomisk Bagslag paa mange andre Omraader.

Nu var man paa Vej over imod den modsatte Grøftekant.

## 7. PAASKEKUPET

Som det kunde være efter aftalt Spil, udviklede den faglige og den politiske Situation sig i Slutningen af Marts Maaned 1920 paa en for hele Arbejderklassen faretruende Maade.

Arbejdsgiverforeningen havde paa De samvirkende Fagforbunds Forslag om, at der ved fri Forhandling skulde gives et Tillæg til Lønninger paa 65—70 Kr. ugentlig og en Regulering til August 1920, saafremt Prisstigningerne vedvarede, varslet Lockout. 2. Lockoutvarsel overfor ca. 200,000 organiserede Arbejdere var allerede fremsat, da de politiske Tærninger kastedes.

Formentlig efter personlig Paavirkning afskedigede Kongen pludselig den 29. Marts 1920 Ministeriet Zahle med den Motivering, at det ikke mere havde Flertal i Folketinget. I Følge den parlamentariske Statskik, som gennemførtes i 1901, tilkommer det imidlertid ikke Monarken af afgøre, hvorvidt et Ministerium har et Flertal bag sig; det maa afgøres ved en Afstemning i det folkevalgte Ting, der er Regeringens Basis. Den pludselige Afskedigelse af Ministeriet havde derfor Karakteren af et Statskup, ved hvilket Kongen satte Folketinget til Side til Fordel for det personlige Regimente.

I begge Henseender var det reaktionære og arbejderfjendske Kræfter, der havde øvet deres Puslespil. Formaålet var tydelig nok i faglig Henseende at sætte en Bom for Arbejderklassens og dermed ogsaa for Tjenestemændenes videre Fremtrængen og i politisk Henseende at forringe deres Indflydelse paa Lovgivningsmagten samt skaffe Luft for Overklassens Harmen over de trufne sociale Foranstaltninger, som havde hæmmet dens Tendens til Udplyndring af Befolkningen.

Under Indtrykket af den alvorlige Situation blev Forbundets Hovedbestyrelse indkaldt til Møde til den 31. Marts. Samme Dag afholdt De samvirkende Fagforbund Generalforsamling i København, hvor Hovedbestyrelsen altsaa kunde møde fuldtallig og gøre sin Indflydelse gældende. Den 600 Mand store Generalforsamling vedtog enstemmigt følgende Resolution:



„Idet Generalforsamlingen med Harme har modtaget Efterretningen om det af Kongen forøvede Statskup og bifalder de Modforanstaltninger, som er iværksat af Socialdemokratiet, beslutter Mødet:

At opfordre Fagorganisationerne til Iværksættelse af almindelig Strejke med det Formaal at fremtvinge Rigsdagens Indkaldelse, Tilvejebringelse af en ny Valglov og derefter Valg paa ærligt Grundlag.

Samtidig maa imidlertid den faglige Konfliktsituation løses. Lock-outvarslerne maa annulleres og De samvirkende Fagforbunds gentagne Gange fremsatte Krav maa gennemføres — derunder Iværksættelse af Forhandling mellem Organisationerne, Sikring af Dyrtidstillæget i August og Optagelse af Forhandlinger om Arbejdernes Deltagelse i Bedriftsledelsen.

Til Fremme af disse Formaal opfordres Organisationerne til straks at skride til Iværksættelse af de fornødne Forberedelser, saaledes at Strejken kan være effektiv i fuld Udstrækning senest fra Tirsdag Morgen den 6. April.

Fra den almindelige Strejke gøres kun følgende Undtagelser:

- 1) Tjeneste ved Hospitaler, Alderdomshjem, Børnehjem og andre Stiftelser, hvor Syge, Invalider, Vanføre o. l. har Ophold,
- 2) Vand- og Gasforsyninger,
- 3) Borgernes Sikkerhedstjeneste samt
- 4) alle Virksomheder, der ejes af Arbejderorganisationer, samt de demokratiske Blade, der bekæmper Statskupets Regering.

Organisationerne maa ufortøvet skride til Iværksættelse af de for denne Beslutning fornødne Skridt. Overalt maa der opfordres til ubetinget Opretholdelse af Ro og Orden. Ingen Rolighedsforstyrrelse maa taales, og Arbejderorganisationerne fralægger sig ethvert Ansvar for Handlinger, der bryder denne Regel.

Endvidere vedtoges det at kræve almindelig Amnesti.“

Samme Dags Eftermiddag holdt Dansk Jernbaneforbunds Hovedbestyrelse Møde paa Kontoret og vedtog enstemmigt at give De samvirkende Fagforbunds Opfordring sin Tilslutning.

Derefter udsendtes følgende Strejkeproklamation til Forbundets Medlemmer:

„I Henhold til den af De samvirkende Fagforbunds Generalforsamling truffne Beslutning af 31. ds. om Iværksættelse af Generalstrejke Tirsdag den 6. April d. A. samt til Hovedbestyrelsens derefter



enstemmigt trufne Beslutning af Dags Dato vil samtlige Medlemmer af Dansk Jernbaneforbund have at indstille Arbejdet fra og med Natten mellem den 5. og 6. April Kl. 12.

Fra dette Tidspunkt maa intet Tog og ingen Færge afsendes med vore Medlemmers Medvirken, og kun de Tog, der befinder sig paa Linien, maa betjenes til deres Bestemmelsesstation. Herfra undtages Ambulance- og Hjælpetog, der om fornødent maa afsendes indtil Tirsdag Middag Kl. 12.

Saa længe Tog i Henhold til foranstaaende befinder sig paa Linien, fortsættes Tjenesten af det ved Banens Eftersyn og Signal- og Spor-skiftebetjeningen nødvendige Personale.

Intet Tog- eller Skibspersonale maa betjene Tog eller Færger, der afgaar fra Personalets Hjemstedsstation senere end Mandag den 5. April, medmindre det kan paaregne at være tilbage paa Hjemstedsstationen inden Driftens effektive Standsning.

Det paahviler de respektive Afdelinger og Gruppeformændene at paase, at disse Bestemmelser paa det allernøjeste overholdes.

Arbejdsstandsningen vedvarer, indtil Meddelelse om dens Ophør foreligger fra den af Hovedbestyrelsen nedsatte Strejkekomité."

Efter at Kongen havde afskediget Ministeriet Zahle var Landet faktisk uden Regering. I Løbet af nogle Dage udnævnte Kongen Ministeriet Liebe, som var ganske rodløs i vort Lands parlamentariske Liv; det var en Kongeregering og ikke en Folkeregering. Den følte selv sin Tilværelse hænge i en tynd Traad og søgte at trække Militær fra Provensen og ind til København. Men da Personalet ikke vilde medvirke ved Befordringen af disse Militærtransporter, maatte ogsaa dette Forsøg opgives. Det sidste Medlem af Ministeriet Liebe udnævntes Langfredag den 2. April og var Minister til Paaskemorgen, da hele Ministeriet Liebe maatte fortrække og give Plads for Forretningsministeriet Friis, der overtog Regeringen med den begrænsede Opgave at gennemføre Valgloven og udskrive Valg til Folketinget.

Ved Forliget paa Amalienborg Paaskemorgen blev De samv. Fagforbunds Krav opfyldte. Lockoutvarslerne toges tilbage, saaledes at den bebudede Generalstrejke kunde aflyses.

Naar Generalstrejkesituationen udløstes paa denne fredelige Maade, da skyldes det formentlig ikke mindst Jernbane-

mændenes varslede Deltagelse og den Ro, der herskede i de spændende Paaskedage, og som kun skæmmedes af, at nogle emsige Jernbanekontorfolk ganske uopfordrede tilbød sig som Strejkebrydere og derved udleverede sig selv til den Haan og Spot, deres Optræden fortjente.

Valgloven gennemførtes. Men Valget blev et Panikvalg, ved hvilket Højres og Venstres flittige Anvendelse af G. S. (Generalstrejken), men for-glemmende S. K. (Statskupet), der var Generalstrejkesituationens Aarsag, skræmmede en Del af Borgerskabet bort fra det radikale Parti, som blev anset for medskyldigt i Generalstrejkesituationen. At Statskupet var en fuldbyrdet Kendsgerning, medens Generalstrejken ikke kom til Udbrud, var en Omstændighed, som det opskræmte Borgerskab i sin Panik ikke skænkede en Tanke.

Endskønt Socialdemokratiet havde god Fremgang ved Valget, blev dettes Udfald, at Højre og Venstre tilsammen blev Flertal, og at Venstre som det største Parti dannede Regeringen med *Neergaard* som Stats- og Finansminister og *Slebsager* som Trafikminister.

Ved Udløbet af den fireaarige Periode har Nemesis gjort sin Gerning. Ved Valget den 11. April 1924 lød Generalstrejketrompetens Agitationstoner som falske Skalmejetoner, og Venstre led sit yelfortjente Nederlag. Socialdemokratiet kom med sine 80,000 Stemmers Fremgang ind med 55 Mandater som Folketingets største Parti. Ministeriet Neergaard maatte demissionere, og Socialdemokratiets Formand *Th. Stauning* dannede den 23. April det nye Ministerium, i hvilket *J. Friis Skotte* blev Minister for offentlige Arbejder.



J. Friis-Skotte.

## 8. I SPAREKOMMISSIONERNES TEGN

Aldrig saa snart havde Venstreministeriet ved Højres Støtte faaet sig sat vel til Rette paa Taburetterne, før det borgerlige Samarbejde, som væsentligt bestod i at værne om Spekulanterne og slaa ned paa de smaa i Samfundet, tog sin Begyndelse. Der var jo allerede gjort et Forarbejde i den Henseende ved baade i Pressen og paa Tinge at lægge „de store Arbejdslønninger“ og 8 Timers Dagen for Had.

For Tjenestemændenes Vedkommende begyndte man med Postsparekommissionen, som nedsattes midt i Sommeren 1920, og hvis stærke Element var nidkære Postembedsmænd, hvem Arbejdsdagen næppe trykkede ret haardt. Desto mere for-tørnede var de naturligvis over, at underordnede Posttjenestemænd skulde have en rimelig Tjenestetid. Denne Kommissions Flertal vilde indføre 11 Timers Normen og afskaffe al Betaling for tilfældigt Overarbejde, saaledes at Arbejdstiden paany kunde blive ubegrænset — naturligvis ganske tilfældigt efter de nidkære Embedsmænds Skøn. I sin Iver for at skære de underordnede Posttjenestemænds Vilkaar ned kom Postkommissionens Flertal i Strid med Tjenestemandslovens § 1219, og da det her følte sin svigtende Kompetence, saa det sig nødsaget til at foreslaa Ministeren Nedsættelse af en almindelig Sparekommission, som med fornøden Kompetence kunde slaa løs paa Tjenestemandslovens generelle Regler, der havde været en Hindring for, at de nidkære Postembedsmænd kunde udføre deres „velsignelsesrige“ Virksomhed i det Omfang, de ønskede.

Omtrent samtidig med Nedsættelsen af Postsparekommissionen havde Ministeren for offentlige Arbejder (*Slebsager*) nedsat en lignende Kommission for Statsbanerne og en for Telegrafetaten. Kun Toldetaten slap fri.

Formand for Statsbaneudvalget, som Sparekommissionen for Statsbanerne kom til at hedde, blev Regnskabsdirektør *N. J. U. Andersen*. Medlem af Udvalget blev bl. a. Forretningsfører *Ch. Petersen*.

Forinden Statsbaneudvalget var naaet at trænge langt ind i Statsbanernes komplicerede Forhold, havde Postkommissionen allerede afgivet sin Betænkning, og Regeringen greb da det deri fremsatte Forslag om Nedsættelse af en Oversparekommission med begge Hænder.

Den store Sparekommission nedsattes den 21. Februar 1921 og kom til at bestaa af Repræsentanter for Rigsdagen, for Administrationen og for Personalets Organisationer. Formand for Kommissionen blev Raadsformand *Kofoed*, og Statsraadssekretær *Fr. V. Petersen*, den tidligere Generalsekretær ved Statsbanerne, udnævntes som Kommissionens Næstformand. Som Repræsentant for Centralorganisationen indtraadte Forretningsfører *Ch. Petersen*.

For rigtig at gøre Befolkningen forstaaelig, hvor nødvendig Nedsættelsen af disse Kommissioner var, kolporterede Regeringspressen en Række overdrevne Historier om, hvor ødselt der administreredes navnlig ved Statsbanerne. Der fortaltes saaledes i Regeringspressen en Skrøne om en Ledvogter i Sønderjylland, som tjente 9000 Kr. om Aaret, og en anden om et Led paa den jyske Hede, som det kostede 10,000 Kr. om Aaret at faa bevogtet.

Tendensen var ikke til at tage Fejl af. Naar Ledvogterne, Statsbanernes lavest lønnede Tjenestemænd, havde slige Lønninger, hvilke Summer maatte saa ikke alle de øvrige Tjenestemænd svælge i. Og Regeringspressen lagde ikke Skjul paa, at Skylden for disse Urimeligheder udelukkende var at søge

8 Timers Dagens Gennemførelse og de altfor store Lønninger, der var givet ved Lønningsloven af 1919.

Ved en saa gennemført urigtig og usandfærdig Agitation, som blev fyndigt tilbagevist baade i Jernbanetidende og af socialdemokratiske Folketingsmænd, mente Regeringspressen naturligvis ikke alene at kunne paavise de mange dyre Kommissioners Nødvendighed, men den vilde ogsaa derved bortlede Opmærksomheden fra den Kendsgerning, at Statsbanerne paa et Aars Kullevering havde givet ca. 200 Kr. for meget pr. Ton, hvilket med et Forbrug af 1000 Tons daglig ud-

gjorde 200,000 Kr. om Dagen eller 73 Mill. Kr. paa et Aar og var den væsentligste Aarsag til Statsbanernes Underskud.

Saaledes præpareret udefra begyndte den store Sparekommission sit omfattende Arbejde.

Prisstigningernes Højdepunkt var naaet i 1920, og den økonomiske Nedgangsperiode var begyndt, da Kommissionen skulde til at gennemtrænge Statsmaskineries mange dunkle Krinkelkroge. Stillingen blev herved dobbelt vanskelig for Organisationens Repræsentant, hvem der i denne Kommission ventede et højst utaknemmeligt Arbejde.

Kort efter den store Sparekommissions Nedsættelse var det ved en Indiskretion sivet ud, at denne Kommission ogsaa vilde bestæftige sig med de højere Embedsmænds Vilkaar, og der blev herover vild Bestyrtelse i disses Organ „Ministeriernes Maanedesblad“. Mens de højere Postembedsmænd troede, at Sparsommeligheden ensidigt skulde gaa ud over de underordnede Tjenestemænd, var der ingen Ende paa deres Sparevenlighed; men saa snart disse højere Embedsmænd fik Grund til at frygte, at Sparebestræbelserne kunde ramme dem selv, fik Piben en ganske anden Lyd. Saa megen Konsekvens kan der findes i de højere Embedskredse.

Den store Sparekommission tog for en stor Del Brødet ud af Munden paa Etatssparekommissionerne. Statsbaneudvalget, der afgav sin Betænkning i Juni 1921, afholdt sig klogelig fra at give Anvisning paa Ændringer i Tjenestemandsløven; den indskrænkede sig til at foreslaa en Række praktiske Foranstaltninger, hvorved den mente, at der kunde indvindes mindst 10 Mill. Kr. om Aaret.

I Begyndelsen af September Maaned 1921 udsendte den store Sparekommission sin første Betænkning, der tog Sigte paa at modificere Arbejdstidsreglerne og Emolumenterne. Selv om Betænkningen foreslog en Del Forringelser i de bestaaende Regler, var den dog ikke saa ondsindet som Postsparekommissionens Betænkning. 11 Timers Normen og Bortfald af Betaling for tilfældigt Overarbejde, som denne Kommission havde foreslaaet, havde den store Sparekommission ladet ligge.

8 Timers Dagen var bevaret i fuld Udstrækning for Lokomotivtjenesten og Banevedligeholdelsestjenesten. For alle de øvrige Tjenester var der sat den Betingelse, at der skulde være Arbejde og Agtpaagivenhed i langt den overvejende Del af Tjenestetiden. De Tjenester, som ikke kunde opfylde denne Betingelse skulde falde under 9 eller 10 Timers Normen, eftersom de krævede Arbejde og Agtpaagivenhed den længste Del af Tiden eller mindre.

Den ugentlige Fridag var bevaret.

I Stedet for Overtidsbetaling foreslog Kommissionen, at Overarbejde skulde godtgøres med anden Fritid inden Udløbet af to Maaneder; kun, hvor dette ikke kunde lade sig gøre, skulde Overtidsbetaling anvendes.

For Emolumenternes Vedkommende havde Kommissionen paa mange Omraader foreslaaet at lade disse falde og stige med Pristallet.

Helt ny var Sygefradragsbestemmelserne, som vistnok skulde tage Sigte paa at hæmme Simulation. De vil vistnok ramme langt videre og ikke altid til Fordel for Staten; men der vil hengaa lang Tid, inden der kan naas sikkert Overblik over deres Virkninger.

Efter at Betænkningen var behandlet i Organisationerne, blev dens mange forskellige Forslag forhandlet med Administrationen, og det lykkedes under disse for en Del at bremse Kommissionsforslagene, hvor saadanne fandtes urimelige og smaalige.

Den 31. Januar 1922 blev anden Del af Sparekommissionens Betænkning afgiven; den omhandlede Avancementsforholdene, Ferieordningen, Uniformsleveringen og Tjenesteboligers Vedligeholdelse og Benyttelse.

Angaaende Avancementsforholdene udtalte Kommissionen sig for, at dygtige Mænd af Underklasserne skulde have Adgang til at avancere op i Embedsklasserne. Endskønt Statsbanerne senere har haft en Uddannelseskommission siddende, har denne dog ikke, saaledes som Forudsætningen formentlig var, fundet Anledning til at tage denne Tanke op.

Sparekommissionen udtalte under dette Afsnit endvidere sin Betænkelighed ved at lade Avancement være i saa høj Grad afhængig af Anciennitet, som Praksis udviste.

Ferieordningen fandt Sparekommissionen i alt væsentlig tilfredsstillende, og efter de Forhandlinger, som senere har fundet Sted mellem Statsbanernes Generaldirektorat og Personalets Organisationer vedrørende denne Ordning, synes der ikke at ske væsentlige Ændringer heri.

Værre gik det med Uniformsleveringen. Her foreslog Sparekommissionen Leveringsterminerne forlængede ret betydeligt. Under de senere Forhandlinger herom, mildnedes Kommissionens ret nærgaaende Forslag noget.

Om Tjenesteboligernes Vedligeholdelse og Benyttelse udtalte Kommissionen sig for, at Brugerne burde betale en Del af Vedligeholdelsesudgifterne imod at Boligafdraget nedsattes noget. Disse Forhold har senere været Genstand for Undersøgelse i Tjenesteboligkommissionen, hvori Forretningfører *Ch. Petersen* havde Sæde.

Efter den ildesindede Agitation, som i Aarene 1920—21 rettedes mod Tjenestemændene, kunde man have haft Grund til at frygte, at der vilde blive rettet langt alvorligere Attentater mod deres tjenstlige Vilkaar. Naar det desuagtet ikke skete, skyldtes det sikkert den Indflydelse, Organisationen efterhaanden havde vundet — først Indflydelse gennem Repræsentation i Kommissionerne, dernæst Indflydelse gennem Forhandlinger med Administrationen, under hvilke Repræsentanterne stod rustede med alle Kommissionsarbejdets Forudsætninger.

## 9. STATSBANERNE SOM HUSVÆRT

I Tjenestemandsløven er der skelnet mellem Tjenesteboliger og Lejeboliger, og det findes fastsat, at Lejen for de sidste fastsættes af vedkommende Styrelse. I Juni 1920, altsaa over et halvt Aar efter Tjenestemandsløvens Ikrafttræden var Generaldirektoratet naaet saa vidt i sine Overvejelser, at det kunde udsende nye Regler for Udlejning af Lejeboliger, hvori der var fastsat en Maksimums- og en Minimumshusleje. Endskønt der altsaa var skabt tilstrækkeligt Spillerum for Vurderingen af Lejeboligernes virkelige Lejeværdi gik man ved Reglernes praktiske Gennemførelse frem efter Linialens Princip uden at tage tilstrækkeligt Hensyn til, om Boligen var den fastsatte Leje værd. Man kom derved for Skade at fastsætte Lejen for mange gamle Boliger urimelig højt, endskønt baade Tjenestemandsløven og Reglerne tillod Nedsættelser.

Uagtet man ikke skulde synes, at en saadan Linial-Vurdering kunde tage lang Tid, var man dog først færdig med den  $2\frac{1}{2}$  Aar efter Lovens Ikrafttræden og  $1\frac{3}{4}$  Aar efter Lejeboligreglernes Udstedelse.

Saa kom den i Marts 1921 som en Overraskelse til Lejeboligernes betuttede Beboere. Ikke fra Dags Dato, men fra 1. Oktober 1919 var Huslejen forhøjet med saa og saa mange Hundreder Kroner, hvoraf den skyldige Husleje skulde afbetales i ret store Rater sammen med den forhøjede Husleje, i adskillige Tilfælde ca. 70 Kr. pr. Maaned.

Protest hjalp ikke. Statsbanerne tog selv; de afkortede Beløbet paa Lønningslisterne, og saa maatte Lejeren se, hvorledes han kunde leve for det, der blev til Rest. Statsbanerne var Arbejdsgiver, Statsbanerne var Husvært, Statsbanerne var selvbestaltet Huslejenævn og Statsbanerne agerede Kongens Foged og tog selv.

Under Sagens Behandling i Hovedbestyrelsen kom denne ind paa Spørgsmaalet om, hvorvidt Huslejeforhøjelser paa Statsbanernes Lejeboliger kunde indankes for de stedlige



Huslejenævn. Da man var usikker med Hensyn til dette Spørgsmaal, forespurgte man Indenrigsministeriet, og dette svarede, at Huslejenævnene var kompetente til at afgøre disse Huslejeforhøjelser.

Hovedbestyrelsen henviste herefter Lejeboligernes Indehavere til at indanke Huslejeforhøjelserne for de stedlige Huslejenævn.

Et af de første Steder, hvorfra der forelaa en klar Kendelse, var fra Huslejenævnet i Holbæk. Dette Nævn kunde ikke godkende Forhøjelsen og heller ikke, at der var givet den tilbagevirkende Kraft. Det tilstillede Statsbanerne Meddelelse herom.

Statsbanerne vilde imidlertid ikke bøje sig for Nævnets Afgørelse. De svarede tilbage, at Statsbanernes Lejeboliger ikke var Huslejelovens Bestemmelser underkastede. Som det gik i Holbæk, gik det mange andre Steder i Landet; men Statsbanerne var lige ubøjelig og svarede dem alle paa samme Maade, som de havde svaret Huslejenævnet i Holbæk.

Saa var der kun Rettens Vej tilbage.

Med Støtte af Dansk Jernbaneforbunds Reservefond anlagde Overportør Nielsen, Holbæk, Sag mod Statsbanerne for at faa disse kendt pligtige til at tilbagebetale den Huslejeforhøjelse, som Statsbanerne egenmægtig havde tilbageholdt i hans Lønning.

Sagen anlagdes ved Københavns Byret, der den 3. Oktober 1921 gav Sagsøgeren, Overportør Nielsen, Medhold.

Men heller ikke for denne Dom vilde Statsbanerne bøje sig. De indankede Byrettens Dom for østre Landsret, der i en Kendelse af 12. November 1921 stadfæstede Byretsdommen.

Statsbanerne vilde imidlertid til Ære for sine mange dybsindige Jurister tømme Urettens Bæger til Bunds. De appellerede Landsretsdommen til Højesteret, hvor de den 3. November 1922 hentede sig det sidste og afgørende Nederlag, idet Højesteret ikke alene stadfæstede Byrettens og Landsrettens Dom, men endvidere tilkendte Sagsøgeren 300 Kr. i Sags-

omkostninger — et Beløb, der kun var ringe i Forhold til den lange og trange Rets Vej igennem Huslejenævn og Domstolenes tre Instanser.

Dommen var naturligvis af principiel Betydning for samtlige Forhøjelser af Huslejen i Statsbanernes Lejeboliger. Statsbanerne maatte tilbagebetale den uretmæssigt tilbageholdte Husleje — en Sum, der løb op mod  $\frac{1}{2}$  Mill. Kr.

Men hvorledes vilde Sagen have set ud, om de paagældende Indehavere ikke havde haft deres Organisation at støtte sig til. Ingen af dem vilde have haft Raad til at afholde Omkostningerne ved Retssagens Gang igennem tre Instanser, og navnlig ikke efter den ublu Huslejeudpumpning, der var iværksat. Statsbanerne vilde da uantastet have fortsat sine uretmæssige Huslejeafkortninger.

Denne Sags hele Forløb viser med slaaende Klarhed, til hvilken Nytte det er, at en Organisation har flere Penge-midler til Raadighed end dem, der skal til for at klare Dagen og Vejen. Den er kun en enkelt blandt mange andre Sager, hvori Reservefondens Midler har banet Vejen for Medlemmernes Ret; men den virker fremfor mange andre ved sin lysende Klarhed.

---

## 10. KONJUNKTURTILLÆGETS NEDSKÆRING

Sidst paa Aaret 1920 havde Prisstigningerne naaet Kulminationpunktet. Til den 1. Januar 1921 forestod en Revision af Konjunkturtillæget. Da Dyrtidstillæget kun i nogen Grad var i Stand til at ækvivalere de Indhug, som Prisstigningerne gjorde paa Tjenestemændenes Budget, fandt Centralorganisationen det paakrævet, at Lejligheden benyttedes til at opnaa en Forhøjelse af Konjunkturtillæget. Under 17. September 1920 tilstillede Centralorganisationen Finansministeriet en

Skrivelse, hvori den anmodede om at faa optaget Forhandling om en saadan Forhøjelse af Konjunkturtillæget, at Tjenestemændenes Lønninger atter kom paa Højde med Prisniveauet.

Regeringen overvejede i et Par Maaneder, hvilken Stilling den skulde indtage overfor Centralorganisationens Krav. Den 22. og 24. November etableredes endelig den Forhandling, Centralorganisationen havde ønsket; men hvis nogen havde ventet sig nogen Forhøjelse af Konjunkturtillæget, da blev han sørgelig skuffet. Regeringen følte sig saa styrket efter Sommerens mange Valg, at den ikke var til Sinds at yde nogen Forhøjelse af Konjunkturtillæget eller til overhovedet at give Lønningsforhøjelser under nogen som helst Form. Bag Regeringens stejle Afslag stod Storagrarne og Arbejdsgiverforeningen, der intet hellere ønskede end at slaa ned paa Tjenestemændene og hele Arbejderklassen, som efter deres Opfattelse havde tilkæmpet sig altfor store Fordele.

Motiveringen for Regeringens Afslag var da ogsaa saa taaget og svævende, at den laa helt udenfor Virkelighedens Verden.

Regeringen ventede et Prisfald, som den allerede havde øjnet paa Verdensmarkedets en gros Priser, og den ventede en Depression i Handel og Industri, der vilde medføre mindre Avance for de Næringsdrivende, mindre Udbytte for Kapitalen og nedsat Arbejde og Fortjeneste for Arbejderne. Endelig havde Staten som sædvanlig ikke Raad til at holde Tjenestemændenes Lønninger paa Højde med Prisniveauet.

Nu skulde man synes, at en Regering, der gik rundt med saadanne Forventninger, vilde have foretaget sig noget for at afbøde de Ulykker, der derved vilde strømme ind over Landet; men det gjorde den ikke; den lagde i fuldstændig Haabløshed Hænderne i Skødet og tog mod de ventede Ulykker som en uafvendelig Naturkatastrofe, der ikke ventedes at ramme det store Landbrug.

Den eneste Trøst, Regeringen under al denne Jammerlighed havde at yde Tjenestemændene, var, at den vilde bestræbe sig for det længst mulige at holde Tjenestemændenes da-

værende Lønninger oppe, idet den erkendte, at de havde været bagefter under hele Opgangsperioden.

Det blev ikke ret længe denne Mulighed kom til at foreligge for Regeringen; den havde givet sig Naturkræfterne i Vold, navnlig de Naturkræfter, der udfoldedes fra Storhandelsens, Storbankernes, Storagrarnes, Arbejdsgivernes og Spekulanternes Side, og den maatte blindt lystre de Naturkræfter, den selv havde næret og opelsket.

Allerede Aaret efter bebudede Finansminister Neergaard ved Forelæggelsen af Skattelovene, at Tjenestemændenes Konjunkturtillæg ved den Revision, som skulde finde Sted inden Lovens Udløb den 1. April 1922, vilde blive reduceret med en Trediedel. Der havde været Kræfter i Bevægelse for at faa hele Konjunkturtillæget bort; men dette kunde Regeringen ikke billige.

Forhandlingerne med Regeringen om den saaledes bebudede Nedsættelse af Konjunkturtillæget fandt Sted i Slutningen af Januar og Begyndelsen af Februar 1922. Tjenestemændenes Forhandlere kunde naturligvis ikke medgive den foreslaaede Nedsættelse deres Velsignelse. De fremsatte en Række Indvendinger mod en saa glubsk Nedsættelse. Finansministeren ansaa imidlertid Forslagets økonomiske Side for en uomgængelig Nødvendighed, men vilde være villig til at sætte Konjunkturtillæget i Relation til Forsørgerbyrden, hvis en saadan Ændring kunde opnaa den fornødne Tilslutning fra Tjenestemændenes Side. Men Tjenestemændene, der under hele Lønningslovsarbejdet havde holdt for, at der skulde ydes lige Løn for lige Arbejde, vilde naturligvis heller ikke nu gaa med til at underkaste sig en saadan Undtagelsesstilling med Hensyn til Lønninger. Ved Dyrtidstillæget var der skelnet tilstrækkeligt mellem Forsørgere og Ikke-Forsørgere; de ønskede ikke at faa samme Skel sat ind i Konjunkturtillæget. Af samtlige Tjenestemandorganisationer var kun Danmarks Lærerforening stemt for en saadan Ændring i Principperne.

Forhandlingerne endte altsaa resultatløse, og Regeringen

fremsatte sit Forslag om Konjunkturtillæggets Nedsættelse i Folketinget, hvor det efter første Behandling henvistes til dette Tings Lønningsudvalg.

Til dette Udvalg besluttede Tjenestemandorganisationerne nu at henvende sig for at opnaa de Lempelser i Konjunkturtillæggets Nedsættelse, som det ikke havde været muligt at opnaa under Forhandlingerne med Regeringen. Der var jo endnu adskillige Tjenestemænd, navnlig i Embedsmandskredse, som klyngede sig til Haabet om, at dette skulde lykkes; thi Regeringen havde kun Flertal i Folketinget ved det konservative Folkepartis Støtte. Kunde det altsaa lykkes at vinde dette Parti for en mindre Beskæring af Konjunkturtillægget, vilde Regeringen og dens Parti: Venstre, blive nødt til at bøje af.

I Dansk Jernbaneforbund var der næppe en eneste, der delte dette Haab. Hvor ofte var Forbundet ikke blevet snydt og narret af Højres paatagne Funktionærkærlighed, og at Partiet nu optraadte under en ny Forklædning som konservativt Folkeparti, forandrede naturligvis ikke ved Sagens Realitet. Partiet var endnu det gamle Højre, som i en ny Klædedragt bedre mente at kunne fortsætte sin gamle Taskenspillerkunst til en naiv Vælgerbefolknings udelte Beundring.

Paa Spørgsmaalet om Konjunkturtillæggets Nedskæring delte Folketingets Lønningsudvalg sig i et Flertal og tre Mindretal. Venstre, der udgjorde Flertallet, indstillede Regeringsforslaget til Vedtagelse. Socialdemokratiet, der var det største Mindretal, indstillede, at Konjunkturtillægget kun skulde nedsættes med en Femtedel. Det radikale Parti beklagede, at det ikke havde været muligt gennem Ministeren at faa et Forslag, der kunde tilfredsstille Organisationerne. Det konservative Folkeparti mente, at det vilde have været ønskeligt at faa en mindre Nedskæring af Konjunkturtillægget, hvis ikke den økonomiske Situation i Befolkningen rejste Hindringer derimod. Formentlig for at bringe sin politiske Samvittighed til Ro benyttede det Lejligheden til at forsikre om,

at det tidligere havde udfoldet energiske Bestræbelser for at forbedre Tjenestemændenes økonomiske Kaar.

Det maa dog vist have forekommet dem, som havde sat deres Lid til det konservative Folkeparti, besynderligt, at det paa et Tidspunkt som dette, da energiske Bestræbelser kunde have naaet et Resultat i Tjenestemændenes Favør, netop undlod at gøre nogen Indsats.

Resultatet af alle disse spildte Bestræbelser blev da saaledes, at Regeringen kunde gennemføre den foreslaaede Nedsækering af Konjunkturtillæget i det fulde Omfang.

Overenskomsternes Vej, som Tjenestemændenes Organisationer med megen Held var slaaet ind paa under de sidste Krigsaars Dyrtidslovgivning, var nu forladt, fordi nogle af disse Organisationers Ledere af det konservative Folkepartis Lygtemænd havde ladet sig lokke ind i en blind Gade, hvor disse „Tjenestemændenes sande Venner“ lod dem alene tilbage med Skuffelser og Tab.

Efter denne politiste Vildførelse skulde man tro, at Tilliden til dette Parti maatte være udtømt; men ikke desto mindre gentog det sig endnu engang.

I Efteraaret 1922 udtalte det konservative Partis Formand, Landsdommer *Pürschel* fra Viborg under Finanslovens 1ste Behandling, at man ikke uden at gøre Tjenestemændene Uret kunde foretage en ny Nedsækering af Konjunkturtillæget. Landsdommeren tilføjede dog straks efter, at der kunde blive Tale om at tage Spørgsmaalet op, hvis Staten skulde komme i en virkelig Nødstilstand. Dermed havde han aabnet den Bagdør, som kunde tjene Partiet til Flugt fra det indtagne Standpunkt.

3 Maaneder senere, den 28. Januar 1923, var Tjenestemandorganisationernes Repræsentanter indbudt til Forhandling med Regeringen om en ny Nedsækeringsplan. Regeringens Forslag gik i al Korthed ud paa, at Tjenestemændene af deres Konjunkturtillæg skulde afstaa 14 Mill. Kr. til Dækning af et Deficit paa Statsregnskabet paa ca. 30 Mill. Kr. At Tjenestemændenes Repræsentanter ikke modtog dette For-

slag med særlig Begejstring, siger sig selv. Den Aareladning, Tjenestemændene Aaret forud havde været Genstand for ved Konjunkturtillæggets Nedsættelse med en Trediedel og senere ved Nedsættelser i de særlige Ydelser, forekom dem at være et tilstrækkeligt Offer til Statskassens Underskud, navnlig naar det toges i Betragtning, at Tjenestemændene kun var en enkelt Befolkningsklasse.

Men Stillingen var nu den, at Regeringen var Genstand for et ideligt Pres bl. a. fra Pinstruppernes Side om at komme helt bort fra Konjunkturtillægget, der i Agrarpresen ved en for Tilfældet bekvem Omskrivning havde faaet Navn af Velstandstillæg, og Regeringen fandt selv, at den foreslaaede Nedskæring var foretaget med nænsom Haand. Den betonedede dog, at Forslaget ikke skulde betragtes som et Ultimatum.

Forhandlingerne udsattes til den 7. Februar, for at Tjenestemændenes Repræsentanter kunde faa Lejlighed til nærmere at behandle Forslaget og vurdere det i Forhold til det nye Pristal, som vilde foreligge officielt til den Tid.

Det ændrede Pristal vilde give Regeringen 3,1 Mill. Kr. paa Nedgang i Dyrtdistillægget og 0,6 Mill. Kr. paa Nedgang i de særlige Ydelser. Hvis Konjunkturtillægget nu ligeledes sattes i Relation til Pristallet, vilde Regeringen yderligere faa 3,3 Mill. Kr., altsaa i det hele indvinde 7 Mill. Kr. Med dette Tilbud mødte Organisationernes Repræsentanter til Forhandling med Regeringen den 7. Februar.

Med disse Indrømmelser vilde Regeringen imidlertid ikke lade sig nøje. Den krævede 5 Mill. Kr. mere. Dertil kom, at den i sit Forslag fuldstændig havde bortskaaret Konjunkturtillægget for de ugifte, og den krævede nu, at Konjunkturtillægget for ugifte absolut maatte være mindre end for gifte og højst en Trediedel af Konjunkturtillægget for gifte. Den vilde altsaa overføre Forsørgerprincippet til Konjunkturtillægget, endskønt den tidligere havde erklæret ikke at ville gøre dette imod Tjenestemændenes Ønske.

Endskønt der ikke var ringe Sandsynlighed for, at der

kunde være opnaaet en Overenskomst med Regeringen, der vilde have været betydelig bedre for Tjenestemændene end den Lov, som kom ud af den politiske Smeltedigel, endte Forhandlingerne dog resultatløse. Skylden herfor var Embedsmændenes Tyrketro paa det konservative Folkeparti.

Dette Parti forsømte ikke nogen Lejlighed til i Presse og paa Møder at foregøgle Embedsmændene, at de bare skulde stole paa „deres eneste sande Venner: det konservative Folkeparti.“ Landstingsmand *Schovelin* drev det endog saa vidt, at han i en Artikel i Nationaltidende ligefrem haanede Embedsmændene for Ministerunderdanighed, fordi de var gaaet med til at afgive et Tilbud under Forhandlingerne i Stedet for at stole paa „de sande Venner“.

Det Forslag, Regeringen fremsatte i Folketinget den 21. Februar 1923, skelnede imellem gifte, ugifte over 35 Aar og ugifte under 35 Aar, hvis Satser skulde forholde sig som henholdsvis 1,  $\frac{2}{3}$  og  $\frac{1}{3}$ . Satserne, der i Forslaget var stærkt nedskaarne, foresloges sat i Relation til Pristallets Svingninger.

Efter Folketingets første Behandling af Forslaget henvistes det til Lønningsudvalget.

Landmandsbankens Sammenbrud og Statens Overtagelse af en 5-aarig Garanti for Bankens fortsatte Virksomhed skabte Baggrunden for den Nødstilstand, der kunde begrunde det konservative Folkepartis Flugt igennem Landsdommer Pürschels paa klem staaende Bagdør.

Da Lønningsudvalget afgav Betænkning havde det konservative Parti sluttet Forlig med Venstre om en Nedskæringsplan, der paa visse Punkter var ringere end Regeringens Forslag. Konjunkturtillæggets Afhængighed af Pristallet, som Tjenestemændene havde lagt megen Vægt paa, var forladt og erstattet med en gradvis Nedskæring, der skulde fortsættes gennem 2 Aar.

Socialdemokratiet og det radikale Parti byggede et Forslag over det Tilbud, som Tjenestemændenes Repræsentanter under Forhandlingerne med Regeringen havde fremsat. Da



dette Forslag kom til Afstemning i Folketinget, stemte ikke alene Venstre, men ogsaa det konservative Folkeparti imod.

Trods store Løfter til Tjenestemændene og trods Forhaanelser, fordi disse i det hele taget havde indladt sig paa at afgive Tilbud til Regeringen, ofrede det konservative Folkeparti i Ministerunderdanighed og med koldt Blod Tjenestemændenes Interesser paa det borgerlige Samarbejdes Alter.

Siden dette tragikomiske Skuespil udsillede i Rigsdagen, er Pristallet gaaet op. Konjunkturerne for Handel, Skibsfart, Industri og Landbrug har været i afgjort Bedring. De reviderede Arbejdsoverenskomster forudsætter fuld Dækning for Prisstigningerne, medens Tjenestemændenes stigende Dyrctidstillæg stadig modvirkes af det faldende Konjunkturtillæg. Under disse Omstændigheder og ud fra den heri liggende Begrundelse har Tjenestemandorganisationerne anmodet Finansministeriet om at faa den fortsatte Nedgang i Konjunkturtillæget standset og anmodet Partigrupperne paa Rigsdagen om at yde deres Støtte hertil.

Ministeriet Neergaard har med en usædvanlig Ekspedithed, inden det maatte forlade Taburetterne, skyndt sig med at give Svar herpaa, og dette Svar var naturligvis et Afslag, som kunde ekspederes uden indgaaende Overvejelse.

---

## 11. DEN FASTE STILLINGS VÆRDI

Under de fleste af de Forhandlinger, Personalets Repræsentanter har haft med de skiftende Regeringer og Administrationer om Lønningsforhold, har de stødt paa Paastanden om, at de faste Tjenestemandstillinger skulde være særlig værdifulde i Modsætning til Stillinger i de private Erhverv, og at de ud fra denne Begrundelse taalte at blive vurderede til en lavere Lønning end den, der betaales i tilsvarende Stil-

linger i de private Erhverv. Personalets Repræsentanter har aldrig villet godkende denne Paastand, da der i mange private Erhverv findes Stillinger, som reelt set er lige saa faste som Tjenestemændenes, uden at Indehaverne af disse Stillinger af den Grund lønnes ringere end andre, der var mindre faste. Men Regeringen og Administrationen har imidlertid brugt Paastanden, saa længe de øjnede en Fordel derved. Den Dag de saa en Fordel ved at lade den faste Tjenestemand friste de løse Arbejders Skæbne, kunde de ogsaa bruge den, uanset at de derved opnaaede at slaa Grunden bort under deres tidligere Paastand.

Efterat Tjenestetidsudvalget efter ministerielt Paalæg havde gennemtravlet Landet og beskåret Tjenestetidsnormer, kunde det præsentere Ministeren det Resultat, at der fandtes et betydeligt Overskud af Togbetjente, Portører, Kontorister m. fl. Det var

netop det Resultat, Ministeren politisk havde ventet; det kunde saa rart tjene som Bevis for Venstres Paastand om, at der var for mange Tjenestemænd, og at det var disse overflødige Tjenestemænd, der tærede paa Budgettet og fremkaldte Underskud. Samtidig aflededes jo Opmærksomheden fra de ca. 70 Mill. Kr., der var tabt paa Kulkontoen.

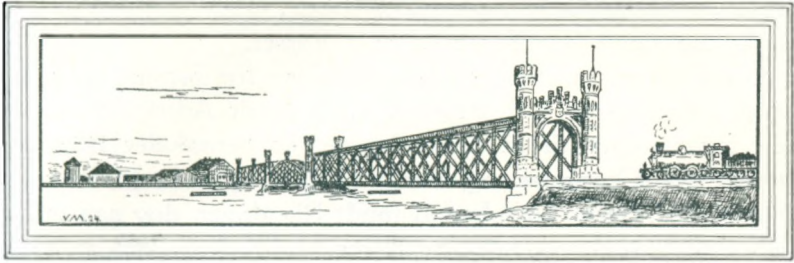
De overtallige Kontorister blev afskedigede, og det vilde have gaaet de overtallige Togbetjente og Portører paa samme Maade, hvis ikke Forbundet ved en Henvendelse til Trafikminister Slebsager havde afværget det. Betingelsen for, at de kunde forblive i Tjeneste, blev imidlertid, at de maatte finde sig i at blive beskæftigede ved henholdsvis Stations-tjeneste og Banevedligeholdelsestjeneste.



Trafikminister Slebsager.

Det viste sig altsaa, at den faste Tjenestemandsstilling ikke var mere fast end den private Arbejders Stilling. Naar der opstaar en Krise med formindsket Omsætning, risikerer Tjenestemanden saavel som Arbejderen at blive jaget ud i Arbejdsløshed.





#### IV. DEN DISCIPLINÆRE RETSPLEJE

**O**MKRING ved den Tid, da Forbundet dannedes, var Personalets retslige Stilling overfor overordnede ganske utilbørlig. Personalet levede under Naadepriincippet, hvor Øjentjeneriet trivedes bravt. Konduitelisterne stod i deres fulde Flor og var meget vigtige Faktorer for Personalets hele Stilling i Etaten. Der findes endog Eksempel paa, at en Foresats ukontrollerede Angiverier paa en hemmelig Konduiteliste har været tilstrækkelige som Afskedigelsesgrundlag. Den Foresatte var, selv om han var Part i Sagen, Forhørsleder. Forhøret bestod da i, at han affattede en Indberetning, hvori hans egen Skyld var tilsløret og den underordnedes Fejl stærkt fremhævede. Under et tjenstligt Pres lokkedes den underordnede til at give Indberetningen sin Underskrift paa, at alt, hvad der stod i den, var oplæst og vedgaaet, og dermed blev Sagen indladt til Doms ved den Instans af Administrationen, som efter Sagens Beskaffenhed ansaa sig for beføjet til at træffe Afgørelsen. I Konduitelstens Mørkekammer afmaaltes Sagens skærpende eller formildende Omstændigheder, og Dommen traf ofte den intetanende underordnede som en Bombe, naar han havde forestillet sig, at hele Sagen var en Bagatel.

Nogen gensidig Opsigelsesfrist eksisterede ikke, uden for saa vidt den fandtes anført i Ansættelsesbreve for visse dag-

og ugelønnede, som Administrationen fandt det opportunt at kunne sætte udenfor med kort Varsel.

Da Tanken om samlet Pladsopsigelse for første Gang opstod i Forbundet i Sommeren 1900, fandt Administrationen sig foranlediget til at bekendtgøre, at Personalet ikke var ansat paa Opsigelse og derfor heller ikke kunde opsiges Pladserne. Dette Slavebaand fandt Rigsdagen dog saa utidsvarende, at den i Lønningsloven af 15. Maj 1903 indsatte Bestemmelsen om 3 Maaneders gensidig Opsigelsesfrist.

Initiativet til at skabe en Ordning angaaende den disciplinære Retspleje blev dog først taget, efter at der i Aaret 1904 var fældet et Par ualmindelig haarde og uretfærdige Domme, som kortelig skal refereres.

Forbundets nuværende Viceforretningsfører *O. Andersen*, der den Gang var Portør paa Frederiksberg Station, havde under en Konference med Stationens Overassistent om Pladstjenesten benyttet et Udtryk om, at Overassistenten satte sig paa den høje Hest, efter at denne havde brugt det selvsamme Udtryk overfor ham. Dette Udtryk blev for Andersens Vedkommende vurderet til Tvangsforflyttelse til Orehoved og 20 Kr. i Bøde, medens der ikke vederfaredes Overassistenten noget ondt.

En Depotarbejder Nielsen i Aarhus havde i et anonymt Brev til Maskininspektøren sigtet sin Foresatte, Lokomotivmesteren, for at denne i vidt Omfang benyttede én af Statsbanerne lønnet Ekstraarbejder til privat Arbejde for sig. Da han saa sig opdaget, lod han sig formaa til at give sin Underskrift paa, at den anonyme Sigtelse, der iøvrigt var rigtig, var lutter Opspind. Hermed var Sagen vendt om til en graverende Anklage imod ham selv. Han blev uden videre Formaliteter afskediget. Efter at han var afskediget, lykkedes det ham dog ved Hjælp af Vidner at overbevise Generaldirektionen om, at den havde ladet sig føre bag Lyset, og han blev genansat i København og med det Resultat, at han havde mistet tre Maaneders Lønning under Afskedigelsen.

Paa Baggrund af disse to typiske og lignende Tilfælde

tog det nylig oprettede Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg i 1904 den Opgave op at udarbejde et Forslag til en ny Retsordning ved Statsbanerne.

Forslagets Hovedpunkter var:

- 1) at Almindelig Instruks skulde omarbejdes til en Vejledning for Straffenes Forhold til Forseelser (Strafferetsgrundlag).
  - 2) Ansættelse af en Auditør som Forhørsleder.
  - 3) Anklagen skulde henvise til Strafferetsgrundlaget i Almindelig Instruks.
  - 4) Anklagen skulde i Afskrift tilstilles den anklagede, der maatte have mindst 6 Dages Frist til Udarbejdelse af skriftligt Forsvar.
- 5-6) I Punkterne foresloges, i hvilke Sager Auditøren skulde være Forhørsleder.
- 7) Punktet omhandlede den anklagedes Ret til at medtage Bisidder og til at faa Afskrift af Forhørsprotokollen og Auditørens Indstilling.
  - 8) Punktet omhandlede Retten til Vidneførsel.
  - 9) I Punktet foresloges, at Dommen skulde henvise til Strafferetsgrundlaget i Almindelig Instruks.
  - 10) Punktet omhandlede Appelretten.
  - 11) Konduitelisten foresloges afskaffet.

Generaldirektionen undgik Forhandling om hele dette Retspørgsmaal, og der skete absolut intet i den Henseende før i 1906, da Trafikminister *Sv. Høgsbro* antog cand. jur. *Aage Andersen* som honorarlønnet Auditør og fastsatte Grænserne for hans Virksomhed som Forhørsleder ved Statsbanerne.

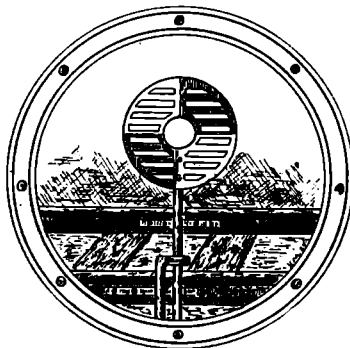
Sagen stod herefter atter stille, indtil der i 1911 fremsattes et Forslag i Folketinget om at ansætte Auditøren fast som Embedsmand under Ministeriet for offentlige Arbejder. I Forbindelse med Jernbaneforeningen benyttede Forbundet da den frembudte Lejlighed til at faa Retsordningen gennemført i Rigsdagen samtidig med Auditørloven. Men den daværende Minister for offentlige Arbejder *Th. Larsen* gik kun med til

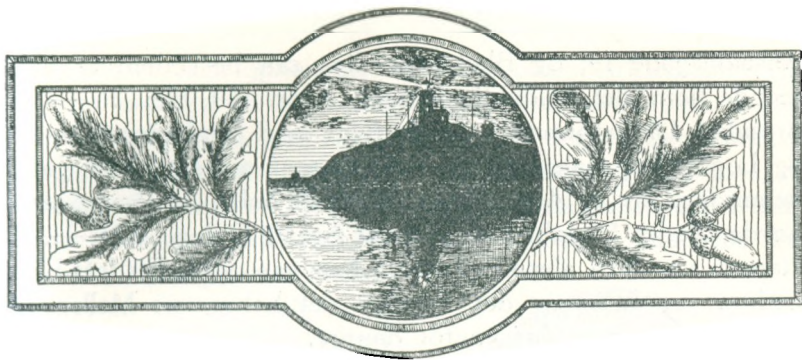
et Par smaa Indrømmelser, nemlig en ret betinget Adgang til for den sigtede at faa Vidner ført. Auditørens Ret til at nægte saadan Vidneførsel blev gjort afhængig af, at han i Forhørsprotokollen skriftlig motiverede sin Nægtelse. Den anden Indrømmelse gik ud paa, at den sigtede fik Ret til at appellere sin Sag til Ministeren for offentlige Arbejder, hvis Generaldirektoratet imod Auditørens Indstilling dømte ham til Afsked. I saadant Tilfælde skulde den sigtede da have Ret til at medtage en anden Tjenestemand ved Statsbanerne, der kunde være hans Talsmand overfor Ministeren.

Vigtigere var det, at Trafikminister *Hassing Jørgensen* op-hævede hele Konduktelistesystemet, der igennem Aarene havde været Genstand for den mest ubarmhjertige Kritik i Jern-banetidende.

Ved Tjenestemandsloven af 12. September 1919 skabtes Retten til ved Forhør at medtage Bisidder og til at faa Udskrift af Forhørsprotokollen; den sigtedes Ret til at føre Vidner blev absolut.

Men Personalets hele retslige Stilling i Etaten bærer endnu Præg af, at de smaa Reforme, som er gennemført, er kome-nen til Verden stykkevis og uden samlet Plan.





## V. JERNBANETIDENDE

**L**IGESOM „Jernbanetidende“s Udgivelse blev banebrydende for Dansk Jernbaneforbunds Dannelse, saaledes har Bladet ogsaa gennem Aarene saaet den Sæd, som langsomt voksende op og gjorde Dansk Jernbaneforbund til den førende Organisation i Tjenestemændenes faglige Organisationsliv. Naar en ny Tanke fødtes, var det „Jernbanetidende“, der maatte give den Næring og faa Medlemmerne til at fylkes omkring den. Vort Medlemsblad maatte holde Trit og Retning i Medlemshæren, bremse alle løbske Tendenser og styrke de vankelmødige og de trætte til at holde sig i Geled og Linie. Udadtil en Forkæmper og indadtil den vejledende Lærer, som bandt Medlemmerne sammen med stedse stærkere Baand, saaledes var „Jernbanetidende“ gennem Tiderne. Selv gennem stærke Brydninger afklarede den Vejen fremad, saaledes at Forbundet kunde marschere snart i stærkere snart i langsommere Tempo.

En Organisation uden Medlemsblad! Den Tanke kan overhovedet ikke tænkes til 'Ende, saa sammengroet er Medlemsbladet til Organisationens Virksomhed. Derfor indtager „Jernbanetidende“s Fader, pensioneret Overportør H. P. Hansen, den første Hædersplads i Dansk Jernbaneforbunds Historie.

Under de beskedneste Forhold begyndte H. P. Hansen Redaktionen af „Jernbanetidende“ paa en 5te Sals Kvist i



Absalonsgade 19, og Bladet var lige saa beskedent af Udseende som det Redaktionslokale, hvori det blev til — et firesidigt Oktavformat, halvvejs fyldt med Jernbanegaader og og Logogrifer saaledes som den præsenteredes paa sin Jubilæumsdag for et Aar siden. Inden et halvt Aar var gaaet, havde Bladet fordoblet sit Format og sit Oplag. Men H. P. Hansen var ikke alene Redaktør; han var ogsaa Bladets Ekspeditør, og han var det foruden det bekvemme Mellemed som Postvæsenets Aviskontor danner.

Bladet udsendtes i Frimærkepakker til de stedlige Afdelinger over hele Landet, og Afdelingskassererne besørgede den videre Omdeling til Medlemmerne. Denne Distributionsform var lige saa møjsommeligt som den var langsom. Ofte kom Bladet ikke Medlemmerne i Hænde før en Ugestid efter, at det var udsendt, og det kom sjældent ind i Hjemmene. Hustruerne levede derfor i Uvidenhed om Forbundets Maal og Stræben, hvad der i ikke ringe Grad hæmmede Agitationen.

Bladets Særpræg var under H. P. Hansens Redaktion stærkt ildnende Artikler og Referater af Møder, hvor der var holdt lige saa ildnende Taler. Redaktionen var ganske i Pagt med Tidens Bestræbelser for at skabe en stor og stærk Medlemshær. Med Organisationens rivende Vækst voksede ogsaa Bladet, der kun udkom én Gang om Maaneden. I Aaret 1900 var det udkommet med saa mange Tillæg, at Kongressen dette Aar uden Betænkelighed besluttede at lade det udgaa to Gange om Maaneden.

H. P. Hansen var i disse Aar en stærkt optaget Mand i Forbundet. Foruden at være Redaktør og Ekspeditør var han tillige Formand for den store og ildfulde Afdeling i København. Da han efter Kongressen i 1901 tillige valgtes som Hovedbestyrelsens Næstformand, fratraadte han Bladets Redaktion den 1. November 1901 og efterfulgtes af Konduktør J. Christophersen.

Forbundet havde paa dette Tidspunkt samlet ca. 5000 Medlemmer, hvad der betragtedes at være saa godt som alle, der kunde være Mulighed for at samle, og Bladets Særpræg

ændredes nu lidt efter lidt til at blive af mere uddybende Art. Under Christophersens Redaktion udskiltes Ekspeditionen, og der skabtes en Annonceafdeling, som økonomisk kunde bære Omdelingen gennem Postvæsenet, der ved den ændrede Organisationsform i 1903 blev en Nødvendighed, idet de stedlige Afdelinger (Fællesafdelingerne) da mistede den hidtidige Kontakt med Medlemmerne. — Den 1. Juli 1906 fratraadte Christophersen Redaktørposten og efterfulgtes af Togbetj. Chr. Petersen (Vejre).

Vejres Redaktørtid varede imidlertid kun et Aar, til 1. August 1907, da Chr. Nielsen overtog den nyoprettede Forretningsførerstilling, som ifølge Lovene var forbunden med Redaktørposten. Vejre blev ved denne Nyordning Redaktionssekretær og har været det siden. Ingen har som han sat sit Præg paa Bladet, idet han allerede debuterede som Medarbejder hos H. P. Hansen og fortsatte hos Christophersen. Hans første faglige Journalistik er sit Jubilæumsaar meget nær.

Chr. Niensens Redaktørtid blev en Kampperiode, der satte sine fagreste Blomster i Lønningsloven af 1908 og Forhandlingsreglerne af af 1910.

Da Chr. Nielsen var fratraadt i 1910, blev J. Christophersen atter Redaktør. Organisationen var nu efter de vundne Fremskridt kommen ind i mere smult Vand, hvor det gjaldt om at bevare og befæste de vundne Fremskridt og lægge Grundvolden til nye.

Bladet maatte i denne Periode kaste sig i Breschen for at faa hævet Lønningerne for de lavestlønnede: Ledvogterne,



Chr. Vejre.

Banearbejderne og Depotarbejderne. Det lykkedes kun i ringe Grad; men Begyndelsen var gjort, og Udviklingen fortsattes, da Charles Petersen den 1. Januar 1914 blev Redaktør.

Med Verdenskrigens Udbrud indlededes en Æra, der kostede saavel Bladet som Organisationens et Kæmpearbejde: Kamp for højere Lønninger til de lavestlønnede. Kamp for ved fortsatte og stigende Dyrtidstillæg at holde den værste Nød ude fra Medlemmernes Hjem. Kamp for højere Emolumenter, for kortere Arbejdstid, for ugentlig Fridag og for den store Lønningslov i 1919.

Som Bladet var Organisationens tro Kampfælle i Opgangstiderne blev den det i Nedgangsperioden 1920—24.

At skrive Bladets Historie vilde blive en Gentagelse af Organisationens Historie, saa harmonisk afstemte har begge disse Instrumenter været for Medlemmerne. Ingen kunde for Alvor tænke paa at skille sig af med noget af dem — selv ikke de enkelte, som lusker sig fra deres Medlemspligt; de gør det kun i Bevidstheden om, at Forbundet og dets Medlemsblad vedblivende vil arbejde for deres Stilling, uanset om deres Støtte mangler. Men saaledes kan kun den enkelte tænke. Hvis Utroskab mod Medlemspligten blev almindelig og Forbundet samt dets Medlemsblad gik til Grunde, da maatte danske Jernbanemænd synke tilbage i det Mørke, til den Forkuelse og bitre Nød, hvorfra de nu i Løbet af et kvart Aarhundrede har maatte kæmpe sig frem Skridt for Skridt, ja Tomme for Tomme. Selve Tanken derom er uudholdelig.

Alle de, som nu hører til Forbundets gamle Garde og har levet med, siden de første Organisationsspirer begyndte at vokse frem og udfolde sig, og som igennem vort Medlemsblad har indaadet Atmosfæren af de vekslende Tiders Haab, Spænding og Skuffelser for dog tilsidst at se Resultaterne vokse frem — de ved, hvad vor Organisation og vort Blad har været for dem, deres Familie og deres Hjem. Men de Unge, der kun saa Frugterne falde ned som modne Æbler i deres Turban, for dem vil Fristelsen til at tage dem som en selvfølgelig Ting være stor.

Udviklingen igennem de 25 Aar har imidlertid en fortræffelig Maalestok i Forskellen mellem det første Nummer af „Jernbanetidende“; som udkom den 1. Oktober 1898, og det Format, hvori den udgaar i Jubilæumsaaret. Som „Jernbanetidende“ i de forløbne Aar har skiftet Format og Udseende utallige Gange, har Tiderne vekslet med godt og ondt, Medgang og Modgang — mest Modgang. Men Modgangen tiltrods er „Jernbanetidende“ dog vokset frem til en Størrelse og Anseelse, saaledes at andre Fagblades Redaktører ved dens Jubilæum i Fjor ikke helt ueffent gav den Navn af „store Bro'r“. Eller er det maaske netop Modgangen, der skærpede Redaktionens Energi, saaledes at Bladets Indhold blev af stedse lødigere Art.

Som Meddelelsesmiddel er „Jernbanetidende“ uerstatteligt. For den Hovedledelse, der stadig maa vise Vejen fremad, er Bladet den hurtige og sikre Budbringer, der faar Medlems-hæren til at marschere samlet mod det vedtagne Maal, og det sker kun sjældent ved skarpe Kommandoraab. Som Regel er der Tid til at forklare, hvorfor der netop skal marscheres denne eller hin Vej for ikke at møde uoverstigelige Hindringer. Igennem Medlemsbladet er Hovedledelsen i direkte Rapport til hvert enkelt Medlem, saaledes at deres Tanker ledes i samme Retning; det giver Fodslag i Fremmarschen og Enhed i den Front, for hvis rimelige Krav Modstanden efter haanden maa bøje sig.

Og Medlemmerne ved det. „Jernbanetidende“ er og har altid været dem en kær Ven, til hvem de ofte henvendte sig med deres Sorger og Bekymringer. „Kære Jernbanetidende!“ lød Overskriften paa mangan en indsendt Artikel, navnlig i de første Aar, og naar den kære „Jernbanetidende“ undertiden af en for Medlemmerne usynlig Aarsag udeblev nogle Dage udover den fastsatte Tid, spurgtes der efter den som efter en kær Ven, hvis Besøg man ventede, og saaledes bør det være. „Jernbanetidende“ skal i de kommende som i svundne Tider spinde det usynlige Net, der binder alle Med-

lemmer fra Hovedledelsen i Nettets Centrum og til dem ude i Landets fjerneste Afkroge fastere sammen i gensidig Tillid og ubrydelig Solidaritetsfølelse.

## VI. FORBUNDETS DELTAGELSE I KOMMISSIONSARBEJDET

Medens Forbundet i de senere Aar har været repræsenteret i en Række Kommissioner, var en saadan Repræsentation yderst sjældent i dets første Leveaar. Den første Kommission, hvori Forbundet fik Repræsentation var en *Uniformskommission*, som nedsattes den 26. Maj 1904. Generaldirektionen anmodede Forbundet om at udpege en Repræsentant, og dette udpegede da Pakmester *P. D. Pedersen*, som ved Formandsskiftet et halvt Aar senere afløstes af Pakmester *N. P. Christensen*.

Den saaledes indledede Deltagelse i Kommissionsarbejde kom dog ikke til at skabe Præcedens for senere Tilfælde. Generaldirektionen har vel ment, at Uniformsvæsenet var et saa neutralt Omraade, at Forbundets Deltagelse ikke kunde gribe revolutionerende ind. Dog forberedtes igennem denne Kommissions Arbejde, men væsentlig ved Indgreb fra Trafikminister Sv. Høgsbros Side den Reform, at det underordnede Personales Uniformer, der hidtil havde haft Sølvsnorebesætning, blev normeret med Guldsnore ligesom Embedsmændenes.

I *Lønningskommissionen af 1906* og *Statsbaneudvalget af 1911* fik Forbundet ingen Repræsentation.

I *Arbejdstidskommissionen*, som nedsattes i 1916, var Forbundet repræsenteret ved *J. L. Rodevang*, *O. Andersen* og *C. F. W. Poulsen*. I den store *Lønningskommission af 1917*, i *Statsbaneudvalget af 1920* og i den store *Sparekommission* var *Ch. Petersen* Forbundets Repræsentant.

Af de i de seneste Aar nedsatte Kommissioner har *J. L. Rodevang* og *O. Andersen* været Medlemmer af *Ordrekommis- sionen* og *O. Andersen* af *Uddannelseskommissionen*.

At der nu ikke nedsættes en Kommission, hvis Arbejdsfelt har Berøring med de Interesser, Forbundet repræsenterer, uden at Forbundet ogsaa opnaar Repræsentation deri, turde sammen med mange andre Kendsgerninger være Vidnesbyrd om den Indflydelse, Forbundet har formaaet at tilkæmpe sig.

---

## VII. FORBUNDETS KONGRESSER

Den 1. Kongres afholdtes paa Etablissementet „National“ i *Odense* den 22. og 23. Oktober 1899. Dirigenter var Pakmester *H. P. Frederiksen*, *Slagelse*, og Konduktør *Valdemar Petersen*, *København*.

2. Kongres afholdtes i *Fredericia* den 21. og 22. Oktober 1900. Dirigenter var Konduktør *V. Petersen*, *København*, og Pakmester *J. C. Jensen*, *Aarhus*.

3. Kongres afholdtes i *Aarhus* den 13. og 14. Oktober 1901. Dirigenter var Pakmester *H. P. Frederiksen*, *Slagelse*, og Depotarbejder *V. Rasmussen*, *København*.

4. Kongres afholdtes i *Roskilde* den 26. og 27. Oktober 1902. Dirigenter var Telegrafnæstformand *L. P. Nielsen*, *Holbæk*, og Konduktør *N. P. Nielsen*, *Varde*.

Ekstra Kongres afholdtes i *Fredericia* den 24. og 25. Maj 1903. Anledningen var Lønningsloven af 15. Maj 1903 og et Forslag om Ændring i Organisationsformen.

5. Kongres afholdtes i *Odense* den 25. og 26. Oktober 1903. Dirigenter var Pakmester *H. P. Frederiksen*, *Slagelse*, og Pakmester *N. P. Christensen*, *Masnedsund*.

6. Kongres afholdtes i *København* den 23. og 24. Oktober 1904. Dirigenter var Telegrafnæstformand *L. P. Nielsen*, *København*, og Pakmester *N. P. Christensen*, *Masnedsund*.

7. Kongres afholdtes i *Odense* den 22. og 23. Oktober 1905. Dirigenter var Depotarbejder *Vilh. Rasmussen*, København, og Konduktør *G. Schlander*, København.

8. Kongres afholdtes i *Fredericia* den 17. og 18. Juni 1906. Dirigenter var Pakmester *H. P. Frederiksen*, Slagelse, og Konduktør *Hans Jensen*, Nyborg.

9. Kongres afholdtes i *Fredericia* den 23. og 24. Juni 1907. Dirigenter var Pakmester *N. P. Christensen*, København, og Konduktør *Hans Jensen*, Nyborg.

10. Kongres afholdtes i *Fredericia* den 28. og 29. Juni 1908. Dirigenter var Konduktør *H. N. Hansen*, København Ø, og Portør *N. J. Christensen*, Fredericia.

11. Kongres afholdtes i *København* den 13., 14. og 15. Maj 1909. Dirigenter var Togbetjent *H. C. Sørensen*, Aarhus og Togbetjent *H. N. Hansen*, København Ø.

12. Kongres afholdtes i *Odense* den 17., 18. og 19. Juni 1910. Dirigenter var Togbetjent *H. C. Sørensen*, Aarhus, og Depotarbejder *C. J. Christiansen*, København.

13. Kongres afholdtes i *Aarhus*, den 24., 25. og 26. Juni 1911. Dirigenter var Depotarbejder *V. Tietze*, København, og Telegrafnæstformand *L. P. Nielsen*, København.

14. Kongres afholdtes i *København* den 23., 24. og 25. Juni 1912. Dirigenter var Togbetjent *H. C. Sørensen*, Aarhus, og Telegrafnæstformand *L. P. Nielsen*, København.

15. Kongres afholdtes i *Nyborg* den 21., 22. og 23. Juni 1913. Dirigenter var Togbetjent *H. Jensen*, Nyborg, og Telegrafnæstformand *L. P. Nielsen*, København.

16. Kongres afholdtes i *Viborg* den 26., 27. og 28. Juni 1914. Dirigenter var Portør *O. Andersen*, København, og Togbetjent *G. Schlander*, København.

17. Kongres afholdtes i *Esbjerg* den 26., 27. og 28. Juni 1915. Dirigenter var Togbetjent *G. Schlander*, København, og Depotarbejder *V. Tietze*, København.

18. Kongres afholdtes i *Fredericia*, den 23. 24. og 25. Juni 1916. Dirigenter var Portør *Aage Sørensen*, København, og Togbetjent *J. V. Jensen*, København.

19. Kongres afholdtes i *Aarhus* den 13., 14. og 15. September 1917. Dirigenter var Portør *H. Olsen*, København, og Togbetjent *L. P. Magnussen*, Varde.

20. Kongres afholdtes i *Aalborg* den 21., 22. og 23. Juni 1918. Dirigenter var Portør *Aage Sørensen*, København, og Togbetjent *J. P. Jensen*, Aarhus.

Ekstra Kongres afholdtes i *København* den 30. Juli 1919 for at behandle Regeringens Lønningsforslag. Dirigenter var Overportør *H. C. Nielsen*, København, og Togbetjent *N. P. Nielsen (Bandholm)*, Korsør.

21. Kongres afholdtes i *København*, den 24. 25. og 26. Juni 1920. Dirigenter var Overportør *H. C. Nielsen*, København, og Pakmester, *N. P. Bandholm*, Korsør.

22. Kongres afholdtes i *Vejle* den 23., 24. og 25. Juni 1922. Dirigenter var Pakmester *H. C. Jørgensen*, København, og Overportør *Mikkelsen*, Hedensted.

23. Kongres afholdtes i *Odense* den 21. og 22. Juni 1924. Dirigenter var Overportør *N. P. Christensen*, Odense, og Pakmester *J. P. Jensen*, Kalundborg.

## VIII. UHELDSFORSIKRINGSFORENINGEN FOR DE DANSKE STATSBANERS PERSONALE

der er det eneste kooperative Foretagende, vort Forbund er med i, er en meget gammel Forening, meget ældre end Forbundet selv. Foreningens Annoncer findes allerede i de første Numre af Jernbanetidende i 1898. Dens første Formand var Togfører *N. P. Christensen*, København, som 1904—06 var Formand for Dansk Jernbaneforbund, og Fuldmægtig *A. Simonsen* var den Gang som nu dens Kasserer. Principet i Foreningens Virksomhed var at uheldsforsikre Jernbanemændene og ved Kontrakt med et Ulykkesforsikringsfirma at opnaa de bedste og billigste Forsikringsbetingelser for



Medlemmerne. Bestyrelsen var saaledes Medlemmernes Advokat overfor Ulykkesforsikringsselskabet og kunde optræde med den Vægt, som en stor og samlet Forsikring giver, til at opnaa den bedst mulige Afregulering af anmeldte Skader.

Det ses af de første Aargange af „Jernbanetidende“, at Uheldsforsikringsforeningen i disse Aar var udsat for en Del Kritik og Misforstaaelse, som dog mere kom til Udbrud Mand og Mand imellem end paa de aarlige Generalforsamlinger, der ikke var overvættets godt besøgte.

For at faa det sunde Princip, der laa i den samlede Forsikring ind i et planmæssigt Leje, oprettedes der paa en ekstraordinær Generalforsamling, som afholdtes den 11. Oktober 1901, et Repræsentantskab, hvortil Jernbaneforeningen og Forbundet hver blandt deres forsikrede Medlemmer valgte Repræsentanter. Dette Repræsentantskab traadte da i Generalforsamlingens Sted og behandlede paa sine aarlige Møder Foreningens Virksomhed, Regnskab m. m. og foretog Valg af Bestyrelse og Revisorer.

Under denne Form virkede Uheldsforsikringsforeningen indtil 1912, da det væsentlig paa Initiativ af dens daværende Formand *J. Friis Skotte*, den nuværende Minister for offentlige Arbejder, besluttedes, at Foreningen selv skulde overtage Forsikringen. Repræsentantskabet udvidedes under denne nye Forsikringsform, saaledes at Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation ogsaa valgte Repræsentanter. Der nedsattes et Skadeudvalg til at gennemgaa Forretningsudvalgets Afregulering af Skader, og der oprettedes en Voldgiftsdomstol paa tre Medlemmer, hvortil Repræsentantskabet udpeger det lægekyndige Medlem, medens Jernbaneforeningen og Dansk Jernbaneforbund hver vælger et Medlem. Til denne Domstol kan tilskadekomne Medlemmer appellere Forretningsudvalgets Afgørelser.

Forbundet garanterede efter Kongresbeslutning i 1912 en Sum paa 5000 Kr., indtil Uheldsforsikringsforeningen under sin kooperative Form fik samlet sig en Reservefond. Denne Garantium blev aldrig effektiv, og Uheldsforsikringsforenin-

gen har under sin kooperative Virksomhed stadig kunnet glæde sig ved forøget Tilslutning. Pensioneret Togfører *P. D. Pedersen*, der siden 1912 har været Repræsentantskabets Formand, afløste den 23. April 1924 *J. Friis-Skotte* som Forretningsfører, og Forbundets Forretningsfører, *Ch. Petersen*, er herefter valgt som Formand for Repræsentantskabet.

## IX. INDENRIGSKE OG UDENRIGSKE FORBINDELSER

I Forbundets første Aar var alle Bestræbelser koncentrerede om indre Forhold. Først og fremmest gjaldt det om at samle Medlemmer og at knytte disse saa fast sammen i Organisationen, at den ikke skulde splittes af den første Modgang, der vilde møde den.

Sin første Berøring med fremmede Organisationer havde Forbundet den 10. Februar 1901 ved det berømte Citymøde, hvor der protesteredes mod Trafikminister *Juul Rysensteens* Optræden overfor *P. D. Pedersen* i Anledning af dennes Kandidatur i Slagelsekredsen.

Straks efter dette Møde var der Planer fremme om at danne en stor Statsfunktionærorganisation; men disse Planer vandt ingen Tilslutning. De fleste af de daværende Organisationer var for klasseprægede og splidagtige til, at en saa stor Tanke skulde finde Jordbund.

I 1903 dannedes *Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg* mellem Lokomotivpersonalets Forening, Jernbaneforeningen og Forbundet med det Formaal at optage til Drøftelse og Behandling alle de Fællessager, som de tre Organisationer enedes om at henvise dertil. Initiativet til dette Udvalgs Danelse groede ret naturligt ud af den Situation, der var skabt

ved Udsendelsen af den første Forhandlingsordre (D 880), og Begyndelsen var meget lovende, idet Fællesudvalget enedes om Forslag vedrørende den disciplinære Rets Pleje, Sygekasseordningen og Lønningsbestemmelserne, der skulde tilvejebringes paa Grundlag af Lønningsloven af 15. Maj 1903. Havde Generaldirektionens Villighed til Forhandling om disse Sager været lige saa lovende, vilde der sandsynligvis have været skabt de bedste Betingelser for det indledede Samarbejde. Men Generaldirektionen var uvillig, og saa ebbede Samarbejdet ud, indtil det efter de nye Forhandlingsreglers Fremkomst atter levede op en halv Snes Aar senere.

---

Efter Samarbejdet mellem Jernbane-, Post-, Telegraf- og Toldvæsenets Organisationer i Etaternes Lønningsudvalg i Aarene 1907—08 dannedes *Centralorganisationerne* i 1909 og blev Bærere af Forhandlingsreglerne af 4. Maj 1910, hvorigennem der skabtes Tjenestemandorganisationerne en Forfatning, som har været Fødselshjælper for en Mængde gode Reforme.

---

Omtrent samtidig med Nedsættelsen af den store Lønningskommission i 1917 dannedes *Fællesrepræsentationen for offentlige Tjenestemænd i Danmark*. Foruden den Opgave at være vejledende med Hensyn til Lønningsprinciper under den daværende Situation har denne Sammenslutning haft den mere varige Opgave at fastslaa Tjenestemandsstændens Enhed overfor Offentligheden, afparere de Angreb, som rettedes mod Standen som Helhed, og at være Vogter for de fælles Regler, som knyttede Tjenestemandsstanden sammen ved Tjenestemandstloven af 1919.

---

Allerede i 1901 opstod Tanken om at indmelde Forbundet i *De samvirkende Fagforbund*. Tanken fødtes af den For-

følgelse, som Administrationen iværksatte overfor Forbundets første Tillidsmænd. Københavns Afdeling fremsatte Forslag om Indmeldelsen paa Kongressen i Aarhus i 1901. Men Forbundet var den Gang for umodent. Forslaget fik ingen Tilslutning.

Efter at Forbundet i 1906 var kommen i skarp Opposition til Generaldirektionen, fordi denne saboterede Forhandlingerne om Forbundets Mærkesager og modarbejdede Kravet om et Huslejetillæg, fremsatte Hovedbestyrelsen for Kongressen 1906 Forslag om Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund. Denne Gang mødte Forslaget nogen Forstaaelse; det afvistes ikke, men henvistes til Urafstemning blandt samtlige Medlemmer. Havde Kongressen ikke til denne Henviſning knyttet Betingelsen om  $\frac{2}{3}$  Majoritet, for at Forslaget kunde betragtes som vedtaget, vilde det allerede den Gang være blevet vedtaget, idet det havde opnaaet 2828 Ja-Stemmer mod 1525 Nej.

Fra den Tid af begyndte Fællesafdelingerne, den ene efter den anden, at slutte sig til de stedlige Fællesorganisationer af Arbejdere, og Kongressen i 1910 vedtog at støtte Fællesafdelingerne heri ved fra Hovedkassen at refundere dem Kontingentet til Fællesorganisationerne indtil en nærmere fastsat Grænse. Resultatet blev, at de allerfleste Fællesafdelinger efterhaanden indmeldte sig i Arbejdernes Fællesorganisationer. Herigennem beredtes Jordbunden for Forbundets Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund.

I 1918, medens Prisskruen i hurtigt Tempo bevægede sig opad, og Dyrtidstillægene kun langsomt og trægt fulgte bag efter, besluttede Hovedbestyrelsen enstemmigt at forelægge Kongressen i Aalborg Forslag om Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund. Med 116 Stemmer mod 4 vedtog Kongressen at henvise Forslaget til Urafstemning. Denne Afstemning, hvori 97 pCt. af Forbundets Medlemmer deltog, fik det Resultat, at 5446 Stemmer var afgivet for Indmeldelsen, medens 1989 havde stemt imod. Indmeldelsen var dermed vedtaget med stor Majoritet.

Selv om denne Indmeldelse koster Forbundet økonomiske Ofre, saa er der ingen Tvivl om, at de hertil anvendte Penge

giver rigelig Rente, saa vist som de bidrager til at holde Arbejdslønningerne oppe og derigennem ogsaa Tjenestemandslønningerne.

I de forløbne 25 Aar er denne indbyrdes Forbindelse mellem Lønningsfoden i de private Erhverv og Statens Virksomheder bleven indlysende klar. Folketingsmand Gulbrandsen henviste i 1902 Banearbejderne til at blive Landarbejdere, hvis de troede, de kunde tjene mere derved. Afdøde Generaldirektør Ambt gav samme Anvisning, Landstingsmand Villars Lunn frygtede i 1908 for, at den da vedtagne Lønningslov skulde drage de bedste Kræfter fra de private Erhverv og over i Statens Tjeneste.

Disse fastslaaede Kendsgøringer har Bud til alle Tjenestemænd, uanset hvilken Stilling de indtager, idet Lønningerne for alle Stillinger bygges organisk op med Lønningerne i Bundstillingen som det bærende Fundament.

Det første Pust fra Udlandet traf Forbundet paa Kongressen i Roskilde 1902 i Form af et Telegram fra „7. filialen af svensk statsbanebetjäning“ i Malmø. Den 12. Januar 1906 modtoges paa et stort Møde i København atter Lykønskingstelegram fra Malmø, men da var den „7. filialen“ bleven til „afdeling Nr. 27 af Svenska Järnvägsmannaförbundet“.

I 1907 modtog Forbundet Indbydelse til at lade sig repræsentere ved det svenske Jernbaneforbunds Kongres, som afholdtes i Stockholm 22.—27. April. Hovedbestyrelsen modtog Indbydelsen og valgte Formanden, Chr. Nielsen, til dette repræsentative Hverv. To Maaneder senere var det svenske Jernbaneforbund repræsenteret ved Kongressen i Fredericia ved sin Ombudsmand Wiberg. Siden den Tid har de svenske og danske Jernbaneforbund gæstet hinandens Kongresser.

Igennem Sverige indledes Bekendtskabet med det norske Jernbaneforbund. I 1909 var Chr. Nielsen Gæst ved dette Forbunds Aarsmøde i Kristiania, og samme Aar var Nordmændene repræsenteret ved Kontorist Sandberg paa Kon-

gressen i Rømersgade 22, København. Den gensidige Repræsentation udviklede sig ogsaa her til Tradition.

Endskønt Bekendtskabet imellem de skandinaviske Jernbaneorganisationer saaledes blev indledet paa et forholdsvis tidligt Tidspunkt, skulde det dog vare mange Aar, inden dette udviklede sig til et planmæssigt Samarbejde.

Initiativet hertil blev taget af det svenske Jernbaneforbund, idet det i August 1918 indbød det norske og det danske Jernbaneforbund til en Konference i Gøteborg. Her besluttedes det at danne en *skandinavisk Jernbaneunion*. Til at føre denne Sammenslutning ud i Livet valgtes et Arbejdsudvalg. Paa Grund af forskellige Omstændigheder dannedes Unionen dog først tre Aar senere og afholdt sit første Repræsentantmøde i Helsingborg den 25. og 26. August 1921.

I 1906 indmeldtes Dansk Jernbaneforbund i *det internationale Transportarbejderforbund* og opnaede her igennem Forbindelse med de betydeligste Jernbaneorganisationer i Europa. Transportarbejderforbundet, der oprindeligt havde sit Hovedsæde i Berlin, opløstes under Verdenskrigen.

Ved Krigens Afslutning søgtes Transportarbejderforbundet genoprettet. Sekretariatet blev flyttet til Amsterdam, hvor der i 1919 blev afholdt en Konference med det Formaal at reorganisere Forbundet. Efter forskellige Vanskeligheder lykkedes det i Marts 1920 at faa sammenkaldt en international Kongres i Kristiania, hvortil de Organisationer, som tidligere havde været tilsluttet Forbundet, blev indbudte. Her blev det besluttet paany at danne Transportarbejderforbundet og at afholde Kongres i Genève 1921.

Forinden denne Kongres afholdtes, blev der indbudt til en international Jernbanekonference i London i November 1920 under Forsæde af det engelske Jernbaneforbunds Formand, H. J. Thomas, som blev Minister i Mac Donalds Kabinet, da dette dannedes i December 1923. Her blev der slaaet stærkt til Lyd for, at Transportarbejderforbundet maatte blive dan-

net paa Grundlag af tre Fagsektioner: én for Jernbanemænd, én for Sømænd og én for Havnearbejdere.

Paa denne Tredeling er det internationale Transportarbejderforbund reorganiseret, og Dansk Jernbaneforbund staar ligesom de øvrige Landes Jernbaneforbund indmeldt i denne internationale Organisation.



# Den nuværende Hovedbestyrelse.



*C.F.W. Poulsen.*



*R. Føged*



*M. Sørensen.*



*H.M. Petersen.*



*C.Th. Christensen.*



*R. Kantsø*



*Th. Skov*



*O. Andersen*



*Ch. Petersen.*



*Chn Vejre*



*P.A. Gravesen.*



*N.C. Madsen.*



*C.J. Christensen.*



*C. Christensen.*



*Th. S. Frederiksen.*



*J. Christensen.*



*J. Petersen*





## X. KASSE- OG REGNSKABSVÆSENET

**F**ORBUNDETS første Hovedkasserer var Chr. Nielsen, som varetog dette Hverv, til han i 1904 valgtes til Viceformand. Ved Kongressen i 1903 var R. Rasmussen (Kantsø) indvalgt i Hovedbestyrelsen, som i 1904 enstemmigt valgte ham til Chr. Niensens Afløser, og Kantsø har siden været Forbundets Hovedkasserer.

Det fremgaar af Forbundets første Regnskaber, at Administrationsvanskelighederne har været store. Den første Hovedbestyrelse maatte ty til Københavns Afdeling for at faa et Laan paa 150 Kr., som afbetaltes med 50 Kr. første Aar og 100 Kr. næste Aar.

For det nydannede Forbund var det en Livsbetingelse at kunne ofre mest muligt paa Agitationen, dels skriftligt ved Tryksager og Bladet, dels ved Afholdelse af det størst mulige Antal Agitationsmøder. Utvivlsomt er en stor Del af disse Møder afholdt uden Rejsegodtgørelse (Diæter), og i Tilfælde, hvor Diæter er udbetalt, er det med meget beskedne Beløb. F. Eks. viser Kassebogen fra 1900 en Udgiftspost for Tietze for Møder i Hillerød, Roskilde og Masnedssund paa ialt — 5 Kroner.

Den betydelige Tilslutning af Medlemmer i Forbindelse med en gennemført Økonomi satte dog hurtigt Forbundets Ledelse i Stand til at anvende betydelige Beløb paa Oplys-

## Oversigt over gennemsnitlig Indbetaling til Hovedkassen, Medlemsantal og Kassebeholdningens Størrelse i Tiden 1899—1924.

Aar	Gennemsnitlig indbetalt Kontingent og Indskud pr. Maaned	Medlemsantal	Fremgang i Kasse- beholdning	Kasse- beholdning
	Øre		Kr.	Kr.
1899.....	ca. 10,0	ca. 3500		592,72
1899—00.....	ca. 11,0	ca. 4800	1.688,38	2.281,10
1900—01.....	15,8	5347	1.733,55	4.014,65
1901—02.....	18,1	5315	2.919,39	6.933,94
1902—03.....	18,7	4908	÷ 111,99	6.811,95
1903—04.....	14,5	4901	452,96	7.264,91
1904—05.....	15,9	5365	÷ 819,20	6.445,81
1905—06.....	14,9	4917	4.557,14	11.002,95
1906—07.....	14,9	4937	÷ 2.921,83	8.081,12
1907—08.....	22,4	5005	3.928,46	12.009,58
1908—09.....	43,7	5139	7.648,63	19.658,21
1909—10.....	72,9	4976	30.529,19	40.187,40
1910—11.....	74,5	5180	14.846,47	55.033,87
1911—12.....	74,5	5418	22.681,27	77.715,14
1912—13.....	74,6	5539	23.939,08	101.654,22
1913—14.....	74,7	5719	22.344,31	123.998,53
1914—15.....	74,7	5834	19.923,52	143.922,05
1915—16.....	75,5	6045	22.992,14	166.914,19
1916—17.....	75,9	6738	30.171,48	197.085,67
1917—18.....	77,2	7578	28.898,77	225.984,44
1918—19.....	98,8	7802	36.558,99	262.543,43
1919—20.....	118,5	8907	47.852,25	310.395,68
1920—21.....	227,2	10053	108.737,47	419.133,15
1921—22.....	335,1	10187	5.254,40	424.387,55
1922—23.....	335,1	9935	182.813,72	607.201,27
1923—24.....	335,4	9722	321.245,40	928.446,67

ning blandt Tjenestemændene om Organisationens Virke og Betydning, og dog faa et mindre Beløb tilovers til Konsolidering af Organisationen.

I 1901 finder vi første Udslag af Organisationens Forstaaelse af sin politiske Interesse som Arbejderorganisation i Form af en Udgiftspost paa Kr. 480,24 til Valgagitationen i Slagelse-Kredsen, og i 1903 med 500 Kr. til samme Formaal.

Ogsaa meget tidlig træffer vi paa Udslag af Organisationens Forstaaelse af internationale og kollegiale Forpligtelser, idet vi allerede i 1903 ydede 500 Kr. i Understøttelse til de strejkende hollandske Jernbanemænd.

Det vilde føre for vidt at fortsætte med en Gennemgang af Forbundets Regnskaber gennem de mange Aar og der maa derfor henvises til omstaaende skematiske Opgørelser over forskellige vigtigere Dele af Regnskaberne.

Den nuværende Organisationsform gennemførtes samtidig med Kantsø's Overtagelse af Hovedkassererposten i 1904 og vi havde da en Kassebeholdning paa 7264,92 eller ca. 1,50 Øre pr. Medlem, medens vi pr. 30. Juni i Aar har en Beholdning af Kr. 982998,32 eller ca. 102 Kr. pr. Medlem, skønt vi i Aarenes Løb har udbetalt til inden- og udenlandske Strejker og Lockout'er, Arbejdsløse m. m. Kr. 672666,32.

I 1905—06 dannedes Hjælpefonden ved en Tantiemeindsamling, som indbragte Kr. 7531,00. I 1906—07 indkom Kr. 6171,00, i 1907—08 Kr. 5465,00 og 1908—09 Kr. 4410,00. Fra 1907—08 modtog Fonden direkte Tilskud fra Hovedkassen, og dette er fremdeles fortsat.



R. Kantsø.  
Hovedkasserer.

## Uddrag af Hovedkassens Regn-

Aar	Indbetalt Kontingent og Indskud	Tilskud til Understøttel- sesfonden	Tilskud til Hjælpefonden	Tilskud til Reservefonden	Tilskud til Fællesafd.	Tilskud til Bladet
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
1899.....	1.533,00					
1899—00....	5.892,36					1.930,76
1900—01....	8.467,74					3.073,24
1901—02....	9.634,05					3.251,70
1902—03....	9.204,30					3.999,25
1903—04....	7.121,30				328,86	4.461,24
1904—05....	8.583,79				2.709,35	3.725,02
1905—06....	6.638,26				2.217,90	2.204,58
1906—07....	8.856,75				2.979,45	3.146,42
1907—08....	13.394,95		1.516,05	505,35	3.098,40	3.859,63
1908—09....	27.129,00		4.013,40	6.493,10	3.768,90	3.316,50
1909—10....	43.567,20		5.971,80	19.951,05	4.951,16	3.829,21
1910—11....	46.626,75		6.216,90	21.759,15	5.206,25	3.073,42
1911—12....	48.472,80		6.457,40	22.600,90	5.407,00	2.672,58
1912—13....	49.649,35		6.601,70	23.105,95	5.543,00	2.942,70
1913—14....	51.271,20		6.805,50	23.819,25	5.749,75	4.283,03
1914—15....	52.322,10		6.937,60	20.812,80	7.587,20	4.498,29
1915—16....	54.812,50		7.253,40	21.760,20	8.555,40	4.334,64
1916—17....	61.393,55		8.085,20	24.255,60	9.427,25	5.070,47
1917—18....	70.217,60		9.093,70	27.281,10	10.724,35	6.414,34
1918—19....	92.073,80	27.289,50	10.922,20	14.053,80	11.933,80	11.950,16
1919—20....	126.723,75	62.447,83	14.250,93		14.370,80	14.295,60
1920—21....	276.600,15	95.951,38	20.177,63	61.393,00	20.636,60	20.117,11
1921—22....	409.735,80	122.248,00	24.449,60	122.248,00	24.559,40	19.736,21
1922—23....	399.577,50	119.222,00	23.856,40	119.222,00	23.944,20	17.160,01
1923—24....	391.011,25	116.555,00	23.395,00	116.555,00	23.483,00	14.580,11
Ialt....	2.280.510,80	543.713,71	186.004,41	645.816,25	197.182,02	167.926,22

# skab for Aarene 1899—1924.

Admini- stration	Porto	Tryksager	Diæter og Aflønning	Lønning til Forretnings- fører	Lønning til Hoved- kasserer	Lønning til Viceforret- ningsfører eller Sekretær
Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
963,28						
433,17	209,94	372,85	922,35	462,90		
250,73	187,92	503,52	1.757,00	574,89		
441,38	148,38	313,70	1.946,98	642,25		
339,42	212,21	793,25	1.909,12	613,60		
395,65	173,62	238,70	1.212,04	364,20		
857,04	79,88	223,40	1.461,10			
459,20	49,26	327,55	1.538,95	132,40	66,20	
1.007,34	209,26	913,99	2.984,63	1.050,00	150,00	
2.003,13	358,99	1.473,64	3.445,12	1.300,00	266,00	
2.059,47	314,87	1.016,25	2.200,98	2.160,00	325,00	
1.545,13	286,56	478,00	1.736,26	2.400,00	400,00	
1.901,72	385,95	1.045,10	3.216,95	1.200,00	400,00	
1.745,54	348,06	703,80	3.661,59	800,00	400,00	
2.373,59	420,48	714,10	2.994,19	800,00	99,75	
2.916,98	404,93	1.243,97	4.145,76	799,92	500,00	
3.001,66	385,08	774,98	3.758,16	800,00	500,00	
3.388,60	447,97	998,84	4.583,86	800,00	500,00	
3.914,14	428,91	1.439,26	4.836,31	1.600,00	600,00	
5.566,24	1.548,46	2.588,75	6.058,75	1.500,00	750,00	
6.211,15	628,83	1.442,60	11.011,86	1.500,00	750,00	
9.219,21	1.356,50	5.692,40	16.062,46	2.150,00	1.350,00	2.867,36
10.855,87	1.445,41	3.855,90	21.925,06	3.000,00	1.650,00	6.063,00
9.680,96	1.543,25	739,60	13.798,39	3.000,00	1.650,00	5.983,00
10.587,10	1.649,65	2.311,78	21.601,74	2.500,00	1.400,00	5.277,00
9.211,13	1.685,30	610,70	7.992,14	2.500,00	1.400,00	5.214,00
<b>91.328,83</b>	<b>14.909,67</b>	<b>30.816,63</b>	<b>146.761,75</b>	<b>32.650,16</b>	<b>13.782,20</b>	<b>26.704,11</b>

Oversigt over udbetalte  
Understøttelser af Hjælpefonden og Reservefonden  
i Aarene 1905—24.

Aar	Hjælpefonden		Reservefonden	
	Antal Understøttelser	Samlet Beløb	Antal Understøttelser	Samlet Beløb
		Kr.		Kr.
1905—06.....	20	1,965,77		
1906—07.....	58	5,201,69		
1907—08.....	61	4,322,78		
1908—09.....	66	5,237,83		
1909—10.....	57	5,323,11		
1910—11.....	95	8,374,00		
1911—12.....	102	7,646,00		
1912—13.....	108	7,936,95		
1913—14.....	112	8,150,35		
1914—15.....	94	7,043,71		
1915—16.....	117	8,193,70		
1916—17.....	89	6,177,21		
1917—18.....	109	7,880,00	3	140,00
1918—19.....	127	5,430,00	24	1,165,00
1919—20.....	67	6,816,00	12	600,00
1920—21.....	46	6,994,00	9	500,00
1921—22.....	69	11,470,00	11	600,00
1922—23.....	123	18,585,00	18	950,00
1923—24.....	131	18,259,00	15	950,00
Ialt....	1651	151,007,10	92	4,905,00

Den, der skriver disse Linier, har gennem alle Aar været med til at bevilge Understøttelser af Hjælpefonden og kan derfor bedømme, hvormegen Nød og Elendighed, Hjælpefondsskemaerne bærer Vidne om, at Sygdom kan bringe i Medlemmernes Familie og Hjem, og det er utvivlsomt rigtigt, at denne Del af Forbundets Virksomhed har været en af de

betydningsfuldeste og smukkeste, fordi den har formaaet at hindre Sorg og Nød, ja vel endog i mange Tilfælde skabe Mulighed for den nødvendige Kur og Pleje for Syge. Bevilningernes Størrelse er højst forskellige, og Gennemsnitsbeløbet er ca. 91 Kr. pr. Bevilling.

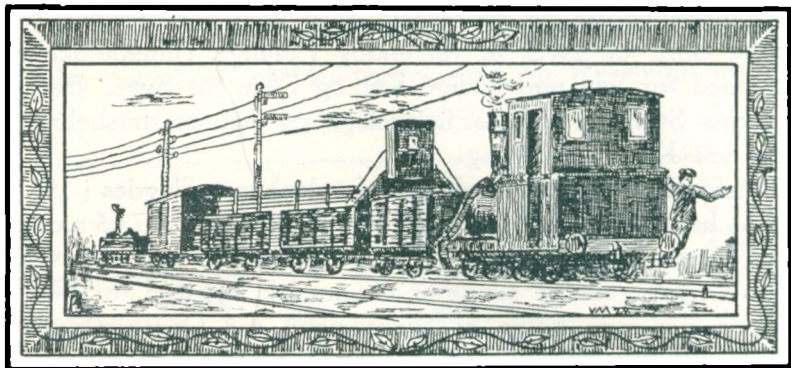
Retsfonden (nuværende Reservefonden) grundlagdes i 1907 ved en Indsamling, der indbragte Kr. 4886,00 plus 167,65 næste Aar, og er senere opretholdt ved Tilskud fra Hovedkassen. Dens Opgave var at skabe et økonomisk Rygstød for Medlemmer, der som Følge af Virksomhed for Organisationen eller paa anden Maade blev forurettede af Administrationen, saaledes at Oprejsning gennem en Retssag kunde faas ved Domstolene, og det er ikke ganske faa Retssager, der i Aarenes Løb er førte for Reservefondens Regning.

I særlig Erindring og af nyere Dato maa saaledes nævnes Retssagen om Statsbanernes Lejeboliger.

I Aarenes Løb er ialt i Kontingent og Indskud indbetalt af Medlemmer ca. Kr. 2,280,000, heraf i den nuværende Hovedkasserers Tid fra 1904 ca. Kr. 2,238,000; men lægger man hertil forskellige Indsamlinger og indvundne Renter, naar man op til en samlet virkelig Indtægt fra 1904 af ca. 2½ Mill. Kr.

Forbundets Regnskabsvæsen er efterhaanden kommen ind i anerkendte faste Former, revideres af statsautoriseret Revision foruden af egen Revision og er undergaaet en meget betydelig Udvikling.

Til Bedømmelse af Omsætningen kan anføres, at den samlede Driftsbalance i 1899 var Kr. 1720,00, i 1903—04 Kr. 9223,00, men var paa sidste Regnskab ca. Kr. 745,457,00.



## XI. HOVEDBESTYRELSE OG AFDELINGER

### NOGLE HISTORISKE OG BIOGRAFISKE DATA

I de foregaaende historiske Afsnit af Bogen er der kun bleven Lejlighed til at nævne ganske enkelte af de Personer, der særlig har været knyttet til de Episoder af Forbundets Historie, som deri findes skildret. Det er en given Ting, at det Arbejde, der i de forløbne 25 Aar er udført, har hvilet paa mange flere fremragende Medlemmer, som dels har gjort deres Indsats i Hovedbestyrelsen og dels i Afdelingerne og derigennem øvet Indflydelse paa Begivenhedernes Gang. Disse Medlemmer skal mindes paa Forbundets Jubilæumsdag i omstaaende biografiske Data, ledsaget af de paagældendes Portrætter i det Omfang, det har været muligt at skaffe saadanne til Veje. Af Hensyn til Bogens Omfang maatte Opgaven dog indskrænkes til at bringe Portrætter af Afdelingernes nuværende Formænd.

I mangfoldige Tilfælde har Kategoriafdelingernes Formænd tillige været Hovedbestyrelsesmedlemmer, og Billederne af dem vil da findes blandt de sidst nævnte. Vi har ikke været i Stand til at skaffe Portrætter af samtlige tidligere Medlemmer af Hovedbestyrelsen, hvoraf mange er døde og andre afgaaede med Pension. Det har i adskillige Tilfælde været vanskeligt at faa paalidelige Adresser at gaa efter.



## 1. HOVEDBESTYRELSENS MEDLEMMER I DE 25 AAR

Ledvogter *N. Christensen*, Hovedgaard, 1899—05 (Portræt Side 41).

Portør *S. B. Andersen*, Aarhus, 1899—1901.

Banenæstformand *Fischer*, Skjern, 1899—1900 (Portræt Side 41).

Skibsfyrbøder *S. Jensen*, Fredericia 1899—1903 (Portræt Side 41).

Pakmester *P. D. Pedersen*, København, 1899—1905 (Portræt Side 47). Formand 1899—1904.

Portør *Chr. Nielsen*, København, 1899—1907 (Portræt Side 31). Forretningsfører og Hovedkasserer 1899—1903, Viceformand 1904—06, Formand 1906—07, Forretningsfører 1907—10.

Portør *H. P. Hansen*, København, 1899—1903 (Portræt Side 29). Redaktør 1898—1901, Næstformand 1901—03.

Portør *P. J. Guldager*, Aalborg, 1899—1903 (Portræt Side 41).

Portør *Joh. Bojsen*, Odense, 1899—1900 (Portræt Side 34). Næstformand 1899—1900, Formand for de underordnede Funktionærers Forening <sup>22/1</sup>—<sup>23/10</sup> 1899.

Banenæstformand *A. Petersen (Trosborg)*, 1899—1900, 1903—07, 1908—10 (Portræt Side 41).

Depotarbejder *Gravesen*, Struer, 1901—02 (Portræt Side 41).

Konduktør *J. Christophersen*, København, 1901—03, 1906—08 (Portræt Side 164). Redaktør 1901—06, Viceform. 1906—07, Forretningsfører 1910—14.

Portør *Charles Petersen*, København, 1902—03, 1907—12, 1913—14 (Portræt Side 182). Viceforretningsfører 1907—12, 1913—14, Forretningsfører siden 1914.

Overportør *H. Clausen*, Odense, 1903—04 (Portræt Side 41).

Matros *R. Rasmussen (Kantsø)*, Masnedssund, siden 1903. Hovedkasserer siden 1904 (Portræt Side 275).

Portør *O. Andersen*, København, 1904—14 og siden 1915. Viceforretningsfører siden 1919 (Portræt Side 227).

Pakmester *N. P. Christensen*, København, 1904—06. Formand 1904—06, Jernbane-Tidendes Ekspeditør siden 1906 (Portræt Side 103).

(Fortsættes Side 288)



**A. M. Sørensen,**  
Porter,  
Fredericia, 1899–1900.



**V. Tietze,**  
Depotarbejder. Kbhvn.,  
1899–1904. Næstform. 1903–04.



**L. P. Nielsen,**  
Telegrafnæstform., 1899–01.  
Næstform. 1900–01, 1905–06.



**J. Kjeldsen,**  
Konduktør,  
Aalborg, 1900–03.



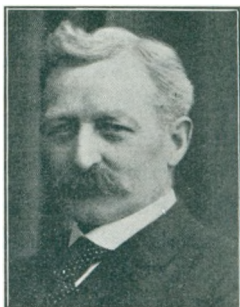
**H. Christensen,**  
Depotarbejder,  
Nyborg, 1901–03.



**Bengtsen,**  
Bromand,  
Helsingør, 1901–03.



**N. P. Oisen,**  
Depotarbejder,  
Aarhus, 1902–03.



**J. Petersen,**  
(Arnvig), Konduktør  
Aarhus, 1903–04



**C. Petersen,**  
(Rimtoft), Skibsfyrbøder,  
Korsør, 1903–05.



**R. Hansen,**  
Depotarbejder,  
København, 1904—07.



**N. Rasmussen,**  
Banetømmer,  
Århus, 1905—06, 1911—13.



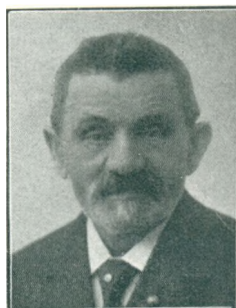
**N. P. Nielsen,**  
(Ankerfelt) Ledvogter,  
København, 1905—08.



**J. P. Hansen,**  
Skibsfyrbøder,  
Korsør, 1905—08, 1909—10.



**L. Nielsen,**  
Skibsfyrbøder,  
Korsør, 1905—07, 1908—09,  
1910—11.



**Ditlevsen,**  
Baneformand,  
Ålborg, 1906—09.



**A. Sørensen,**  
Depotarbejder,  
Århus, 1906—08.



**J. Nielsen,**  
Depotarbejder,  
Helsingør, 1906—08.



**H. P. Frederiksen,**  
Pakmester,  
Slagelse, 1906—08.



**C. Mikkelsen,**  
Portar,  
Odense, 1906—10.



**Voigt,**  
Depotarbejder,  
Nyborg, 1907—10, 1915—20.



**H. Jørgensen,**  
Skibsfyrbæder  
København, 1907—08.



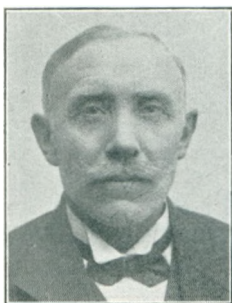
**Rothe-Hansen,**  
Togbetjent,  
Aarhus, 1908—10.



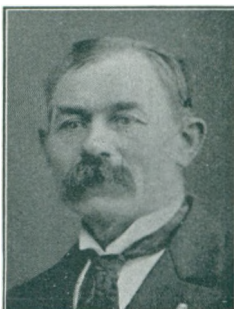
**Hans Jensen,**  
Togbetjent,  
Nyborg, 1908—10



**Søren Jensen,**  
Ledvogter,  
Charlottenlund, 1908, 1910—14.



**S. M. Petersen,**  
Matros,  
Fredericia, 1909—11, 1912—13.



**H. Berthelsen,**  
(Alabro), Depotarbejder,  
Esbjerg, 1909—11.



**Chr. Th. Christensen,**  
Banebestyrer,  
Brørup, siden 1909.





**L. P. Magnussen**  
Togbetjent,  
Varde, 1910–11.



**C. J. Christiansen**,  
Pudserformend,  
København siden 1910.



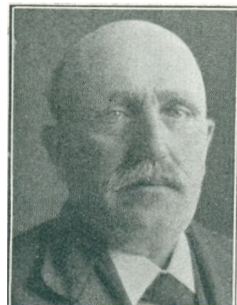
**P. Pedersen**,  
Depotarbejder,  
Helsingør, 910.



**Gottfredsen**,  
Portør,  
Hasselager, 1911–15.



**A. J. Nielsen**,  
Togbetjent,  
Struer, 1911–15.



**P. S. Lund**,  
Skibsfyrbøder,  
Fredericia, 1911–12.



**Chr. Frederiksen**,  
Depotarbejder,  
Holstebro, 1911–18.



**C. Pind**,  
Skibsfyrbøder,  
Korsør, 1912–14.



**N. P. Christensen**,  
Portør,  
Odense, 1912–20.



**C. F. W. Poulsen,**  
Matros,  
Korsør, siden 1913.



**Olsén,**  
Baneformand,  
Århus, 1913–15.



**H. Johansen,**  
Skibafyrbøder,  
Strib, 1914–18, 1970–24.



**C. O. Hjorth,**  
Togbetjent,  
København, 1914–16.



**N. C. Madsen,**  
Banearbejder,  
København, 1914–24.



**C. Jensen,**  
Porter,  
Viborg, 1914–21.



**M. Kristensen,**  
Togbetjent,  
Århus, 1915–20.



**C. F. E. Nissen,**  
Banearbejder,  
Ålborg, 1915–20.



**A. P. Petersen,**  
Togbetjent,  
Struer, 1916–18.



**C. Fricke,**  
Skibsfyrbader,  
Fredericia, 1918–20.



**J. P. Jensen,**  
Togbetjent,  
Aarhus, 1918–20.



**Th. Skov,**  
Pakmester,  
København, siden 1919



**R. Andersen,**  
Pakmester,  
Aarhus, 1920–22.



**M. K. Sørensen,**  
Portar,  
Vejen, fra 1920.



**P. N. Nielsen,**  
Depotarbejder,  
København, 1920–22.



**C. Th. Frederiksen,**  
Banearbejder,  
Herning fra 1920.



**C. Christensen,**  
Overportør,  
Skive, fra 1921.



**R. V. Foged,**  
Vognpasser,  
Randers, fra 1922.



**J. P. Kjeldsen,**  
Pakmester,  
Aalborg, 1922—24.



**J. Pedersen,**  
Togbetjent,  
Viborg, fra 1922.



**H. M. Petersen,**  
Pakmester,  
Fredericia, fra 1924.



**J. Christiansen,**  
Skibafyrbøder,  
Fredericia, fra 1924.

Togbetjent *Chr. Vejre*, Kbhvn, 1905—06, 1908—10. Redaktør 1906—07, Redaktionssekretær siden 1907, Forbundets Sekretær siden 1919 (Portræt Side 257).

Togbetjent *J. L. Rodevang*, Aarhus, 1905—08, 1910—19. Viceforretningsfører 1915—19 (Portræt Side 216).

Togbetjent *J. V. Jensen*, København, 1910—15. Viceforretningsfører 1914—15 (Portræt Side 187).

Overportør *H. Christiansen*, Vamdrup, 1899—1901.

Telegraformand *P. Christensen*, Odense, 1900—03.

Depotarbejder *C. W. Larsen*, Nykøbing 1911—16.

Banenæstformand *J. Andersen*, Køge, 1901—03.

Matros *C. H. Petersen*, Korsør, 1901—03.

Portør *C. P. Nielsen*, Slagelse, 1901—03, 1905—06.

Portør *H. C. Andersen*, Aarhus, 1901—02 (Portræt S. 41).

Depotarbejder *J. Hansen*, Fredericia, 1903—06.

Portør *N. H. Nielsen*, Horsens, 1905—06.

Depotarbejder *Vilh. Rasmussen*, København, 1905—10.

Depotarbejder *O. P. Olsen*, Aalborg, 1909—11.

Depotarbejder *R. P. Rasmussen*, Odense, 1920—22.



## 2. KATEGORIAFDELINGERNE

*Banepersonalets Afdelinger.*

- 1ste Distrikt. Formand: Banearbejder N. C. Madsen, Kbhvn.  
 2det " I. " Banefmd. C. Th. Christensen, Esbjerg.  
 " " II. " Banearbejder P. M. Lund, Randers.  
 3die " " Banearb. Th. E. Frederiksen, Herning.

Medlemmer af Fællesbestyrelsen er foruden ovennævnte  
 Formænd: Telegrafformand A. P. Arlstoft, Esbjerg, Banearbejder S. Jørgensen, Næstved, Baneformand N. Fr. Nielsen, Valby, (Formand) og Baneformand N. N. Vinther, Vemb.

*Depotpersonalets Afdeling.*

Alle Distrikter samlet i en Afdeling.

Formand: Vognpasser R. Andersen, København. Bestyrelsen bestaar desuden af: Vognpasser F. Frederiksen, København, Vognpasser P. F. Petersen, Roskilde, Pudserformand C. Petersen, Korsør, Depotarbejder R. P. Rasmussen, Odense, Vognpasser C. Micheelsen, Fredericia, Vognpasser R. V. Foged, Randers, Vognpasser P. A. Gravesen, Struer og Depotarbejder J. C. Madsen, Thisted.

*Søfartspersonalets Afdelinger.*

- 1ste Distrikt. Formand: Matros C. F. W. Poulsen, Korsør,  
 2det og 3die Distrikt. Fmd: Bromand S. M. Petersen, Fredericia.

Foruden ovennævnte Formænd bestaar Fællesbestyrelsen af: Fyrbøder K. Johansen, Korsør, Overmatros R. Kantsø, Vordingborg, og Matros Chr. Hald, Strib.

*Stationspersonalets Afdelinger.*

- 1ste Distrikt. Formand: Overportør O. Andersen, Nørrebro.  
 2det " I. " Overportør N. P. Christensen, Odense.  
 " " II. " Overportør Vald. Jensen, Randers.  
 3die " " Overportør C. Christensen, Skive.

Foruden ovennævnte Formænd bestaar Fællesbestyrelsen af: Overportør Th. Petersen, Nørager, Overportør L. C. Jensen, Aarhus, Portør M. K. Sørensen, Vejen og Overportør H. C. Nielsen, Københavns Godsbanegaard.



P. M. Lund,  
Banearbejder, Randers.



R. Andersen,  
Vognpasser.



N. Fr. Nielsen,  
Baneformand.



Vald. Jensen,  
Overporter, Randers.



M. Andreassen,  
Togbetjent, Herning.



H. M. Christensen,  
Togbetjent, Randers.

### *Togpersonalets Afdelinger.*

- 1ste Distrikt. Formand: Pakmester Th. Skov, København.  
 2det " " Togbetjent H. M. Christensen, Randers.  
 3die " " Togbetjent M. Andreassen, Herning.

Foruden ovennævnte Formænd bestaar Fællesbestyrelsen af: Pakmester J. P. Kjeldsen, Aalborg (Formand), Togbetjent N. Spelmann, København, Pakmester I. P. Jensen, København og Togbetjent J. Petersen, Viborg.

Samtlige Kategori-afdelinger er stiftede ved Forbundets Omorganisation i 1903. I 2det og 3die Distrikt omlagdes Afdelingernes Omraade ved Statsbanernes Distriktsdeling i 1916.

Saa vel Stations- som Banepersonalet har 2 Afdelinger i 2det Distrikt. Søfartspersonalet har kun 1 Afdeling i 2den og 3die Distrikt, og Depotpersonalet kun 1 Afdeling, omfattende de 3 Distrikter. (Se iøvrigt Planen Side 96.)

### 3. MÆND FRA AFDELINGSARBEJDET

Vi bringer endelig nogle Billeder af Mænd, der i Tidens Løb over en længere Aarrække har taget virksom Del i Forbundsarbejdet ude i Afdelingerne. Af Pladshensyn har vi dog været nødsaget til at indskrænke dette Billedstof til det mindst mulige.



**Willerup,**  
Pens. Telegrafnæstformand.



**N. P. Jacobsen,**  
Rangerformand,  
Kasserer f. Stps. Afd., 1. Distrikt.



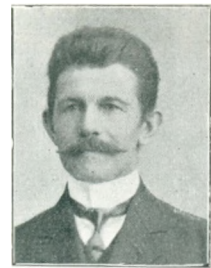
**G. Schlander,**  
Togfører.



**A. Haggild,**  
Pens. Overportør, Eshjerg.



**H. C. Nielsen,**  
Overportør,  
Næstform. i Stps. Afd., 1. Distrikt.



**J. P. Nielsen,**  
Maskinpasser. Kbhvn.

## 4. FÆLLESADFDELINGERNE

*Københavns Afdeling*, stiftet 16. Oktober 1896. Formand: Togbetjent S. F. Nielsen. Afdelingens første Formand var Portør A. Olsen.

*Klampenborg Afdeling*, stiftet 25. Februar 1899. Formand: Banenæstformand O. J. Olsen. Afdelingens første Formand var Portør I. P. Hansen.

*Hillerød Afdeling*, stiftet 18. December 1898. Formand: Banearbejder A. Jørgensen. Afdelingens første Formand var Portør A. F. Jensen.

*Helsingør Afdeling*, stiftet 12. November 1898. Formand: Pakmester P. Steck. Afdelingens første Formand var Portør T. Lange.

*Roskilde Afdeling*, stiftet 10. Maj 1899. Formand: Overportør H. J. Hansen. Afdelingens første Formand var Portør N. Christiansen.

*Køge Afdeling*, stiftet 1. August 1899. Formand: Vognpasser Oluf Olsen. Afdelingens første Formand var Banearbejder J. Andersen.

*Næstved Afdeling*, stiftet 16. September 1899. Formand: Portør N. J. Hjortsø. Afdelingens første Formand var Depotarbejder H. A. Andreasen.

*Masnedsund Afdeling*, stiftet 7. Marts 1899. Formand: Matros Harry Petersen. Afdelingens første Formand var Portør K. K. Jensen.

*Nykøbing Falster Afdeling*, stiftet 11. November 1899. Formand: Overportør N. Nielsen. Afdelingens første Formand var Konduktør L. P. Thomsen.

*Gedser Afdeling*, stiftet 15. December 1904. Formand: Matros N. P. C. Jacobsen. Afdelingens første Formand var Skibsfyrbøder H. J. Jørgensen.

*Holbæk Afdeling*, stiftet 31. Marts 1899. Formand: Portør A. Jensen. Afdelingens første Formand var Portør N. F. Jørgensen.

*Kalundborg Afdeling*, stiftet 22. Januar 1899. Formand: Togbetjent H. V. Johansen. Afdelingens første Formand var Portør L. C. Petersen.



**Togbetjent S. F. Nielsen,**  
København.



**Banenæstfm. O. J. Olsen,**  
Klampenborg.



**Banearb. A. Jørgensen**  
Hillerød.



**Pakmester C. P. Stech,**  
Helsingør.



**Overportør H. J. Hansen,**  
Roskilde.



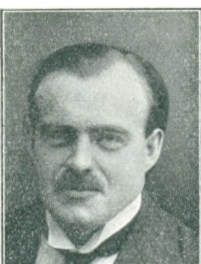
**Vognpasser Oluf Andersen,**  
Køge.



**Porter N. J. Hjortse,**  
Næstved.



**Matros Harry Peteraen,**  
Mønsøund.



**Overportør N. Nielsen,**  
Nykøbing F.



**Matros N. P. C. Jacobsen,**  
Gedser.



**Portør A. Jensen,**  
Holbæk.



**Togbetjent H. V. Johansen.**  
Kallundborg.

*Ringsted Afdeling*, stiftet 1. Marts 1900. Formand: Portør I. V. Nielsen. Afdelingens første Formand var Portør C. M. Kirkegaard.

*Sorø Afdeling*, stiftet 9. Marts 1912. Formand: Portør H. K. Thygesen.

*Slagelse Afdeling*, stiftet 22. Juni 1899. Formand: Portør O. K. Larsen. Afdelingens første Formand var Portør P. Nielsen.

*Dalmose Afdeling*, stiftet 23. Januar 1921. Formand: Portør L. P. Andersen. Afdelingens første Formand var Portør H. V. Jørgensen.

*Korsør Afdeling*, stiftet 18. Maj 1899. Formand: Togbetjent J. C. Sørensen. Afdelingens første Formand var Portør H. F. C. Hansen.

*Nyborg Afdeling*, stiftet 15. December 1899. Formand: Togbetjent C. V. Christensen. Afdelingens første Formand var Konduktør Hans Jensen.

*Odense Afdeling*, stiftet 24. September 1898. Formand: Baneformand J. P. Pedersen. Afdelingens første Formand var Portør Johs. Bojsen.

*Assens Afdeling*, stiftet 8. September 1918. Formand: Portør N. H. Esbensen.

*Strib Afdeling*, stiftet 19. Oktober 1899. Formand: Portør V. H. Andersen, Ejby. Afdelingens første Formand var Portør S. C. Petersen.

*Fredericia Afdeling*, stiftet 26. Oktober 1898. Formand: Togbetjent E. Todbjerg. Afdelingens første Formand var Portør A. M. Sørensen.

*Vejele Afdeling*, stiftet 19. Marts 1899. Formand: Overportør A. C. Petersen. Afdelingens første Formand var Overportør A. P. Mortensen.

*Horsens Afdeling*, stiftet 26. November 1898. Formand: Overportør J. Dideriksen. Afdelingens første Formand var Banearbejder N. P. Pedersen.





Portør I. V. Nielsen,  
Ringsted.



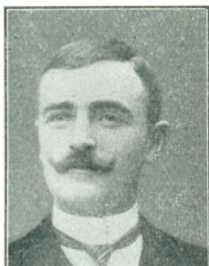
Portør H. K. Thygesen,  
Sorø.



Portør O. K. Larsen,  
Slagelse.



Portør L. P. Andersen,  
Dalmose.



Togbetjent J. C. Sørensen,  
Korsør.



Togbetjent C. V. Christensen,  
Nørborg.



Baneformand J. P. Pedersen,  
Odense.



Portør N. H. Esbensen,  
Assens.



Portør V. H. Andersen,  
Strib.



Togbetjent E. Todbjerg,  
Frederica.



Overportør A. C. Petersen,  
Vejle.



Overportør J. Dideriksen,  
Hornsø.

*Skanderborg Afdeling*, stiftet 27. December 1899. Formand: Togbetjent N. Pedersen. Afdelingens første Formand var J. P. Pedersen.

*Aarhus Afdeling*, stiftet 1. Januar 1899. Formand: Togbetjent H. Petersen. Afdelingens første Formand var Portør S. B. Andersen.

*Ryomgaard Afdeling*, stiftet 1. Februar 1900. Formand: Banearbejder J. Pedersen. Afdelingens første Formand var Portør S. Andersen.

*Randers Afdeling*, stiftet 27. Juli 1899. Formand: Pakmester M. Th. Sørensen. Afdelingens første Formand var Overportør Gjerlev.

*Hobro Afdeling*, stiftet 26. November 1898. Formand: Overportør M. K. Jensen. Afdelingens første Formand var Portør L. C. Laustsen.

*Aalborg Afdeling*, stiftet 20. November 1898. Formand: Pakmester J. P. Kjeldsen. Afdelingens første Formand var Portør P. J. Guldager.

*Nørre-Sundby Afdeling*, stiftet 5. Oktober 1919. Formand: Overportør J. N. Brogaard.

*Hjørring Afdeling*, stiftet 12. Juni 1900. Formand: Portør C. Christensen. Afdelingens første Formand var Overportør H. Christiansen.

*Frederikshavn Afdeling*, stiftet 10. December 1899. Formand: Togbetjent J. A. Jensen. Afdelingens første Formand var Konduktør S. P. Pedersen.

*Langaa Afdeling*, stiftet 12. November 1899. Formand: Overportør A. Petersen. Afdelingens første Formand var Portør M. Christensen.

*Viborg Afdeling*, stiftet 15. Februar 1899. Formand: Portør M. Mikkelsen. Afdelingens første Formand var Stationsbud Holm Jensen.

*Skive Afdeling*, stiftet 4. Juni 1899. Formand: Baneformand J. N. Jensen. Afdelingens første Formand var Portør A. P. J. Larsen.





Togbetjent N. Pedersen,  
Skanderborg.



Togbetjent H. Petersen,  
Aarhus.



Banearbejder J. Pedersen,  
Ryomgaard.



Pakmester M. Th. Sørensen,  
Randers.



Overportør M. K. Jensen,  
Hobro.



Pakmester J. P. Kjeldsen,  
Aalborg.



Overportør J. N. Brogaard,  
Nørre-Sundby.



Portør C. Christensen,  
Hjørring.



Togbetjent J. A. Jensen,  
Frederikshavn.



Overportør A. Petersen,  
Langaas.



Portør M. Mikkelsen,  
Viborg.



Baneformand J. N. Jensen,  
Skive.

*Nykøbing Mors Afdeling*, stiftet 8. August 1900. Formand: Togbetjent A. C. Rasmussen. Afdelingens første Formand var Overportør Brøndum.

*Thisted Afdeling*, stiftet 3. September 1899. Formand: Togbetjent N. Chr. Christiansen. Afdelingens første Formand var Pakmester F. Christensen.

*Struer Afdeling*, stiftet 20. September 1899. Formand: Togbetjent K. A. B. Damskov. Afdelingens første Formand var Vognpasser P. A. Gravesen.

*Vemb—Holstebro Afdeling*, stiftet 21. September 1899. Formand: Portør H. L. Tødbjerg. Afdelingens første Formand var Portør N. C. Arbs.

*Ringkøbing Afdeling*, stiftet 16. Februar 1919. Formand: Togbetjent P. Lybæk-Hansen.

*Skjern Afdeling*, stiftet 10. December 1899. Formand: Telegrafarbejder N. A. Petersen. Afdelingens første Formand var Banenæstformand H. F. Fischer.

*Varde Afdeling*, stiftet 10. September 1899. Formand: Portør E. T. Jørgensen. Afdelingens første Formand var Pakmester R. Rasmussen.

*Esbjerg Afdeling*, stiftet 10. Oktober 1898. Formand: Togbetjent A. Sørensen. Afdelingens første Formand var Pudserformand Thomsen.

*Ribe Afdeling*, stiftet 12. Maj 1921. Formand: Togbetjent J. L. Christensen. Afdelingens første Formand var Banearbejder Ebbesen.

*Kolding Afdeling*, stiftet 5. Marts 1899. Formand: Banearbejder Fr. Petersen. Afdelingens første Formand var Portør J. P. Schmidt.

*Grindsted Afdeling*, stiftet 3. November 1918. Formand: Overportør S. Iversen. Afdelingens første Formand var Banenæstformand N. K. J. Bjerre.

*Brande Afdeling*, stiftet 10. Oktober 1915. Formand: Portør A. Olesen. Afdelingens første Formand var Togbetjent Bruun Christensen.



**Togbetjent A. C. Rasmussen,  
Nykøbing Mors.**



**Togbetjent N. Chr. Christiansen,  
Thisted.**



**Togb. K. A. B. Damskov,  
Struer.**



**Portør H. L. Todbjerg,  
Vemb-Holstebro.**



**Togb. P. Lybæk-Hansen,  
Ringkøbing.**



**Telegrafarb. N. P. Petersen,  
Skjern.**



**Portør E. T. Jørgensen,  
Varde.**



**Togbetjent A. Sørensen,  
Esbjerg.**



**Togb. J. L. Christensen,  
Ribe.**



**Banearbejder Fr. Petersen,  
Kuldning.**



**Overportør S. Iversen,  
Grindsted.**



**Portør A. Olesen,  
Brande.**

*Silkeborg Afdeling*, stiftet 20. Juli 1899. Formand: Portør A. A. Gamborg. Afdelingens første Formand var Ledvogter Harring.

*Herning Afdeling*, stiftet 28. Januar 1900. Formand: Togbetjent N. P. J. Nielsen. Afdelingens første Formand var Portør Fischer.

*Aalestrup Afdeling*, stiftet 24. November 1912. Formand: Portør Th. Mikkelsen. Afdelingens første Formand var Banenæstformand J. P. Thomsen.

*Vamdrup Afdeling*, stiftet 11. Oktober 1899. Formand: Portør S. M. Christensen. Afdelingens første Formand var Overportør H. Christiansen.

*Bramminge Afdeling*, stiftet 3. September 1899. Formand: Portør J. O. Jensen. Afdelingens første Formand var J. P. Klingenberg.

*Tinglev Afdeling*, stiftet 31. Juli 1920. Formand: Pakmester J. C. Vaarmark. Afdelingens første Formand var Pakmester Hermansen.

*Aabenraa Afdeling* stiftet, 1. August 1920. Formand: Overportør P. C. O. Nielsen, Røde Kro. Afdelingens første Formand var Togbetjent N. C. Nielsen.

*Sønderborg Afdeling*, stiftet 29. August 1920. Formand: Baneformand J. W. Nielsen. Afdelingens første Formand var Pakmester L. H. Kielstrup.

*Haderslev Afdeling*, stiftet 3. August 1920. Formand: Overportør F. A. Lorenzen. Afdelingens første Formand var Overportør S. C. Sørensen.

*Bredbro Afdeling*, stiftet 20. December 1920. Formand: Banearbejder A. N. Schmidt. Afdelingens første Formand var Overportør O. J. Pedersen.

*Tønder Afdeling*, stiftet 28. November 1920. Formand: Overportør R. Bach. Afdelingens første Formand var Telegraafformand K. Kjeldsen.



**Portør A. A. Gamborg,**  
Silkeborg.



**Portør N. P. J. Nielsen,**  
Herning.



**Portør Th. Mikkelsen,**  
Aalestrup.



**Portør S. M. Christensen,**  
Vamdrup.



**Portør J. O. Jensen,**  
Bramminge.



**Pakmester J. C. Vaarmark,**  
Tinglev.



**Overportør P. C. O. Nielsen,**  
Aabenraa.



**Baneform. J. W. Nielsen,**  
Sønderborg.



**Overportør F. A. Lorentzen,**  
Haderslev.



**Banearbejder A. N. Schmidt,**  
Breddebro.



**Overportør R. Bach,**  
Tønder.



#### 4. DANSK JERNBANEFORBUNDS KONTORER

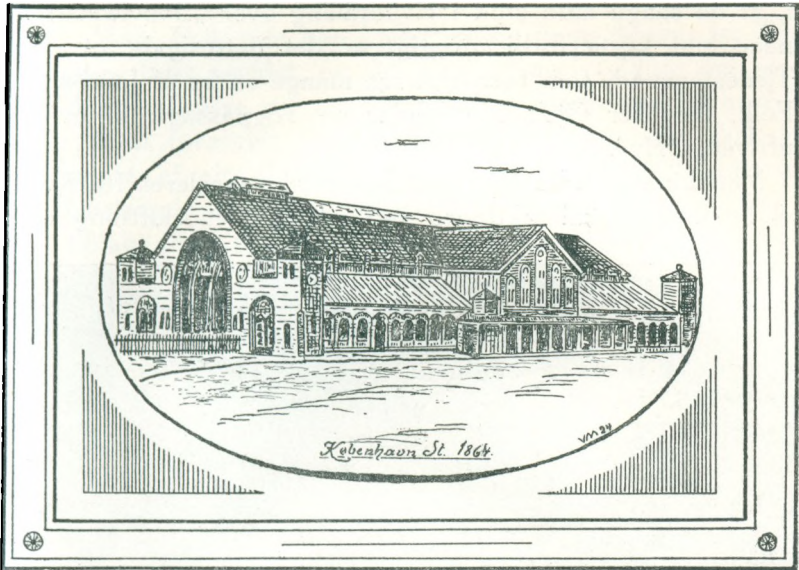
Da *P. D. Pedersen* den 23. Oktober 1899 valgtes til Formand for Forbundet fandtes der intet Kontor. Kovedkasserer- og Sekretærvirksomheden boede til Huse i Forretningsfører Chr. Niensens private Lejlighed, to smaa Værelser i Prins Jørgensgade 2 B, 3. Sal. Jernbanetidendes Redaktion fandtes i H. P. Hansens 5. Sals Kvistlejlighed i Absalonsgade 19, hvor De underordnede Funktionærers Forening, som Organisationen indtil 1899 kaldtes, ogsaa afholdt Hovedbestyrelsesmøder.

Fra 1. Januar 1900 fik Forbundet sit eget Kontor, et snævert Et-Fags-Værelse i Reverdilsgade 8 paa 2. Sal. I 1903 flyttedes Kontoret til Reverdilsgade 6, Stuen, og i 1904 ud til den da nyvalgte Formand *N. P. Christensen*, Sdr. Boulevard 50, 4. Sal. I 1906, da *Chr. Nielsen* valgtes til Formand, flyttede Kontoret til Istedgades Kirkeplads 6. Forbundets Kontordame Fru *Jørgensen* knyttedes til Virksomheden i dette Kontor i Foraaret 1907.

Allerede i 1907 maatte man opgive at nøjes med et Værelse som Kontorlokale, og man lejede da et 2-Værelses Kontorlokale i Istedgade 3, hvor en snæver og mørk Korridor afgav Plads for det ret omfattende Arkiv. Fru Christiansen overtog da Rengøringen af Forbundets Kontor og har haft den siden.

Med de voksende Forretninger baade indadtil og udadtil og den rent kontormæssige Behandling af Sagerne blev ogsaa dette Kontor for snævert. I 1913 flyttede Kontoret til Istedgade 30, Stuen, hvor de fire Værelser fordeltes saaledes: et Ekspeditionskontor, et Kontor for Forretningsføreren, et Kontor for Kartothek, Distribution m. m. og et Lokale for Arkivsager.

Den 15. Maj 1922 flyttede Kontoret til den af Forbundet erhvervede Ejendom, Halmtorvet 4. Til Kontoret er nu foruden Forretningsføreren knyttet Sekretær *Chr. Vejre*, Pakmester *Skov*, Overportør *H. C. Nielsen* og Fru *C. Jørgensen*.



## ARBEJDSPLADSEN

V I bringer her nogle Billeder fra Arbejdspladsen. Derude, hvor Medlemmer af vort Forbund udøver deres daglige Gerning. Vort første Billede viser en Banekolonne under et Skinneløftningsarbejde, der vel er en af de mere typiske Situationer fra Baneafdelingens iøvrigt mangeartede Virksomhed. Det er jo paa denne Afdeling, at Kørsels-sikkerheden i Ordets bogstavelige Forstand hviler, idet den har Ansvaret for, at Skinnevejen, hvorover Togene farer, i enhver Henseende er som den skal være.

Baneformænd, Næstformænd og Banearbejderne — Kolonnernes faste Personale — kommer jo saa godt som aldrig i Forbindelse med det store Publikum, der kun af og til har Lejlighed til at se Liniens Folk fra Kupévinduet, naar Toget haster forbi. Men i de Øjeblikke udføres der ifølge Forholdenes Natur intet effektivt Arbejde ved Sporene. En Rigsdagsmand, der aabenbart ikke har været særlig kløgtig, gav en Gang sin Opfattelse af Baneliniens Arbejdere Udtryk

i, at de saagu altid stod i Hvilestilling over „Skovleskafte“, naar han kørte forbi. Rigtigt er det naturligvis, at disse Tjenestemænd, som forøvrigt saa mange andre af Jernbanens Folk, benytter Øjeblikket under en Togpassage til et lille ufrivilligt Hvil.

Men Liniens Arbejdere skal heller ikke vurderes fra Kupé-vinduet. De skal iagttages ved en Skinneudskiftning eller



under et andet vigtigt Sporarbejde i det korte Mellemrum mellem Togene. Saa arbejdes der inensivt derude, saa beregnes der roligt og klart i Bevidstheden om, at disse Strengte, hvorover et Togs tusindtons vægtige Træn om faa Øjeblikke skal dundre med en Fart af op til 90 km i Timen, maa være lagt og fastspigret med Kyndighed og den allerstørste Samvittighedsfuldhed og Akkuratesse.

Ogsaa Banernes Bevogtningstjeneste, Ledvogtning og Strækningseftersyn udføres af Banetjenestens Ansatte, og ligger sikkert under deres vagtsomme Øjne.



Vore Folk ude paa Linien er sig deres Ansvar for Togenes sikre Fart bevidst, og Banernes Historie vidner om, at deres Ansvarsfølelse og Paalidelighed er hævet over enhver Tvivl.

Men forøvrigt skal Baneformanden og hans Folk kunne noget af alt. De skal kunne asfaltere en Perron, udføre Bro-lægningsarbejde ved en Overkørsel, de maa ikke vige tilbage for et lille Stykke Tømrerarbejde — og, om det



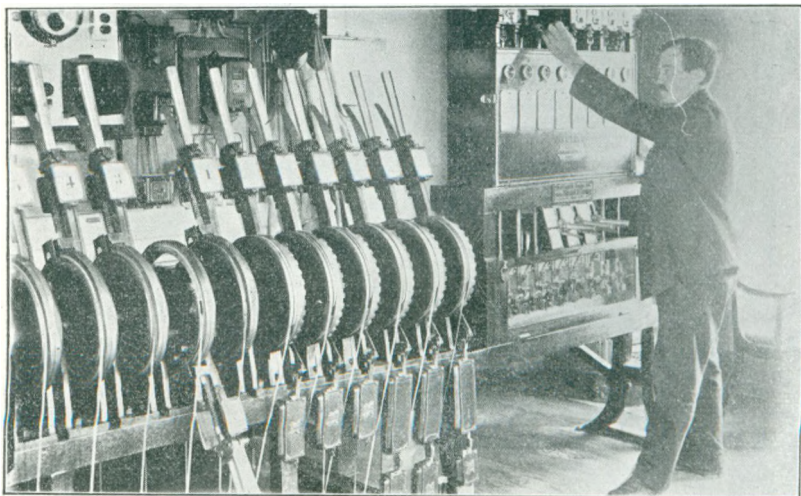
kræves, gøre Nytte for en Smed. „Kolonmanden“ skal, som man vil forstaa, være, hvad man i Sportsverdenen kalder en „al round Mand“.

Til „Kolonnen“ gaar der i det hele taget ofte Bud efter Assistance, og Henvendelsen er aldrig forgæves.

Signaltjenesten, der sorterer under Baneafdelingen, har det for Togsikkerheden overordentlige betydningsfulde Arbejde og Tilsyn med Signaler, Blokapparater, centralaflaasede og centralbetjente Sporskifter, Telegrafledninger med Apparater m. v. Paa vort Billede ser vi en Telegrafarbejder, der er

balanceret op i en Signalmast, hvor han skal foretage et Reparationsarbejde.

Paa Billedet ser det ud, som om der holder et Tog ved Signalet. Det er dog lidt misvisende, thi Toget var i ret betydelig Fart, da Fotografen tog sin Plåde, paa hvilken der iøvrigt ogsaa ses en Draisine, som lige er ankommen ude fra Linien, bemandedet med Folk fra Signaltjenesten. Køretøjet er nu kastet af Sporet af Hensyn til Togpassagen.



Om Signaltjenestens Folk gælder det i det hele taget, at de skal have Fingrene rigtigt anbragt paa „Skaftet“, som det hedder; dertil skal de være nøje fortrolig med de mange fine Mekanismer i de moderne Sporskifte- og Signalapparater, som de stadig skal tilse og holde i Orden. Det er en meget vigtig Del af Banernes Sikkerhedstjeneste, som en paalidelig og regelmæssig Toggang i høj Grad er afhængig af.

Vort næste Billede viser en Stationstjenestemand under sin Tjeneste i en Blokpost. Posten her er Vigerslev Krydsningsstation. Overportøren staar just ved den Blokknap, der spillede saa skæbnsvanger en Rolle for 5 Aar siden, da Aftenekspresen (et Særtog) fra Korsør paa Grund af en

fejlagtig Deblokering bagfra kørte ind i Tog 168, der undtagelsesvis var standset ved Posten for at optage et Barn, som var faldet ud gennem en Kupédør.

At passe en saadan Post er tilsyneladende et saare behageligt Arbejde. Men under intensiv Toggang, som falder ind visse Tider i Døgnet, hviler der et meget stort Ansvar paa disse Folk. Tjenesten kræver hurtigt Omdømme, en intens

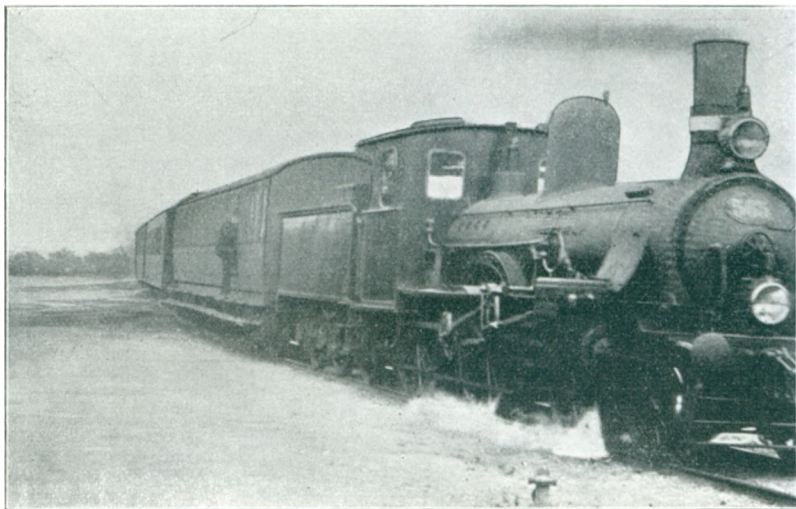


Opmærksomhed og stor Konduite. Heldigvis har disse Egenskaber sjælden svigtet, og hvor der er indtruffet Ulykker paa Grund af et Øjeblikks Fejldispositioner, for hvilke de paa-gældende maa bøde hele deres Liv, er det tilstrækkeligt konstateret, at Fejlen ikke skyldes skødesløs Handlen, men at en Række ulykkelige Omstændigheder i det afgørende Øjeblik har spillet ind paa en mærkelig skæbnebestemt Vis og fremkaldt Katastrofen.

Vort næste Billede fra Stationspersonalets Virksomhed viser en Rangeringssituation paa en større Banegaard. Vi synes, at disse 2 Billeder er mest typiske for Stationstjenesten, der jo

iøvrigt spænder over mange Felter, som Varehustjeneste, Sporskiftetjeneste, Signalgivning, Rejsegodsekspedition m. m. Men skulde alle disse Tjenestearter illustreres nogenlunde fyldigt, vilde vort Billedstof svulme op i uforholdsmæssig Grad.

Rangerpladsen er Maalet for enhver ung rask Jernbemandes Stræben. Ogsaa her skal der tænkes klart og handles hurtigt. Der skal til visse Tider arbejdes med en Anspæn-



delse af Nerver og Muskler, som kun kræves faa Steder. Til Gengæld kan der ogsaa forekomme smaa hyggelige Pauser, hvor Maskinen holder stille og Rangerpersonalet soler sig paa en Skraaning eller om Vinteren, naar Blæsten bider, samles oppe paa Rangermaskinen foran Fyret.

Men er Arbejdet ude paa Rangerpladsen et frit Liv, der nok kan tiltale en ung Mand, saa er det jo til Gengæld det, der kræver sine mange Ofre — det er jo desværre ikke sjældent, at en Kammerat segner paa Rangerpladsen og enten mister Livet eller, hvad der ofte er værre, sin Førlighed. Men Rangerarbejdet maa fortsættes, fraset dets Farer, det

er en integrerende Del af Jernbanetjenesten — ja, en Betingelse for den hele Jernbanedrift.

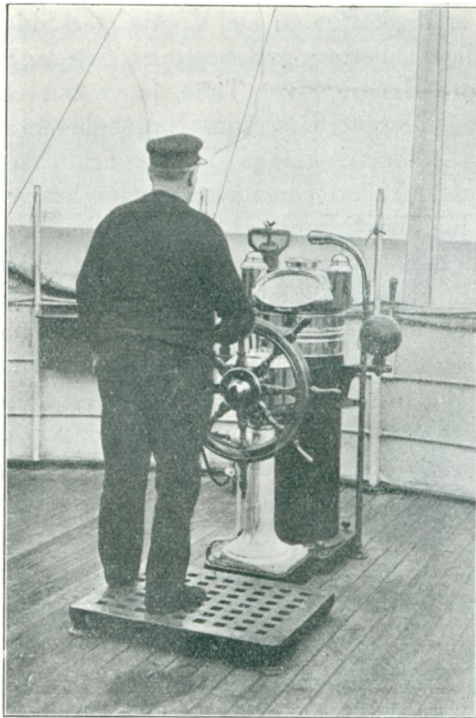
Vi kommer herefter til et Billede fra Togtjenesten. Togbetjenten under sin farefulde og navnlig om Vinteren ubehagelige udvendige Billettering. Dette Arbejde udenpaa det frembrusende Tog forekommer nu lidt mindre hyppigt, idet der jo i de senere Aar er anskaffet en Del Vogne med Sidegang. Men den udvendige Billetteringstjeneste er dog langt fra en Saga blot paa vore Baner. Hver Time, ja vi kan vel sige, hvert eneste Minut i Døgnet, Dag som Nat, balancerer en eller flere af vore Medlemmer langs Togets Trinbrædt for at udføre denne udsatte Billetteringstjeneste, der kræver baade Fysik og Nerver hos sine Mænd. Billetteringstjenesten er jo imidlertid kun en Side af Togtjenesten, som jo tillige omfatter Togførertjeneste, Pakvognstjeneste og Rangeringstjeneste m. v. Togtjenesten er vel den af al Jernbanetjeneste, som mest vender „Ansigtet“ mod Publikum, det er derfor af betydelig Interesse saavel for de Rejsende som for Etaten, at denne Tjeneste udføres saa punktlig, hurtig og indsigtfuld som overhovedet mulig. Det gælder naturligvis for al Jernbanetjeneste, men Togtjenestemanden er i sit nære Forhold til Publikum mere end nogen anden sin Etats Repræsentant, og paa Grundlag af hans Optræden, bliver ofte hele Etaten bedømt af Offentligheden.

Fra det farende Personale paa Land vender vi os imod Søens farende Folk. De danske Statsbaner har jo som bekendt en ret betydelig Flaade af Færger, der forbinder vore af Sunde og Bælter mange afbrudte Banelinier. Intet andet Land i Europa har en saa betydelig Færgetrafik, og det kan sikkert med Rette hævdes, at baade vort Færgemateriel og Personale er det bedst mulige. Herom vidner ogsaa den Kendsgerning, at der i vor Færgefarts Historie er meget faa Uheld og ikke en eneste Ulykke af større Omfang. Vort Billede fra vore Søfolks Virksomhed viser en Rorgænger (Overmatros) ved sit Rat paa en Færges Bro paa Vej fra København til Malmø. Af hele Billedet vil det



fremgaa, at Situationen er foreviget i Magsvej — en skøn Augustdag, hvor Sundet laa blankt og glat som et Gulv.

Under disse Forhold er det jo let at sejle og ligetil at udføre Arbejdet saavel ved Rattet som andet Sted paa Dækket. Men det er ikke altid, at de danske Farvande viser sig saa smilende.



Det hænder jo stundom i mørke Stormnætter, at Færgen hugger i Søn saaledes, at det endog kan blive nødvendigt at purre de Rejsende ud af Sovevognene, og disse foruden de normale Fortøjninger maa have ekstra Surringer af svære Trosser fra Dækket et Par Gange over Vogntaget. Naar Sø efter Sø under saadanne Forhold vælter ind over Vogne og Skibsdæk skal vore Søfolks Virksomhed bedømmes — thi da er de ude for et Arbejde, hvor en

Tørn paa et Par Timer rigeligt vejer Dagens Sejlad i Magsvej op.

Men ogsaa under Skibets Dæk arbejder vore Folk. De ses kun sjældent. Undertiden kan et sort svedigt Ansigt titte frem over Dækket for at „aande“. Og „Synet“ kan vel fremkalde et lille Hvin fra en rejsende ung Dame, der tilfældigt i Halvmørket bliver det var. Men der er ogsaa varmt dernede, dybt inde ved Færgens Hjærte, hvor Skibsfyrbøderen

skovler Kul ind i Fyrenes røde Gab. Temperaturen er i Reglen paa ca. 50 Gr. Celsius.

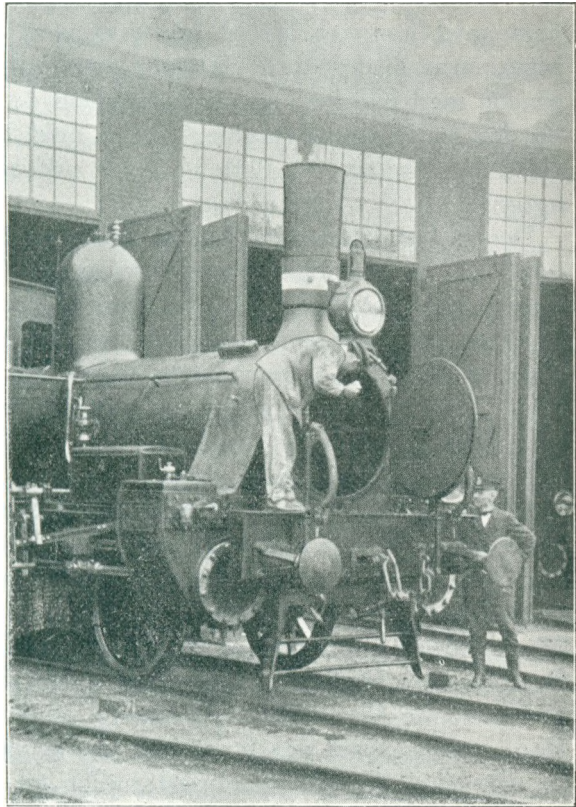
Vi havde oprindelig tænkt os at bringe et Billede fra disse Mænds Arbejdsplads, men vi opgav det, da et almindeligt Fotografi kun

giver et daarligt Indtryk af et Skibs Fyr-rum. Kun en Malers Pensel og en Digtters Pen vil være istand til at fremtrylle dette moderne Helvede, hvor halvnøgne kulsværte Mænd arbejder, saa Sveden hagler.

Nu er dette Arbejde jo ikke et særpræget Jernbanearbejde, men det indgaar i Statsbanepersonalets Virksomhed, fordi vi nu

en Gang har de mange Overfarter og den ret store Flaade af Færger, som et højest nødvendigt Led i dansk Jernbanedrift.

Fra de færende Folk paa Sø og Land vender vi os paany til et stationært Personale: Depotpersonalet, af hvilket Pudserformænd, Magasinformænd, Vogn-, Maskin- og Magasinpassere samt de som Tjenestemænd ansatte og aflønnede Depotarbejdere er Dansk Jernbaneforbunds Medlemmer.



Vort Billede viser en Depotarbejder foran et Lokomotivs aabne Røgkammer; men det giver iøvrigt kun et højst ufuldstændigt Billede af denne Gruppe Tjenestemænds Virksomhed.

Kort udtrykt, er Arbejdet i Lokomotivdepoterne at sørge for, at Maskinerne er i brugbar Stand, naar Lokomotivpersonalet kommer for at hente dem til Tjeneste i Driften. Maskinerne skal naturligvis være rene, opfyrede, smurte, forsynede med Kul og Vand ect., forinden de forlader Remisen, og det er af stor Betydning og en højst nødvendig Betryggelse for Driften, at dette Arbejde udføres præcist og nøjagtigt.

Den af Depottjenestens Mænd, der er bedst kendt af Offentligheden, er ubetinget Vognpasseren — Manden med Hammeren paa det lange Skaft. Denne Hammers Klang paa Hjulene, som paa en festlig Maade blander sig med Kupédørenes Smeld, Togpersonalets Avertering og Avisdrengens Raab, danner den muntre Jernbanesympfoni, som er kendt af enhver Rejsende.

Men ikke ret mange Rejsende ved, hvad Hammerens egentlige Mission er og at dens korte Slag paa Hjulbandagerne er et vigtigt Led i Sikkerhedstjenesten. Vognpasseren kan præcis høre paa „Tonen“, om Materiellet er i Orden, og hænder det, at en Tone lyder lidt skurrende, undersøges Hjulet nærmere; thi da er der Tegn paa Brud. Et saadant Brud paa en Hjulbandage er jo en meget farlig Ting, og den paagældende Vogn maa øjeblikkelig udsættes af Toget. Men Vognpasseren skal ogsaa ved sin Gennemgang af Toget, der jo ofte skal være tilendebragt under en saa kort Holdetid som 1 à 2 Minutter, i det hele taget have Øjnene med sig; han skal ogsaa se, om der er løse Bremsesaaler — en saadan Tingest kan, om den falder af under Farten, meget let fremkalde en Afsporing — og om der i nogen Henseende er noget at bemærke ved Togets Underdel, dets Koblinger, Bremseindretning m. v.

Som man af dette lille Uddrag af en Vognpassers Virksomhed vil se, er det en ikke uvæsentlig Del af Sikkerheds-



tjenesten, der hviler paa disse Folks Agtpaagivenhed og Kendskab til deres Fag.

Vi har her forsøgt at kaste nogle Strejfflys over vort Forbunds Medlemmers Virksomhed — deres Arbejdsplads.

Om alle Billederne gælder det, at de er taget under de mest gunstige Arbejdsvilkaar. I Mørke og Taage er Arbejdssituationerne andre og betydelig vanskeligere.

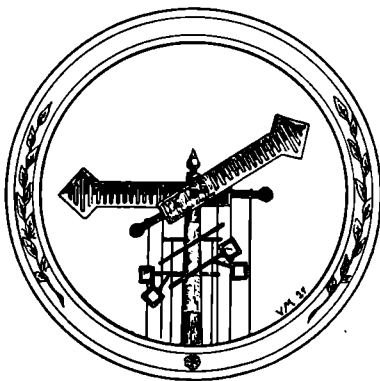
Naturligvis kan Beskrivelsen paa den ringe Plads, der er levnet i Jubilæumsskriftet, kun blive knap og kort. Men vi fandt, at nogle Ord om Faget var berettiget i denne Bog, hvis egentlige Opgave jo er en Omtale af Organisationens Arbejde gennem de 25 Aar.

Vi tør med Sikkerhed sige, at Jernbanemanden holder af sit Fag med hele dets dirrende Liv, dets Spænding og Farer. Paa hans Arbejdsplads kan det tunge Ansvar overfor Rejsende, Gods og Materiel tegne sine alvorlige og manende Skygger; men Bevidstheden om dette Ansvar giver til Gengæld sine Mænd megen Arbejdsglæde og skaber hos dem Bevidstheden om deres Værd i Samfundets Liv. Ogsaa den personlige Risiko — Faren for eget Liv og Førlighed — møder ofte Jernbanens Mand paa hans Arbejdsplads. I de 25 Aar, vort Forbunds Historie omfatter, er 280 af vore Kammerater og Organisationsfæller segnede mellem Skinnerne i Dødens blodige Favntag, og et noget større Antal mistede deres Førlighed.

Her paa denne Plads ved vort Forbunds Jubilæum udtaler vi et: Ære være de dræbte Kammeraters Minde, ligesom vi i Ærbødighed mindes dem, der blev mærket for Livet under deres Gerning. — Det var vel som Regel nogle af de dygtigste Folk og bedste Kammerater, der blev indhentet af Fagets Risiko — af Arbejdets Fare. Og i vore Minders Bog skal disse Mænd, de døde som de, der endnu lever, indtage en særlig Plads.

Men kan vor Gerning mere end de flestes end føre sine Mænd mod Døden, saa er den i sig selv det levende, spil-

lende Liv. Nat som Dag dirrer Hjulene mod Skinnernes Staal, Signalerne lyser, vekslende med advarende rødt og Haabets grønne Farve, der hos os betyder: Kom frit. Telegrafens tikker sine knappe Meddelelser fra Station til Station og Linieklokkerne kalder. Banerne hviler aldrig. Gennem vort Samfundslegeme banker Trafikens stærke Pulsslæg Dag som Nat. — Og vi er Trafikens Tjenere.





**Forbundets Ejendom, Halmtorvet Nr. 4 København.**

## INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side.
<b>Forord</b> .....	V
<b>Vigtige Data i Banernes Udvikling</b> .....	VII
<b>Indledning</b> .....	1
<b>I. Organisationens Barndom.</b>	
1. Organisationens første Sædekorn udsaa	12
2. De første spæde Spirer	17
3. Sammenslutning over hele Landet	31
4. Lønbevægelse	48
5. Statsborgerlig Ret	58
6. Organisationsretten	70
7. Jernbanekommissionens Betænkning og Lønningsloven	74
8. Forbundets Indflydelse	87
9. Den nye Organisationsform og Fællesudvalget	95
<b>II. Overgangsaaar og Brydningstid.</b>	
1. Formandskifte og Taktik	99
2. Tantiømen og Hjælpefondens Grundlæggelse	118
3. Kampen for et Huslejetillæg	122
4. Lønningskommissionen og Personalets Lønningsudvalg	132
5. Lønningslovens Fødselsveer	139
6. 15. Lønningsklasse — Gruppe B	151
7. Forhandlingsregler	158
8. Personalet i Gruppe B. Ny Lønbevægelse	171
<b>III. Krigstid og Kriseaar.</b>	
1. Standsede Forberedelser	181
2. Under stærkt stigende Priser	184
3. Gratiale og Emolumenter	207
4. Den store Lønningskommission og Lønrevisionen	209
5. Statsbanernes Nyordning	220
6. Tjenestetid og Fritid	222
7. Paaskekupet	230
8. I Sparekommissionernes Tegn	234
9. Statsbanerne som Husvært	239
10. Konjunkturtillæggets Nedskæring	241
11. Den faste Stillings Værdi	248
<b>IV. Den disciplinære Retspleje</b>	251
<b>V. Jernbanetidende</b>	255
<b>VI. Forbundets Deltagelse i Kommissionsarbejdet</b>	260
<b>VII. Forbundets Kongresser</b>	261
<b>VIII. Uheldsforsikringsforeningen for de danske Statsbaners Personale</b>	263

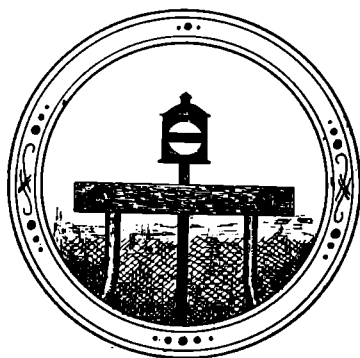
	Side.
IX. Indenrigske og udenrigske Forbindelser .....	265
X. Kasse- og Regnskabsvæsenet .....	273
XI. Hovedbestyrelse og Afdelinger.	
Nogle historiske og biografiske Data .....	280
1. Hovedbestyrelsens Medlemmer i de 25 Aar .....	281
2. Kategoriafdelingerne .....	289
3. Mænd fra Afdelingsarbejdet .....	291
4. Fællesafdelinger .....	292
5. Dansk Jernbaneforbunds Kontorer .....	302
Arbejdspladsen .....	303

---

## BILLEDFORTEGNELSE

	Side.
Harald Jensen .....	4
Portør Fr. Seider .....	14
" J. Ellesøe .....	14
" Lange .....	21
" N. P. Jacobsen .....	21
" A. Olsen .....	21
" N. C. Jøneh .....	21
" J. P. Hansen .....	21
" A. C. Lemming .....	21
" Mortensen .....	21
" H. P. Hansen .....	29
" Chr. Nielsen .....	31
" Johs. Bojsen .....	34
Den første Hovedbestyrelse .....	37
Banearbejder Fr. Fischer .....	41
Skibsfyrbøder S. Jensen .....	41
Overportør Clausen .....	41
Portør H. C. Andersen .....	41
Ledvogter N. Christensen .....	41
Depotarbejder Gravesen .....	41
Banearbejder A. Petersen (Trosborg) .....	41
Portør Guldager .....	41
Kongressen i Odense 22.—23. Oktober 1899 .....	45
P. D. Pedersen, Pakmester, Formand .....	47
V. Tietze, Depotarbejder .....	71
Kongressen i Aarhus 1901 .....	mellem 72—73
Jens Prip, Konduktør .....	73
V. Hørup, Minister for off. Arbejde .....	74
Chr. Rasmussen, Folketingsmand .....	84
Forbundets Organisationsform .....	96
Bruun, Maskiningeniør .....	97
6. ordinær Kongres i København 1904 .....	101
N. P. Christensen, Pakmester, Formand .....	103
Vald. Petersen, Pakmester .....	120
Det første Hjælpefondsmærke .....	121

	Side.
K. M. Klausen, Folketingsmand .....	127
Ivar Berendsen, Toldinspektør .....	137
Vilh. Lassen, Finansminister .....	137
Vald. Olsen, Folketingsmand .....	137
Blem, Folketingsmand .....	137
J. Christophersen, Togbetjent, Forretningsfører .....	164
Hovedbestyrelsen 1910 .....	165
Ch. Petersen, Portør, Forretningsfører .....	182
J. V. Jensen, Togbetjent, Viceforretningsfører .....	187
Hovedbestyrelsen 1917 .....	193
Kongressen i Aarhus 1917 .....	197
Stemmerne for Pladsopsigelseerne tælles op paa Forbundets Kontor, Istedgade 30 .....	201
Den store Lønningskommission .....	213
J. L. Rodevang, Togbetjent, Viceforretningsfører .....	216
Hassing Jørgensen, Trafikminister .....	218
Kofoed, Departementchef .....	219
Andersen Alstrup, Generaldirektør .....	221
Tjenestetidskommissionen .....	225
O. Andersen, Portør, Viceforretningsfører .....	227
J. Friis Skotte, Trafikminister .....	233
Slebsager, Trafikminister .....	249
Chr. Vejre, Togbetjent, Sekretær .....	257
Den nuværende Hovedbestyrelse .....	271
R. Kantsø, Overmatros, Hovedkasserer .....	275
Hovedbestyrelsesmedlemmer .....	282—288
Kategoriafdelingernes Formænd .....	290
Mænd fra Afdelingsarbejdet .....	291
Fællesafdelingernes Formænd .....	293—301
Billeder fra Arbejdspladsen .....	303—311
Forbundets Ejendom .....	315



**RETTELSE:**

**Under Afnittet „Hovedbestyrelsens Medlemmer i de 25 Aar“ mangler:  
Bane næstformand M. Jensen Holstebro 1900–01.**