

VORSTAND

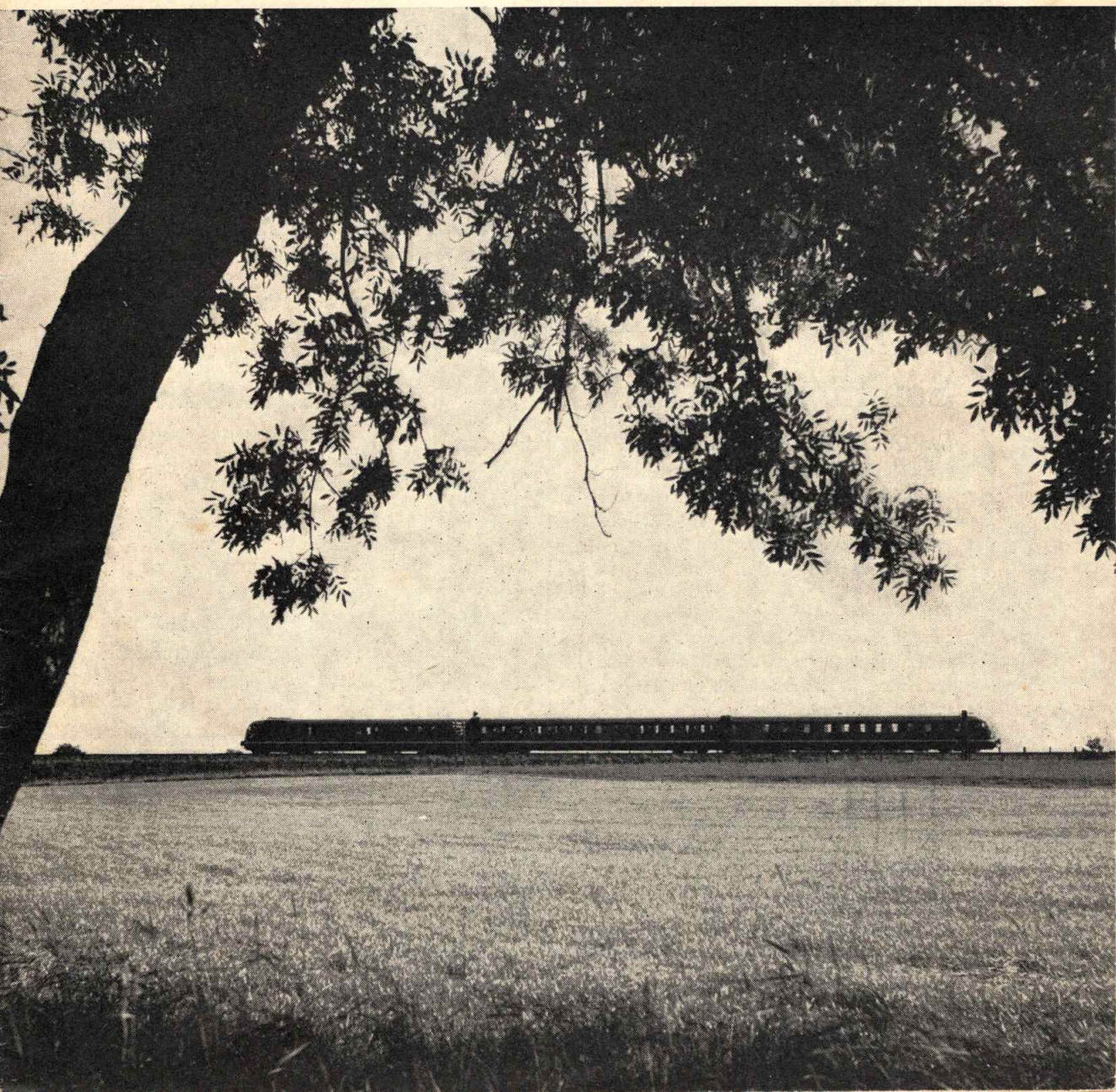
MEDLEMSBLAD FOR JERNBANEFÖRENINGEN



NUMMER 9

31. MAJ 1962

64. ÅRGANG

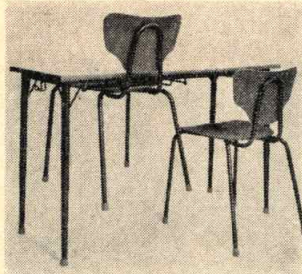




og

**E. JACOBSEN
B. NIELSEN**

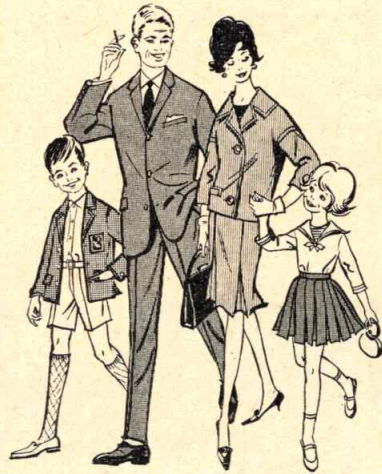
HADERSLEVVEJ 110 B - KOLDING
TELEON 3511 - 3578 (7.00-17.00: TLF. 4617)



Specialfabrik for
**SKOLE -
KANTINE -
MØBLER**
og
**SPISE-
KØKKENER**
M. M.

LEVERING OVER HELE LANDET

Uden udbetaling



Som ansat ved

D S B

kan De få en

beklædnings-
konto

til et beløb af

600 kr.

mod betaling af

60 kr. pr. måned

i 10 måneder

J. ALBERTSEN

Nørre Farimagsgade 68-70 2 minutter fra Nørreport Station

Sommerhusgrunde

St. Karlsminde pr. Hundested

fra »Karlshøjgård« i naturskønt bakket landskab sælges højtbeliggende sommerhusgrunde i størrelse 4061 alen²-5000 alen² pris: 8.500-10.000 kr. pr. grund. Udbetaling fra 1.000 kr.

Hald ved Liseleje

Fra »Kirkebondegården«, herfra sælges endnu nogle få grunde, kun 300-900 meter fra Kattegat i størrelse 4-5.000 alen² pris: 2,50 kr. pr. alen².

Iøvrigt grunde og sommerhuse i Nordsjælland, køb og salg ved

Statseksam. ejdmgl.

KARL L. JENSEN

Tømrergade 3, Telf. Hundested 76

HOTEL KLITBAKKEN

LØKKEN

Et moderne badehotel

Åben hele året

Indhent brochure

Ny hotelafdeling

Værelser med eget bad, toilet og balkon

Ny moderne spise- og danserestaurant

til ca. 450 kuverter

De kan med fordel afholde Deres kongresser her (Op til 250 personer)

Kendt for dets gode mad

Pension 32-45 kr.

Reserver plads i god tid

Telefon 166 - 167

Af indholdet:



Farvel til 2 statsbaner

Hovedbestyrelsesmøde

Er staten en dårlig arbejdsgiver

Personalepolitik

Langs banen

Lønforliget igen

Statsfunktionærernes Låneforening



Redaktion: E. Svendsen (ansvarshavende) og G. Kragballe, Trommesalen 2, 5., København V. Tlf. C. 11.314.

Annoncer: Studiestræde 49, København K, Tlf. Central 12.327 og Palæ 1142. Giro 222.89.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Hvor gælder principperne?

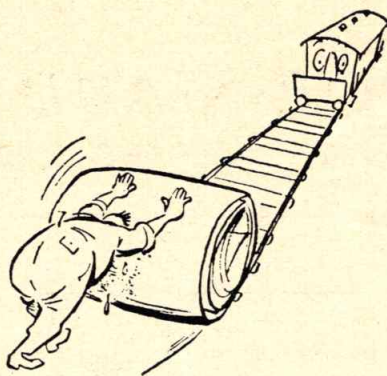
Allerbedst som vanskelighederne syntes fuldstændig uoverstigelige, fandt en række politiske partier frem til, hvorledes landets usikre økonomiske situation kan genoprettes. Forliget bygger på indførelse af en »Oms« fra 1. august d.å., og dette giver næppe anledning til større forbavselse. Mere overraskende er så afgjort, at opkrævningen vil finde sted med 9 pct. i en gros-ledet, når man erindrer de mange udtalelser fra regeringens side om velsignelserne ved at opkræve i detail-ledet. Et fuldyrdet bevis på, at principper er et – praktisk politik noget helt andet. Foruden »Oms« en omfatter det politiske forlig en lang række andre forslag, der skiftevis begrænser og udvider den økonomiske aktivitet, og som vil blive betragtet med blandede følelser alt efter temperament og vel især efter, hvorledes man rammes af forliget.

Det samlede saneringsforslag giver udtryk for en virkelig indsats, for at få brikkerne i puslespillet sat på plads. Med det nys overståede lønforlig in mente, må det erkendes, at den påståede opfindsomhed for at finde frem til de nu vedtagne lønforbedringer langt fra kan stå mål med den opfindsomhed, der lægges for dagen, når pengene skal tilbage til statskassen. Af særlig interesse for tjenestemændene indeholder »Oms-forliget« bl.a. angreb på det lønregulerende pristal, idet dette fra 1. april 1963, skal renses for skatter og afgifter. Når det vel betænkes, hvilke bemærkninger der fra politisk side faldt omkring før omtalte forlig, gående ud på det fejlagtige i »kun 4 år efter lønningslovens tilbliven« ikke at anvende § 88 ved forhandling om reallønsregulering virker det forstemmende, at pristalsreguleringen fra samme lov ikke underkastes samme principielle indstilling.

Det kan formentlig ikke i dette tilfælde være et spørgsmål, om man kan lide en ting eller ej, men udelukkende under hvilke forudsætninger loven af 1958 er vedtaget suppleret med den flertalsindstilling, der blev afgivet af pristalsudvalget af 1958. Tilsyneladende ønskes principperne ikke konsekvent forsvaret, og det planlagte angreb på det lønregulerende pristal må derfor ikke洛夫æstes, før de interesserede parter har fået lejlighed til at forhandle sagen. Så meget mere, som det er indlysende, at navnlig tjenestemænd og ligestillede er mere sårbare over for en forringet pristalsregulering end andre grupper, for hvem prisudviklingen kan imødegås med ændrede aftaleforhold, større avancer, friaktier m.v.

Når der ikke er mulighed for at kræve principperne opretholdt, må det med billighed forlanges, at alle samfundsgrupper får samme ret til at lade sig indpasse i den økonomiske sanering og vel at mærke helst med samme muligheder for retfærdig behandling.

Farvel til 2 statsbaner



Den 17. maj vedtog folkettingen ved 3. behandling lov om nedlæggelse af banen fra Nyborg til Fåborg og lov om flytning af Fåborg-Mommark færgeruten til Bøjden-Fynshav.

Ikke mindre end 5 banestrækninger når i foråret 1962 pensionsalderen for at bruge et urbant udtryk.

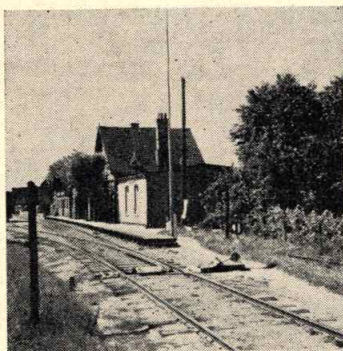
Det er mange, det er store skår, der i de seneste år slås i landets banenet.

Med udgangen af marts forsvandt såvel Højerbanen som Horsens Vestbaner, og fra den 27. maj 1962 endvidere delstrækningen Frederikshavn-Sæby foruden de 2 statsbaner Nyborg-Fåborg og Mommark Færge-Sønderborg.

Det er dette forår fortrinsvis staten, der må betale gildet i form af nedskæring i antallet af banekilometer, og det er da også den statslige del af anden runde, vi her skal høre lidt om.

Høre lidt, inden endnu flere biler lukkes ud på de fynske og alske veje, der så måske skal udbygges, udvides, og hvem skal så betale. Det skal blandt andet skatteyderne, men hvad, der spares jo også mange penge, når bemeldte baners underskud ikke mere skal dækkes!

Nej, der var engang – lad os også holde os det for øje – der var engang, da det at få en bane var livsvigtigt for en egn.



Kirkehørup havde mission både som kro og jernbanestation allerede under amtsbanerne, og dette varede også DSB-tiden ud.

Arbejdet herpå begyndte f.s.v. angår Fyn på diskussionsplan allerede i 1872 og var kædet sammen med plan om Odense-Svendborg banen, og der var da morsomt nok tale om en bane Nyborg-Bøjden. Man kan kalde det fremsyn eller andet, men i hvert fald bliver det Bøjden eller det nærliggende Dyndkrog, der bliver den fremtidige færgeoverfarts fynske ende-havn.

Konkret forslag i landstinget om bl.a. Ringe-Fåborg fremkom i 1877-78, og S.F.J. tilbød at overtage driften mod 8.000 kr. pr. banemil de første 5 år, 9.000 de næste 5 år og 10.000 i de resterende år til 1900.

Loven blev iøvrigt vedtaget 16. juni 1879, og delstrækningen Rin-

ge-Fåborg åbnet den 17. april 1882.

3 lokomotiver, 7 person- og 32 godsvogne klarede de 3 daglige togpar, der snart blev til 4.

Lov af 8. maj 1894 åbnede vejen for også delstrækningen Nyborg-Ringe og ligeledes som statsbane. Åbning fandt sted 1. september 1897, og for denne strækning ligeledes med S.F.J. som formynder. Dette baneselskab forpligtede sig til – for 25 år, eller til DSB ønskede at gøre brug af lovhjemlet ret til at overtage strækningen Odense-Svendborg – at forpagte mod 2 pct. årlig, hvis overskud på driften da indtil 3 pct.

Ved denne stræknings åbning blev yderligere ibrugtaget 2 loko, 7 person- og post- samt 20 godsvogne, og togantallet blev 5 par pr. dag.

Hermed var ialt 55,8 km enkeltsporet statsbane, indhegnet og med 22,5 kg skinner i grusbilast ibrugtaget. Anlægssummen indbefattet ekspropriation beløb sig til ialt 3.354.000 kr.

Strækningen var, godt udrustet med linietelefon og telegraf, stærkt befærdet, idet der eksempelvis i 1914 kørtes 11 persontog og i 1933 15/17 tog. Fra 1. oktober 1933 blev der dog foretaget en reduktion til 10/13 derved, at visse tog blev erstattet med rutebiler.

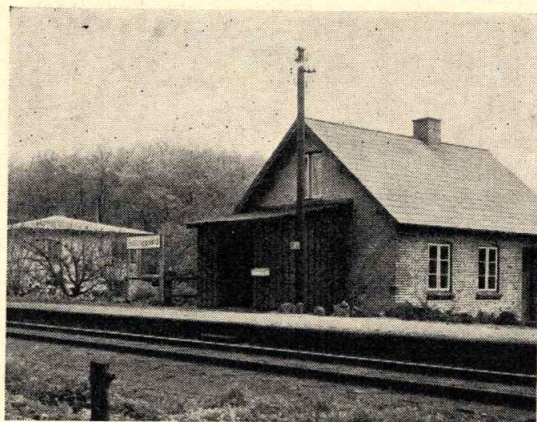
Forpagtningsafgiften var op mod 1922 55.000 kr. årlig, og i tiden 1922 til 1942 70.000 kr.

Motorisering af trækraften mærkede banen allerede fra 1926, idet der i dette og følgende år til S.F.J. anskaffedes 4 stk. 4-akslede benzinmotorvogne, der i 1930/31 nåede at køre ialt 480.000 km. Dette, at der tilkom billigere trækraft, bevirkede, at der i 5-året fra 1926 skete en forøgelse i samlet antal togkilometer på 305.000. I efteråret 1932 føjedes hertil yderligere 8 stk. 330 hk-dieselmotorvogne, og dette betød for også Nyborg-Fåborgbanen en stærk tilbagegang, hvad damp angår.

Efter at banen pr. 1. oktober 1933 overtog rutebilkørslen Nyborg-Ringe blev togtallet som nævnt nedskåret, og en undersøgelse i de følgende 2 år gav som skønnet resultat, at der ved selvstændig drift af banen måtte regnes med et negativt slutresultat på kun 14.000 kr. Hertil må dog retfærdigvis føjes, at der måtte påregnes ca. 250.000 kr. over de kommende 6 år til sporforstærkninger, og at der endvidere var regnet med en årlig besparelse fremover på 20.000 kr. i bevogningsudgifter.

Da statsbanernes splitflag den 1. april 1949 gik til tops på de sydfynske stationer, lå de 17 af disse på strækningen Nyborg-Få-

Boltinggård trinbræt i DSB-tiden (fot. P. Thomasen).



borg. Endvidere havde banen da 25 vogterhuse ved de 164 niveauoverkørsler. Som den eneste af alle SFJ strækninger var Nyborg-Ringe forsynet med faldvisere.

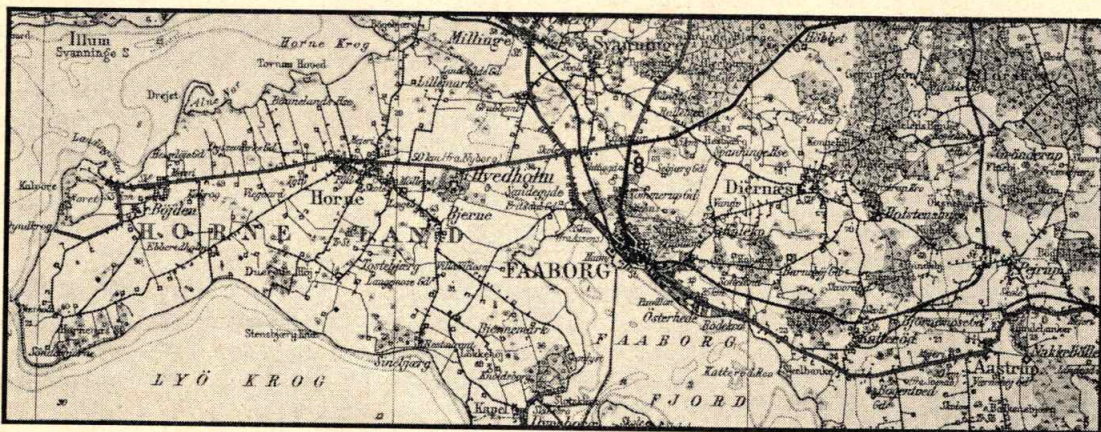
Ser vi på banens udstyr og kapacitet ved nedlæggelsen ser vi, at maks. hast. er 75 km/t, overbygningen IV hhv. V begyndende i Nyborg og akseltrykket 16 t. Så svære lokomotiver som P og PR samt MT og MH må foruden selvfølgelig DF befare strækningen. Skal vi så endelig hertil føje, at 5 stationer helt eller delvis er udstyret med fremskudte signaler, og at alle mellemstationer har signaler med gennemkørselsangivelse, ja så har vi ridset op – meget kort

ganske vist – lidt fra de mange slidsomme år i samfundets tjeneste.

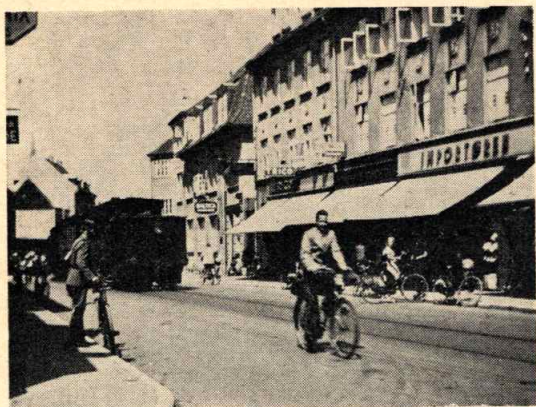
Fremtiden øst for Lillebælt er den, at den østlige del (Nyborg-Ringe) helt og straks nedlægges, medens Ringe-Fåborg indtil videre bevares som godsbane, uden at der på forhånd er givet udtryk for noget bestemt længere eller kortere åremål, hvori denne løsning skal være gældende.

Overfarten Fåborg-Mommark Færge

vil vi ikke inddrage i nærværende al den stund, at der vel forestår en nedlæggelse også her, men at denne, da afløsningen først kan



Fåborg købstad har ikke kendt sin besøgstid. I løbet af en halv snes år er samtlige byens jernbaneforbindelser forsvundet, og byen må nu – trafikalt – se sig sat udenfor. Landevejstrafikken til Bøjden vil formentlig også gå uden om byen.



Loko J 20
i Sønderborgs
gadetraffic (fot.
P. Thomassen).

forventes ibrugtaget 1965, indtil videre ikke bliver aktuel. Anlæg af nye færgehavne ved Bøjden og ved Fynshav samt bygning af nyt skib vil selvsagt kræve tid, og om ikke andet opnås i hvert fald, at Fåborg by ikke på én gang stilles over for det, der i en fynsk avis kaldes at blive anbragt i en baneørken.

Als er så tilbage

Als med en særpræget baneskæbne er for så vidt omfattende beskrivelse værd, men skal vi ikke nøjes med at holde os til den triste kendsgerning, der hedder Alsbanens lukning. Denne bane – ung af år – indtager noget af en særstilling blandt det statslige udvalg. Mon det ikke er den blandt vore baner, der kommer nærmest begrebet bjergbane? I hvert fald har man indtrykket af, at næsten alle de småbakker, som amtsbanen kravlede op og ned af, også blev lagt til grund for den pr. 15. marts 1933 åbnede statsbane.

Med sine beskedne 19,9 km og faldtalt helt op til A 7, med sine krøreminicenser fra amtsbanetiden og med – dette til trods – store planer om led i landsdelsforbindelse for øje, må man vel erkende, at der blev skudt over målet, eller var det alene en nødvendig omkostning at anlægge banen for at

måtte overtage rutebilkoncessioner i hobetal, hvem kan sige det i dag?

Imidlertid kunne strækningen ikke leve op til de store idealer, og hurtigt blev det da også rutebilerne, der overtog forbindelserne til færgen, selv om begge transportmuligheder samtidig eksisterede. Hvor mange sommerdage har ikke rutebilen taget alle færgens almindelige rejsende, medens store skarer skolebørn på udflugt samt en stykgodsvogn var, hvad der levedes toget.

Mange morsomme lokaloplevelser knytter sig til denne korte strækning, der vel frem for nogen statsbane var forlenet med lokal-kolorit a la privatbane, og uanset idealer o.s.v. må man fastslå denne egenartede stræknings likvidation som særdeles beklagelig historisk set.

En fuldstændig nedlæggelse venter denne strækning. Als bliver baneløs, når bortses fra sporet over Chr. d. IX's bro, et spor, der forbinder stationen med de udstrakte havnespor på ø-siden. I Jernbanegade derimod vil asfalt hurtigt dække skinnerne, der derved lettest og billigst elimineres. En tiltrængt lettelse i denne gades trafikforhold bliver følgen.

★

Dansk Post- og Telegrafforening

afholdt delegeretmøde i København i dagene 21.–22. maj 1962.

Delegeretmødet beskæftigede sig især med statstjenestemændenes lønforhold, telekommunikationens fremtid og ændringen af postvæsenets arbejdsmetoder med heraf følgende forbedringer og udvidelser af uddannelsen.

Overpostassistent *Jens Christensen* blev valgt som foreningens formand.

Den Danske Toldetatsforening

afholdt delegeretmøde på Nyborg Strand søndag den 13. maj d.å.

Debatten på mødet drejede sig om bl.a. Damsgaard Hansen sagen og toldetatsforeningens stilling til denne sag samt de overståede lønforhandlinger. Endvidere drøftede man toldvæsenets kompensationsordning.

Overtoldassistent *N. Kjærbo* blev valgt som foreningens formand for den kommende periode.

Dansk Lokomotivmands Forening

afholdt kongres i København i dagene 22.–24. maj 1962.

På kongressen drøftede man indgående de nye uddannelses- og advancementsregler for lokomotivpersonalet samt de fremsatte planer til udvidelse af foreningens feriehus ved Kalundborg.

Lokomotivfører *E. Greve Petersen* blev valgt som foreningens formand.

Kongresperioden blev iøvrigt udvidet til 4 år.

— — —

I alle 3 organisationer blev vedtaget kontingentforhøjelser.

Hovedbestyrelsesmøde

er afholdt i trafiketaternes foreningslokaler, Trommesalen 2, 5., København, den 8. og 9. maj 1962 med følgende

DAGSORDEN:

1. Meddelelser fra formanden
2. Lønsituationen
3. Normeringsloven 1962/63
4. Beretning fra forretningsudvalget angående ydede understøttelser efter lovens § 1 C
5. Beretning fra regnskabs- og budgetudvalget (herunder regnskabet for 1961/62)
6. Beretning fra hovedkassereren
7. Beretning fra lokalerådet
8. Beretning fra sprogudvalget
9. Beretning fra det selskabelige udvalg for København
10. Beretning fra låneforeningen
11. Beretning fra redaktøren
12. Beretning fra feriehusudvalget
13. Beretning fra udvalget vedrørende kontorassistenters uddannelse
14. Normeringsloven 1963/64
15. Forslag til forretningsorden for hovedbestyrelsen
16. Protokollens godkendelse.

Formanden, overtrafikassistent *E. Svendsen*, åbnede mødet og bød velkommen. I stedet for afdelingsingeniør *F. P. Pedersen* og trafikinspektør *E. A. Lynge*, der havde meldt forfald, var indkaldt suppleanterne, henholdsvis afdelingsarkitekt *F. G. Holm* og ekspeditionssekretær *B. Friis*.

ad 1. Formanden refererede en lang række enkelt-sager, hvoraf bl.a. kan nævnes, at 1. kreds har gjort indsigelse imod, at flere stillinger på samme tjenestested besættes efter ét pladsopslag. Spørgsmålet har været forelagt generaldirektoratet, og eventuelle tvivlstilfælde vil fremtidig blive drøftet med foreningen.

Der er modtaget en lang række forespørgsler vedrørende beskatning af frirejser i udlandet. Umiddelbart er det den enkelte skatteydets pligt på selvangivelsen selv at angive værdien af et eller anden gode, men mulighederne på det nævnte område er så flydende, at spørgsmålet nærmere må drøftes jernbaneorganisationerne imellem.

På en eller anden måde vil medlemmerne til sin tid blive underrettet om, hvilken fremgangsmåde der bedst kan følges.

Foreningen har fra generaldirektoratet modtaget et tilskud på 450 kr. til afholdelse af foredrag i finansåret 1962/63 og et tilskud på 1.000 kr. til afholdelse af udgifter ved sprogundervisning i finansåret 1961/62.

1. kreds' gruppe i Korsør har anket over forskellige forhold omkring etableringen af et nyt sikringsanlæg i Korsør. Sagen er taget op til behandling.

En del stationschefer har henvendt sig til foreningen i anledning af forestående reducere af assistentuddannet personale på landstationer i 21. lønningsklasse. Ved stationsreguleringen pr. 1. april rykkede en del landstationer fra 18. op i 21. lkl., hvilket i henhold til bestående aftale skulle have medført udveksling af trafikekspedienter med trafikassistenter. Foranlediget heraf, og også fordi manglen på assistentuddannet personale bliver mere og mere følelig på bystationerne, har hele spørgsmålet om anvendelse af trafikassistenter på udprægede landstationer været drøftet med generaldirektoratet.

Der vil herefter ikke på de oprykkede stationer blive stationeret trafikassistenter, ligesom der på en række andre stationer i samme lønningsklasse vil blive udvekslet trafikassistenter med trafikekspedienter.

Med hensyn til afløsningen skal al afløsning af stationsforstandere i 21. lønningsklasse ske ved trafikassistenter.

Der har været ført forhandling i generaldirektoratet vedrørende aflønning af reservemestre. Der var i 1961 blevet skitseret en ordning, hvorefter reservemestertjeneste, der udføres af færdiguddannede time-lønnede håndværkere (reservemestre) i stedet for med kvotaløn af 1. løntrin i 15. lønningsklasse kunne aflønnes efter reglerne for håndværkere. Herefter ville de trufne særordninger, såsom fuld løn under sygdom, højere betaling for skæve helligdage og adgang til i et vist omfang at medregne reservemestertjeneste i lønningsancienniteten ved senere ansættelse i mesterstilling i 15. lønningsklasse samtidig bortfalde.

Reservemestre, som måtte ønske det, kunne vælge den hidtidige lønordning m.v. for reservemestertjeneste, men betingelsen for valgfrihed måtte være, at den enkelte reservemester forud og én gang for alle meddelte, hvilken aflønningsform han ønskede, idet der ikke senere kunne ske ændring heri.

Der var imidlertid dengang enighed om at udsætte drøftelserne, indtil det viste sig, om tildelingen af overenskomsttillæg til tjenestemandslønningerne ville rette skævhederne i aflønningen op.

Dette skete for så vidt også, men det må erkendes,

at den senere stigning i håndværkerlønningerne påny har bragt os tilbage i samme misforhold.

Det var ved forhandlingen ikke muligt at nå frem til en løsning af problemet, men organisationerne vil senere fremkomme med et nyt oplæg i sagen.

Af en lang række funktionssager kan nævnes spørgsmålet om funktionsreglernes overholdelse ved overfarterne, der har været drøftet med søfartsvæsenet. Der var enighed om, hvorledes reglerne bør praktiseres, og der vil herefter formentlig blive ro om sagen.

Vederlag én gang for alle i anledning af merarbejde vil fremtidig i tilfælde, hvor merarbejdet udføres i egen stilling, blive fastsat under hensyn til stillingens karakter.

Kontorassistenter, der oppebærer personligt tillæg i henhold til lønningslovens § 120, stk. 2, vil få eventuel overarbejde godtgjort efter satserne for 9. lønningsklasse.

Spørgsmålet om ansvaret i henseende til motorloven for lastbilers tilstand vil i anledning af en bøde-sag blive taget op til behandling.

Forskellige forhold omkring nedlægningen af Nyborg-Fåborg banen, bl.a. stationering af overtalligt personale, fribefordring m.v. har været drøftet med 2. distrikt og generaldirektoratet.

Forholdene er endnu ikke endelig afklaret.

På grund af nedskæring af statsbanernes anlægsbudget vil der ikke i indeværende finansår blive tale om ekstraordinære beløb til modernisering af lejeboliger.

Generaldirektoratet fastholder, at halvdelen af merudgiften til installation af oliefyrr skal afholdes af de respektive lejere.

Tillidsmandskursus afholdes i år i ugen 16.-23. september.

Spørgsmålet om sejlpengenes graduering har været til behandling i lønningsrådet, hvor der ikke kunne opnås tilslutning til centralorganisationens forslag. Centralorganisationens formand har forbeholdt sig ret til påny at rejse sagen.

Forskellige spørgsmål omkring sejlpenge og time- og dagpenge på Kalundborg-Århus overfarterne er forelagt jernbaneorganisationernes fællesudvalg.

Det samme er tilfældet for så vidt angår inddragning eller flytning af arbejdsfrie dage i tørnlistenerne.

Lørdagsfrihedsordningen i administrationskontorer har givet anledning til forskellige spørgsmål omkring søgning af tjenestefrihed, der nærmere vil blive drøftet med generaldirektoratet.

En gennemgang i finansministeriet af de forskellige honorarordninger bl.a. dispositionshonorarer er nær forestående.

Satserne for ophold på etaternes fagskole er af centralorganisationen forlangt forhøjet.

Der har været ført flere forhandlinger om de fremtidige personaleforhold i Rødby Havn. For Jernbaneforeningens vedkommende skulle forholdene nu omtrent være afklaret, idet der – bortset fra et enkelt område – blandt personalet i Gedser har været et overtal af ønsker om at komme til Rødby Havn.

Stillinger, der ikke kan besættes med personale fra Gedser, vil blive bekendtgjort ledige på sædvanlig måde.

Foreningens forslag om forskellige ændringer af uniformens udseende er i det store og hele tiltrådt af generaldirektoratet. Forslaget drejer sig navnlig om ændring af søfartspersonalets ærmedistinktioner.

Centralorganisationen har anmodet om en forhøjelse af kørselsgodtgørelsen for brug af eget befordringsmiddel.

Overarbejdsatserne vil i anledning af stedtillægsændringerne blive forhøjet med 0,20 kr. pr. time fra den 1. april d.å.

Trafikassistent *O. H. Jensen* omtalte den af kredsens gruppe i Korsør rejste sag vedrørende sikringsanlægget. Det kan efterhånden blive opfattelsen, at sikkerhedsbestemmelserne skal tilpasses anlæggene, og ikke – som det burde være – at anlæggene bygges efter de bestående sikkerhedskrav. Det kan formentlig heller ikke være hensigten, at signalvæsenet skal drive personalepolitik inden for trafiktjenestens område. Rykkede for en snarlig forhøjelse af satserne for ophold på fagskolerne. Kritiserede, at der – navnlig i den senere tid – tilgik forflyttet og forfremmet personale al for sen underretning om forflytninger og især forfremmelser. Det kunne ikke være rimeligt, at personalet skulle underrettes om disse forhold gennem dagspressen flere dage før det skete gennem statsbanerne. Måtte være muligt med en forhåndsunderretning.

Værkmester *Jens Nielsen* henlede opmærksomheden på de dårlige lokaleforhold i kontorbygningen i maskindepotet Helgoland. Var klar over, at reservemestrenes forhold egentlig ikke vedrørte Jernbaneforeningen, men foreningen måtte dog være interesseret i en stadig tilgang af kvalificeret personale til mesterstillingerne. I 1947 lå mesterlønningerne ca. 1.000 kr. over håndværkerlønningerne pr. år, men allerede i 1948 var det omvendt, og siden har misøren bestået. Var klar over det vanskelige i at gennemføre en regulær aspirantordning navnlig på mindre værksteder, men mente det muligt at finde frem til en aspirantordning kombineret med hjælpeværkmestre.

Overbanemester *Jens Lund* omtalte forskellige forhold omkring modernisering af tjeneste- og lejeboli-

ger og lejernes deltagelse i afholdelse af udgifterne hertil. Skitserede forskellige muligheder for nye veje på dette område.

Overtrafikassistent *C. W. Jensen* rettede på baggrund af besættelsen af en ledig stilling spørgsmål til formanden om de henvendelser, der i anledning af pladsbesættelser foretages fra foreningens side.

Trafikkontrollør *S. Hjortevang* og kontorassistent *frk. S. Moesgaard* redegjorde for problemerne omkring arbejdsfrie lørdage i administrationskontorer.

I diskussionen om beretningen deltog iøvrigt *G. C. T. Kristiansen, A. C. Hansen, K. V. Svensson, B. Friis* og *E. B. H. Hansen*.

Efter at formanden havde repliceret godkendtes beretningen.

ad 2.

Formanden redegjorde for udviklingen efter det ekstraordinære hovedbestyrelsesmøde den 17. marts og gennemgik folketingets behandling af finansministerens lovforslag til ændringer i lønningsloven. Har været udførligt omtalt i »Vor Stand«. Havde været interesseret i udbetaling af ferieløn til alle én gang om året, men fra anden side var der lagt vægt på, at udbetalingen skete i forbindelse med afholdelse af ferie. Betragtede indeværende finansår som et prøveår.

Vedrørende problemerne omkring 8. lønningsklasse var der til flere sider taget nyt initiativ af centralorganisationen.

Ligeledes ville centralorganisationen igen bringe sit forslag om en ændring af statstjenestemændenes forhandlingsret på lønområdet frem i SLF.

O. H. Jensen takkede for de fortsatte forsøg på en løsning af 8. lønningsklasseproblemet, og 1. kreds ville foreløbig afvente resultatet heraf, før man foretog sig videre i sagen. Efterlyste en snarlig indstilling fra centralorganisationen til spørgsmålet om tjenestemændenes forhandlingsret.

Taget til efterretning.

ad 3.

Formanden gennemgik de opnåede resultater.

Stationsforstander *Lau-Jensen* takkede for arbejdet i stationsklassificeringsudvalget og

afdelingsarkitekt *F. G. Holm* takkede for støtte til en forbedring af arkitekternes lønmæssige placering.

Taget til efterretning.

ad 4.

Der var ikke ydet understøttelser i den forløbne periode.

ad 5.

Formanden for regnskabs- og budgetudvalget – trafikkontrollør *S. Hjortevang* – aflagde beretning for regnskabsåret 1961/62 og gennemgik de enkelte poster på regnskabet.

Økonomien var stadig god og stabil og budgetterne i det store og hele overholdt.

Regnskabet balancerede med 444.842,26 kr. og udviste et overskud på 10.390,56 kr.

Taget til efterretning.

ad 6.

Hovedkassereren – trafikkontrollør *E. Christiansen* – gennemgik de omdelte oversigter over reservefondsregnskabet.

Foreningens formue var med udgangen af regnskabsåret 474.114,70 kr.

Taget til efterretning.

ad 7.

Sekretæren gennemgik regnskabet for trafiketaternes foreningslokaler og gjorde rede for udkastet til en ændret anvendelse af lokalerne, der tager sigte på en nedlæggelse af restaurationsvirksomheden til fordel for en bedre udnyttelse af pladsen til foreningsformål.

Taget til efterretning.

ad 8.

Sekretæren aflagde beretning. Der er stadig stor efterspørgsel efter foreningens sprogplader, og beholdningen af plader bliver fortsat kompletteret.

Taget til efterretning.

ad 9.

Udvalgets formand – trafikassistent *O. H. Jensen* aflagde beretning. Der har i afvigte sæson kun været afholdt de traditionelle møder og sammenkomster.

Taget til efterretning.

ad 10.

Formanden aflagde beretning. Låneforeningen af 1883 vil tilbagebetale 10.000 kr. af det beløb, Jernbaneforeningen har investeret i låneforeningen. Lånegrænsen er sat op til 1.640 kr.

Taget til efterretning.

ad 11.

Sekretæren aflagde beretning og gennemgik medlemsbladets regnskab. Trods betydelige stigninger i omkostningerne på grund af løn- og portoforhøjelser

er budgettet kun overskredet med ca. 2.000 kr. Bl.a. for at stabilisere bladets økonomi vil der kun udkomme ét nummer i december måned 1962. Det er hensigten at knytte endnu en medarbejder til bladet.

Taget til efterretning.

ad 12.

Udvalgets formand – trafikassistent *O. H. Jensen* redegjorde for de hidtidige undersøgelser med hen- syn til mulighederne for erhvervelse af feriehus.

A/S Civiletaternes sommerhuse har henvendt sig til de 3 etatsorganisationer om anbringelse af yderligere midler i sommerhusene i Kobæk, hvor det er hensig- ten og iøvrigt også nødvendigt at foretage en udskift- ning af nogle af de nuværende bygninger.

Byggeplanerne går ud på opførelse af yderligere en række huse af type som det nuværende Vesterled, men med mere moderne bekvemmeligheder.

Feriehudvalget indstillede, at der ydes aktiesel- skabet et lån på 40.000 kr. mod pant i ejendommen og under forudsætning af at nuværende pantebrev i ejendommen konverteres, således at renten forhøjes, pantebrevene gøres opsigelige og afdrages, samt at de 2 andre organisationer tiltræder samme ordning.

Hovedbestyrelsen diskuterede forslaget og organi- sationens forhold til aktieselskabet.

26 stemte for at yde lånet på de opstillede betingel- ser. 2 stemte ikke.

ad 13.

Formanden aflagde beretning og refererede for- skellige henvendelser om spørgsmålet. Udvalget af- venter betænkning fra udvalget vedrørende personale- anvendelse i centraladministrationen, forinden man går videre i arbejdet.

Taget til efterretning.

ad 14.

Formanden udbad sig bemyndigelse til at lade spørgsmålet behandle i normeringslovsudvalget.

Bemyndigelsen givet.

ad 15.

Sekretæren redegjorde for baggrunden for forsla- get, der vedrører ændringer i foreningens kassevæsen og regnskab.

Efter gennemgang af de enkelte ændringsforslag og besvarelse af forespørgsler *godkendtes forslaget enstemmigt.*

ad 16.

Protokollen godkendt.

ER STATEN EN DÅRLIG ARBEJDSGIVER?

Kritisk bedømmelse af statens personalepolitik ved revalideringschef cand. jur. Jørgen Kock

For nogen tid siden havde jeg lejlighed til at kig- ge inden for i kantinen i en større erhvervsvirk- somhed i København. Det var netop i middags- stunden, og personalet sad ved teaktræsborde og nød frokosten. Forkromede mad-vogne kørte om- kring med små varme retter til absolut overkom- melige priser, et væld af grønne planter skabte hygge i det store rum, og lyset faldt smukt ind i lokalet gennem dekorative, træindfattede loft- skakter.

Det hele sceneri mindede mest af alt om spise- salonen på en Middelhavs-liner ved lunchtid. Vedkommende, der viste mig rundt, sagde forklar- ende:

– Vi vil gerne have, at vort personale kan lide at være her, at det føler sig godt tilpas i virksom- heden – og så er der jo også det, at mange af vore unge, ugifte folk ville leve af havregryn og wien- nerbrød, hvis vi ikke gav dem mulighed for at få et måltid varmt mad til en billig penge i deres frokostpause!

Det slog mig straks, at den slags betragtnin- ger – så naturlige de end kan forekomme i vore dage – endnu langt fra har vundet indpas på lan- dets største arbejdsplads: statstjenesten. Personale- trivselssynspunktet anlægges i almindelighed ikke i staten.

De forskellige statsstyrelser har ganske vist båd- e personalekontorer og personalechefer, men de beskæftiger sig kun med de rent ekspeditions-mæs- sige ting såsom ansættelser, lønberegninger og – i den sidste ende – afskedigelser.

Spørgsmålet om den enkelte ansatte trives på sin statslige arbejdsplads, om han eller hun er kommet på sin rette hylde, om vedkommende har

– Skønt statstjenesten er landets største arbejdsplads, anlægges der i almindelighed ikke personaletrivsels-synspunkter inden for staten fastslås det i denne artikel af cand. jur. J ø r g e n K o c k, der er leder af revalideringscentret i Vejle. Artiklen har været offentliggjort i »fællesrådet« og gengives her i relation til en efterfølgende artikel af en af bladets læsere.

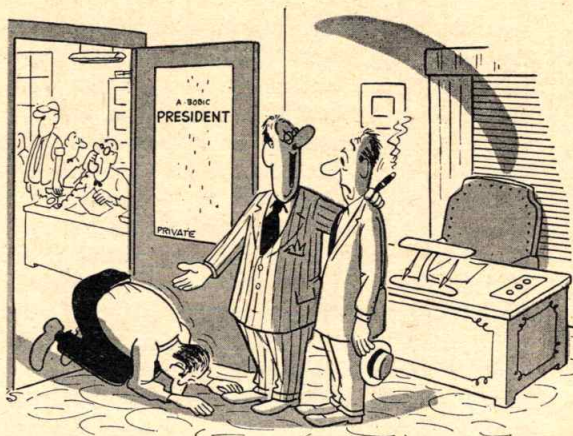
tilstrækkelige udfoldelsesmuligheder for sine evner, eller måske omvendt stilles over for store krav, er der normalt ingen, der kerer sig om. Personalepolitikken, der føres, er for så vidt konsekvent: man får ved pæne begyndelseslønninger det personale ind, man ønsker – og så er det løb stort set kørt.

Hører man ikke ligefrem beklagelser fra de nye medarbejdere, regner man med, at de nok er faldet til på arbejdspladsen. Så kan – for at sætte sagen på spidsen – deres kort i kartoteket såmænd magerligt stå upåagtet i kassen i 25 år; da skal det nemlig efter de gældende regler tages op, fordi vedkommende på det tidspunkt er berettiget til at få et diplom og 250 kr. i jubilæumsgratiale!

Problemerne omkring ledelsen af statens personale har af en eller anden uforklarlig grund altid været henvist i anden række i forhold til de øvrige arbejdsområder. Og dog – er det så uforklarligt endda? Lad os se lidt nærmere på de forudsætninger, som personalelederne inden for statstjenesten møder med. Det er naturligvis en meget vid kreds af personer, der er tale om, folk med vidt forskellig uddannelse og arbejdsområde, men fælles for dem alle er det, at de på intet tidspunkt har skullet gennemgå nogen skoling i varetagelsen af personaleledelsens mangeartede opgaver.

De føler sig derfor – hvis de ikke ligefrem har fået lederegenskaberne ind med modermælken – på gyngende grund, når de en skønne dag står midt i problemerne og har ansvaret for deres løsning. Man kan jo så udmærket være en dygtig jernbanemand, lærer, forstmand, jurist eller læge – uden på nogen måde at have forudsætninger for at lede et personale, spille på det som et instrument, inspirere det til et team-work, hvor enhver – med arbejdsglæden i behold – yder sit ypperste for at opnå det bedst mulige fælles arbejdsresultat.

Men de manglende forudsætninger er ikke den eneste årsag til den utilfredsstillende tingenes tilstand. Det må også fremhæves, at der ikke fra centralt hold inden for statsadministrationen gøres tilstrækkeligt for at tilgodese hensynet til personalets trivsel på de statslige arbejdspladser. Man har



– Og nu – hr. Sørensen – hvor De er blevet fast ansat, vil Jensen vise Dem, hvorledes De helst skal bære Dem ad!

(The Saturday Evening Post)

indtrykket af, at hele dette spørgsmål ikke ligger ledelsen så forfærdeligt meget på sinde.

Man vil således se, at det statslige budget er næsten kemisk fri for udgiftsposter til velfærdsforanstaltninger for de ansatte, og skulle en styrelse driste sig til at bringe sådanne udgifter i forslag, kan man på forhånd være sikker på, at de bevillende myndigheder som gribbe vil slå ned på dem. Det kan – i sandhed – til beroligelse for landets skatteborgere fastslås, at på det område vendes hver femøre i statskassen, før den gives ud.

Selvfølgelig må man heller ikke havne i den anden grøft, således at socialrådgivere render i hælene på statens medarbejdere, og personalecheferne rundt omkring får besked om at agere hygeonkler for deres folk, men der er så sandelig også langt igen! Vel har man tillidsmandsordninger, systematisk jubilæumshædring og samarbejdsudvalg, men det er og bliver ikke andet end tilløb til den rigtige udvikling. Den enkelte medarbejders trivselsproblemer på arbejdspladsen løses ikke ved disse foranstaltninger alene. Der skal mere til.

Man kunne spørge, om det hele problem nu er så betydningsfuldt, som det gøres til. Er der overhovedet noget behov for en omsorgsbetonet, en menneskeligt præget personaleledelseslinje inden for statstjenesten?

Svaret må blive, at det er der. Staten er en arbejdsplads som enhver anden, og både for den enkelte ansatte og for arbejdsgiveren er det af afgørende betydning, at tilpasningen på denne arbejdsplads bliver så god som mulig. For medar-

bejderens vedkommende fordi arbejdsglæden derved sikres – og for arbejdsgiveren fordi effektiviteten i arbejdet, betjeningen af publikum o.s.v. derved bliver bedre. Og når det så erindres, at staten har ikke færre end ca. 120.000 mennesker i sit brød, så vil man kunne forstå, at det ikke er noget bagatelagtigt problem, vi her står over for.

Jeg tror ganske vist, at staten gennemgående får arbejdsmæssig valuta – ikke blot i strøget mål, men ofte med top på – for sine lønninger, men jeg er ikke desto mindre overbevist om, at der rundt omkring i statstjenesten sidder mange unge og ældre, kvinder og mænd, som vel har deres faste løn og dermed deres udkomme sikret, men som er menneskeligt forsømte, og som aldrig er nået til fuld arbejdsmæssig udfoldelse, fordi personaleledelsen ikke har evnet at frigøre kræfterne i dem, at udnytte deres anlæg fuldt ud og anspre dem til toppræstationer.

Enhver ny medarbejder bør ikke bare modtages på arbejdspladsen, men også præsenteres – ikke blot for kolleger og overordnede – det turde være en selvfølge – men også – og det forsynder man sig ofte imod – for arbejdet. Det *kan* ikke være rigtig personaleledelse, at f.eks. en ung pige, der antages som kontorassistent i staten, blot sættes til skrivemaskinen og får besked om at skrive løs, uden at der gives hende den fjerneste orientering om, hvad det egentlig er for en del af stats-husholdningen, hun nu er blevet medarbejder i.

Hun bør have mulighed for at se sin egen indsats i en større sammenhæng, og det må erindres, at hun ofte kun vil have chance for at vinde et sådant overblik, hvis arbejdsgiveren skaber rammerne for det gennem personalekurser, orienterende møder o.s.v. Nogle steder er man slået ind på denne vej, men den følges langt fra overalt.

Der må på arbejdspladsen være jævnlige – helst ugentlige personalemøder, hvor problemer af betydning for arbejdsgangen drøftes igennem. Sådanne sammenkomster vil være af værdi overalt: på hospitaler, i ministerier, på postkontorer og jernbanestationer. Mange steder vil ledelsen vel hævde, at der ikke er tid til sådanne møder. Det er kun en dårlig undskyldning.

For hvis en forsvarlig personaleledelse blot blev opfattet som hørende til jobbet på linie med de andre gøremål, der kræves i embedet, så skulle piben nok få en anden lyd. Man har vist aldrig været ude for, at en operation ikke er blevet foretaget, et tog ikke ekspederet eller et lovforslag ikke fremsat, fordi vedkommende tjenestemand ikke havde tid!

Man kunne pege på en række andre områder,

hvor staten forsømmer at skabe de rigtige rammer om arbejdet. Hvorfor går man ikke i spidsen med hensyn til at skaffe anbringelsesmuligheder for kvindelige medarbejders børn, mens mødrene er på arbejde, hvorfor sørger man ikke for – som det private erhvervsliv – at give de ansatte lejlighed til at tilbringe deres arbejdspause under hyggelige og venlige forhold – og hvorfor tilvejebringes der ikke anstændige lokaleforhold for de beskæftigede?

Jeg tror ikke, offentligheden er klar over de tilstande, der hersker på dette sidste område. Men det kunne være ganske nyttigt at lade nogle af de søndagsvandringere, som i hovedstaden arrangeres af dagbladene, gå f.eks. til de ministerielle kontorer på Slotsholmen. Så skulle man bare se løjer!

Jørgen Kock.



Personalepolitik

I sidste nummer af Fællesrådet kan man læse en artikel med titlen: »Er staten en dårlig arbejdsgiver?«.

Set med en menig jernbanemands øjne må man erkende, at de fleste angreb i artiklen rammer uhyggeligt tæt ved sandheden for ikke at sige i plet, hvad angår det forhold vi kender til, nemlig arbejdsklimaet ved DSB.

Det er ikke meningen her at kommentere artiklen, alle, der har lejlighed til det, bør selv læse den – – – og tænke over den.

Der er dog nogle påstande i artiklen, der får en til at tænke på visse forhold i personaleledelsen ved DSB.

Igennem årene er vi gradvis blevet vænnet til, at der ved udnævnelser til 21. lkl og højere, foregår en vis »udvælgelse«.

Selv om dette i sig selv var grundlag nok for en debat, skal jeg nøjes med her at nævne 18. lkl.

Fra 15. til 18. lkl. regnede man vel efterhånden med, at ancienniteten var afgørende, men visse udnævnelser i den sidste tid viser, eller synes at vise, at 18. lønklasse også er kommet med i »den høje hat«.

»Alt kan blive en vane« siges der, og tid efter anden havde vi vel vænnet os til, at der skete en



Når man nu har udvidet antallet af »båse« med sikkerhedsuddannelse, føler man sig hensat til et dyrskue.

»båsedannelse« m.h.t. godsekspeditioner, rejsebureauer, administration og rutebiltjeneste, men når man nu har udvidet antallet af »båse« med billetkontorsuddannelse og sikringsanlægsuddannelse føler man sig snart hensat til et dyrskue. Det er ikke nemt at se, hvor vi skal ende, men man kan forudse telegrafkontorsuddannelse, færgvegognkontroluddannelse m.v. Det værste er egentlig ikke disse begrundelser i sig selv, men mere at man har fornemmelsen af, det ikke er saglige begrundelser men undskyldninger.

Den uddannelse, jernbanen har givet os, skulle efter sigende være all round, men meningen med at give os en sådan må vel formentlig være, at vi alle, naturligvis med en efter forholdene passende indøvelse, skal kunne bestride de forskellige opgaver, der kan blive os tildelt. Ellers synes der at være noget forkert i tilrettelæggelsen af uddannelsen.

Selv om jernbanedriften siges at være den næstværeste drift at styre, er der vel ingen, der alvorligt mener, man kan finde trafikkontrollørstillinger i driften, der er vanskeligere at bestride end at en hvilken som helst overtrafikassistent, med den nødvendige anciennitet og den tidligere nævnte indøvelse, skulle kunne klare opgaven. Man kan vel endda gå så vidt, at der må sættes spørgsmålstegn ved de fleste »båse«.

Var man så endda konsekvent, således at enten »udvælgelsen« eller ancienniteten var enerådende,

kunne man måske føre et nogenlunde antageligt forsvar for en sådan politik, men netop denne vaklen fra det ene til det andet gør, at resultatet bliver til skade, både for ledelse og personale. Denne påstand kan underbygges med følgende argumenter:

Den, der får en plads i kraft af sin anciennitet, har lov til at regne sig som hørende til gennemsnittet, idet han samtidig er gjort opmærksom på, at den plads, han får, ikke er mere betydningsfuld, set med ledelsens øjne, end at han kan bestride den.

Den, der får plads ved »udvælgelse«, får modsat at vide, at hans arbejdspræstationer ligger over gennemsnittet, og at den plads, han skal besætte, stadig set med ledelsens øjne, er særlig betydningsfuld.

De, der i sidstnævnte tilfælde blev forbigået, kan så gøre op med sig selv, om de hører til gennemsnittet eller ligger under dette.

For en ordens skyld kan jeg nævne, at min levealder endnu ikke har gjort mig værdig til en bedømmelse af foranstående art.

Når forfatteren til den i indledningen nævnte artikel er overbevidst om, at der rundt omkring i statstjenesten sidder mange ansatte, som er »menneskelig forsømte«, og som aldrig er nået til fuld arbejdsmæssig udfoldelse, fordi personaleledelsen ikke har evnet at frigøre kræfterne i dem, at udnytte deres anlæg fuldt ud og at ansøre dem til toppræstationer«, så kan bl.a. DSB levere brugsanvisning til at fremelske endnu flere.

Om det betimelige i, at Jernbaneforeningen skulle have en repræsentant i besættelsesudvalget kan diskuteres, men at foreningen bør standse sine henvendelser til ledelsen før besættelser sker, er efter min mening indiskutabelt. Da foreningen nødvendigvis må gå ind for den i anciennitet ældste, er henvendelse, i det tilfælde, hvor ældste mand får pladsen, tidsspilde. Får man ved henvendelsen oplysning om, at ældste ansøger ikke skal have pladsen, kan man vel protestere, men hvornår har man set protesten blive taget til følge?

At foreningen skulle gå ind for en anden end ældste ansøger, turde være farlig tænkning, thi hvem tør kaste den første sten.

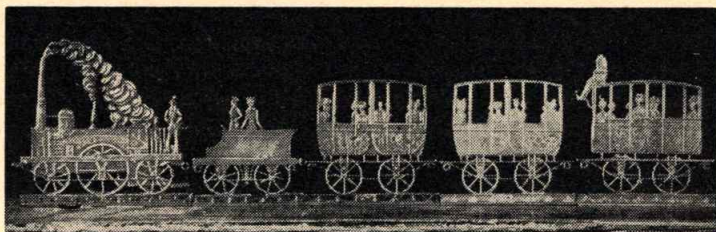
Derimod bør foreningen naturligvis, hvor nyttest det end kan synes, protestere skarpt, hver gang en usaglig besættelse finder sted.

Der bør naturligvis stå en enig og stærk forening bag disse protester, og er den det ikke, kan den blive det.

»Vor Stand« er redskabet.

cand. fut.

LANGS BANEN



Flere og flere »halve kvinder« i kontorlaget

Den svenske arbejdsanvisning har i 1960 anvist 7500 stillinger med deltidsarbejde for kvinder.

Handels- og kontorlagene samt industrien tager langt den største del af de deltidsarbejdende. Men et stort antal halvtidspladser annonceres aldrig, fremhæves det samtidig. Eftersom cheferne begynder at få en mere tolerant indstilling, beder mange tidligere heltidsansatte om halvtidsarbejde – og får det – uden at man har mulighed for at få dem med i statistikkene.

Verdens ældste kontormand genoptager arbejdet

Verdens formodentlig ældste kontormand, den 98 årige Mr. John Nelsson, Brokelyn, N.Y., USA, er blevet træt af det otium, der blev indledt, da han i 1959 trak sig tilbage som bogholder i et tekstilfirma, og har nu ansøgt om genansættelse i sit gamle firma. »Og det vil blive bevilget«, siger firmaets chef, Frank Harrow, hvis oldefar i 1879 ansatte Nelsson som clerk på sit kontor, hvor arbejdstiden var fra 7 morgen til 7 aften.

Mr. Nelsson har i de 80 år, han har været ansat i samme firma, kun forsømt i tre dage. – »Og det var jeg nødsaget til, siger Mr. Nelsson, for min kone ville have en rigtig lang bryllupsrejse«. En utidig luksus mente iøvrigt den gamle seniorchef, der straffede sin bogholder ved ikke at give ham en frisøndag de næste tre år.

Indiens Chitaranjan Lokomotivfabrik

producerer i dag – knap 10 år efter fremstillingen af det første køretøj, alle nødvendige elektro- og damplokomotiver til indiske baner. I 1950 byggede denne fabrik 7 – sidste år 173 bredsporede lokomotiver.

★

For at give arbejderne større indflydelse og for at intensivere driften er de jugoslaviske baner blevet opdelt i 29 særlige jernbane entrepriser, der omfatter fra 200–800 km jernbane hver. Entrepriserne, der drives af arbejderne selv, er samlet i den jugoslaviske jernbaneunion, men denne organisation har kun begrænset indflydelse på driften. Hver af jernbanerne har fået overladt sin part af det rullende materiel, og det er tilladt at drive banerne på kommerciel basis.

★

Moskvas undergrundssystem udvikles igen i sommer. Der åbnes en 8,8 km bane fra Oktyabrskaya til Chermushki. I arbejde er endvidere en sektion på 5,6 km fra Sokol til Khinki og en 14,4 km udvidelse fra Taganskaya til Vykhino.

Her sker noget

SBB har afgivet ordre på 310 moderne 2. klasses vogne, som skal bruges til udskiftning af alle de schweiziske baners 2- og 3-akslede vogne inden 1965.

Lørdagslukning (mere) almindelig, vældig udvikling siden 1958

Engageringskontoret for Handel og Industri foretog fornylig en undersøgelse, der viste, at lørdagslukning bliver mere almindelig.

Undersøgelsen viste, at medens 5 af 106 deltagende virksomheder, der udgjorde et repræsentativt udsnit af dansk erhvervslivs større virksomheder, i 1958 havde fuld lørdagslukning, er antallet i 1962 24. 4 havde i 1958 fri hver anden lørdag, medens det tilsvarende tal nu er 29. I 1958 havde 88 virksomheder ingen form for frilørdagsordning – nu er tallet kun 36.

Danmarks første trafikunnel planlægges under Limfjorden

Blandt de kommende trafikinvesteringsopgaver er en ny forbindelse mellem Ålborg og Nørresundby. Efter at der i flere år har været arbejdet med mulighederne for at aflaste den stærkt befærdede Limfjordsbro, har et teknikerudvalg med vejdirektør *K. Bang* som formand besluttet at indstille, at der bygges en tunnel.

Danmarks første trafikunnel vil formentlig komme til at koste ca. 160 mill. kr., medens en højbro på samme sted ville komme op på 145 mill. kr. Teknikerudvalget har besluttet at gå i gang med skitseprojektering straks, og det er ligeledes besluttet med henblik på den fremtidige udvikling af trafikken på tværs af Limfjorden at forberede bygning af endnu en fast forbindelse i form af en bro vest for den nuværende.

Agathe

Han lå og talte i søvne. Hun lyttede anspændt, og hendes ansigtsudtryk antog efterhånden en temmelig barsk karakter, da hun havde hørt ham sige Agathe flere gange.

Stemningen var trykket ved morgenbordet.

– Hvad er der i vejen, lille puttehøne, spurgte han.

– Må jeg spørge dig hvem Agathe er?

– Hvilken Agathe?

– Ja, det er det, jeg spørger om. Du talte i søvne om en Agathe.

– Agathe, Agathe, tænk gjorde jeg virkelig? Det var da morsomt – jo, forstår du, det må være Andersens hund. Den hedder nemlig Agathe, og nu du siger det, så kan jeg godt huske, at jeg drømte om den.

Så var freden genoprettet.

Men da de sad ved frokostbordet, var stemningen endnu mere trykket end om morgenen.

– Hvad er der nu i vejen, lille hønemor? spurgte han.

– Ikke andet, end at Andersens hund to gange har ringet og spurgt efter dig.

★

Att diskutera med en kvinna är som att försöka läsa tidningen när det blåser.

(Herbert Tingsten)

Flyrabat - når man vil til søs

Flyveselskaberne er blevet enige om pr. 1. april at indføre nye rabatsatser for søfolk.

Efter de nye bestemmelser vil søfolk i grupper på mindst 5 kunne flyve med 40 pct. rabat mellem Hamborg-Bremen, Amsterdam-Rotterdam eller Bruxelles-Antwerpen og lufthavne i Skandinavien.

Flere danske rederier benytter flyvemaskiner til udskiftning af mandskab. Men tallet herhjemme er langt fra så stort som for Norges vedkommende, hvor hvert år 13-15.000 norske søfolk rejser mellem de nævnte Nordsøhavne og Norge. I fjor rejste 10 pct. af dem med fly.

I følge de sidste opgørelser står København nu som Nordens næststørste søfartsby, idet den tæller ialt 382 skibe med en samlet tonnage på næsten to millioner brutto-registertons. Den største er Oslo med godt 5 millioner tons, og på tredjeplassen ligger Stockholm med godt halvanden million tons.

Den danske handelsflådetonnage er på ialt 2.384.000 tons. Imidlertid foregår der en rivende udvikling inden for småskibsfarten, hvoraf de fleste nybygninger leveres til de andre havnebyer, idet mange af de allerede eksisterende småskibsrederier i de seneste år har bygget en serie nye og

mere effektive fragtskibe. Men også folk fra andre erhverv har set fordel i skibsinvesteringer og har oprettet nye rederier.

Ferietilbud

En norsk kollega, der med fire børnebørn skal besøge København, har spurgt os, om vi kan sætte ham i forbindelse med en dansk jernbanemand, der kan huse ham og børnene i 4 dage.

Til gengæld vil han tilbyde samme gæstfrihed i Norge (Hamar) eller låne sin fjeldhytte ud til vedkommende.

Evt. tilbud til redaktionen.

★

Ubarmhjertige skærebændere er i disse dage ved at sætte punktum for et langt kapitel i dansk skibsfart. D.F.D.S. har solgt sin veltjente damper og veteran fra anden verdenskrig, 1088-tonneren »Rota« til ophugning, og dermed forsvinder den sidste kulfyrede damper ud af den egentlige danske handelsflåde. »Rota« blev knapt 40 år.

★

– Har du hørt, at Møllers skal skilles?

– Næh.

– Jo, hun beholder børnene, og han barnepigen.





Lønforliget igen

»Hvor er det trist, at de klogeste her i landet altid anbringer sig i læserbreve«, skriver »Vor Stand«.

Forklaringen må vel ligge deri, at kun de klogeste har opfattet foreningens mange gange gentagne appel til medlemmerne om stof til bladet.

Således foranlediget ønsker en af de »kloge« sin viden udbygget hvad angår nedenstående.

Det tjener foreningen til ære, at man i 1962 påbegyndte en øget information af medlemmerne.

Heri skulle formentlig ligge et bevis på ledelsens ærlige vilje til at give medlemmerne flest mulige oplysninger om foreningens virksomhed.

Dette drages heller ikke i tvivl, men i visse tilfælde kunne man ønske lidt mere udførlig oplysning i »Vor Stand«, bl.a. hvad angår referater af hovedbestyrelsesmøder.

Det er et ønske, der af andre tidligere har været fremført.

Selv om afstemningsresultatet er det afgørende ved en sags behandling, er de meningstilkendegivelser, der er fremkommet under debatten ofte betydningsfulde for bedømmelsen af det endelige resultat.

I »Vor Stand« nr. 6, referat af hovedbestyrelsesmødet d. 17. marts, hvor man vedtog finansministerens tilbud, slutter referatet således:

— — — vedtog hovedbestyrelsen enstemmigt at tiltræde finansministerens tilbud.

— — —

Umiddelbart derefter trådte centralorganisationens bestyrelse sammen, og vedtog ligeledes at tiltræde forslaget.

For uindviede, d.v.s. hovedparten af »Vor Stand«s læsere, kan det lille ord »ligeledes« nemt misforstås derhen, at CO II *også* vedtog tiltrædelsen enstemmigt.

Jeg tror ikke, man bevidst har villet undlade afstemningsresultatet, det er vel gældende praksis ikke at anføre det, men i dette specielle tilfælde synes resultatet væsentligt, når man vil bedømme forhandlingens forløb. Ikke alene at 21 stemte for og 14 imod, men nok så meget at både told- og postetat stemte imod.

Spørgsmålene om 8. lkl. og overenskomstforhandlingerne har været behandlet i bladet, men selv efter

flittigt studium, er der dog et par spørgsmål, jeg ikke kan finde svar på.

Ifølge referat rettede SLF 11. januar 1962 henvendelse til finansministeren om forhandling vedr. overenskomststillæg. I »Vor Stand« nr. 6 siger lederen:

»Tjenestemændene kom ikke selvbudne til de nu afsluttede lønforhandlinger«.

Hvem indbød dem da?

Samme leder fortsætter:

»Savel fra stats- som finansministerens side var offentligt tilkendegivet, at den latente utilfredshed hos tjenestemændene ville blive søgt dæmpet fra arbejdsgiverpartens side ved reelle tilbud om forbedringer – ikke alene på grund af en anløben samvittighed efter den ensidige oprædten i foråret 1961, men lige så meget af nødvendighed, fordi statens lave myndelseslønninger efterhånden havde umuliggjort en fornuftig rekrutteringspolitik«.

På protestmødet i Fredericia angående 8. lkl., blev fra kompetent side som eksempel på pressionsmidler nævnt, at man kunne fraråde unge mennesker at søge i statens tjeneste.

Hvis jeg læser lederen rigtigt, så ville arbejdsgiveren (staten) søge *at dæmpe* den latente utilfredshed hos tjenestemændene, bl.a. af *nødvendighed* for en fornuftig rekruttering.

Er det ikke det, man i forhandlings sproget kalder en stærk udgangsposition for tjenestemændene ved en forhandling?

Hvis dette ikke er tilfældet, hvorfor blev den så ikke udnyttet til et forsøg på at tale 8. lkl. samtidig med overenskomstportioner?

30. juni 1961 skriver lederen: »For det første er det ganske givet, at statstjenestemændene ikke en gang til sætter sig til bordet sammen med finansministeren uden at være garanteret en appelinstans, der er klar til at efterprøve parternes påstande«.

Hvorfor gjorde man det så ved de nu afsluttede forhandlinger?

Efter de indledende forhandlinger med finansministeren skrev man i »Vor Stand« bl.a.:

»Frygten for uro på tjenestemandsområdet er øjensynlig ikke så stor. Hvorvidt man vurderer situationen rigtigt, er et meget åbent spørgsmål, navnlig når hensene til tjenestemændenes kraftige reaktion på løndiktatet i 1961.«

På hovedbestyrelsesmødet, der vedtog finansministerens tilbud udtalte formanden, at han ikke troede på en aktion nu. Var denne tro rent personlig, eller mente man den dækkede medlemmernes opfattelse af spørgsmålet?

Dersom der svares bekræftende på sidstnævnte spørgsmål: »Hvilket materiale ligger til grund for en sådan antagelse?«.

Om den evt. nej-politik skriver lederen i nr. 6:

» — — man måtte — såfremt man valgte at sige nej — være besjælet af en stærk tro på, at det til den tid ikke alene ville være muligt at opnå, hvad man mente at have krav på af overenskomsttillæg, men også at det ville være muligt at lægge det nu opnåede resultat oven i handelen. Ellers ville et nej være uden mening«.

Mon man ikke også skal være besjælet af en stærk tro på mirakler, hvis man mener det til foråret 1963 vil være lige så let at forlade nivellerings sti, som det var at komme ind på den?

Når man sammenligner foreningens faste nej-politik til forrige finansminister, med udfaldet af de nu afsluttede forhandlinger, kan det være svært at se, hvilke principper eller retningslinier foreningens ledelse følger.

Rent umiddelbart kunne det se ud til, at principperne afhang af, hvilke beløb der blev tilbudt, men da det naturligvis ikke kan være tilfældet, ville det sikkert klare begreberne, hvis man her i bladet opridsede de pågældende principper eller retningslinier.

J. V. F. Sørensen.

Spøgefulde bemærkninger i Langs Banen skulle gerne kun tale til den humoristiske sans.

Når referatet i »Vor Stand« nr. 6 af hovedbestyrelsesmødet den 17. marts d.å. er kortfattet, er årsagen den, at lederen i samme nummer af bladet udførligt giver udtryk for foreningsledelsens syn på lønforliget og begrundet hovedbestyrelsens stilling.

Der kan sådan set ikke fremføres nyt i sagen, men for at indsenderen ikke skal blive ved med at studere forgæves, gør vi opmærksom på, at der vedrørende bl.a. 8. lønningsklasse i samme leder står:

— — —

Muligheden af en revision af lønningerne i enkelte lønningsklasser — for CO II områdets vedkommende begyndelseslønningsklasser — blev bragt ind i billedet, men det stod hurtigt klart, at konsekvenskravene her var så omfattende, at hele revisionskomplekset i givet fald måtte henvises til en ny lønningskommission, og spørgsmålet om øjeblikkelig lønregulering udskydes på ubestemt tid.

— — —

At der lægges andet i et referat end det, der vitterligt står, er hørt før og svært at gardere sig imod — måske er det af den grund, at centralorganisationen hidtil har brugt den fornuftige praksis, når debat og afstemning var overstået, at tegne hele firmaet og ikke et større eller mindre flertal i den aktuelle sag.

Denne fremgangsmåde vedrørende lønforliget blev iøvrigt også enstemmigt vedtaget af centralorganisationens bestyrelse den 17. marts 1962, og netop af

den grund skal »Vor Stand« afholde sig fra at kommentere afstemningsresultaternes tilbliven inden for de enkelte CO II tilsluttede organisationer.

Det er rigtigt, at centralorganisation II har forlangt en appelinstans i lønspørgsmål. Centralorganisationen har udarbejdet sit forslag, jfr. »Vor Stand« nr. 15 af 15. oktober 1961, og forslaget er stadig til behandling i SLF.

Den ene af de 3 muligheder, centralorganisationen har antydnet — folketingets medvirken, kom meget belejligt til anvendelse ved de nu afsluttede lønforhandlinger og gav god anskuelsesundervisning i, hvorledes man der vil optræde i rollen som en uvildig mæglinginstans.

Lønpolitik er mere end nogensinde realpolitik. Man skal naturligvis have en opfattelse af, hvorledes problemerne ideelt bør løses, hvilket vil fremgå af ens krav eller forslag, men hvis man konsekvent kun kender ét svar, når modparten ikke vil acceptere ens begreber om tingene, bliver det småt med resultaterne.

I samme forbindelse er der måske grund til at påpege, at tjenestemændenes forhandlere i den givne situation har vilkår og ansvar helt inde på livet, samt at forskel i opfattelsen af, hvorledes resultaterne skal bedømmes, ofte er stærkt afhængig af den grad af ansvar, man hver især kan pålægges for det pågældende eller eventuelt manglende forhandlingsresultat.

Vi erindrer ikke den påståede udtalelse af formanden eller dens eventuelle baggrund — den fremgår ikke af mødeprotokollen — men da man vel af spørgsmålet må kunne udlede, at der efter indsenderens opfattelse på den givne anledning burde være foretaget et eller andet drastisk, giver vi gerne — selv om det er post festum — plads for nærmere oplysning om, hvad indsenderen mener, der burde være foretaget i den antydede retning, og hvilket resultat vi så kunne være kommet til.

Red.

Statsfunktionærernes Låneforening

Statsfunktionærernes Låneforening har den 10. april d.å. udsendt bonus fra Statsanstalten for livspolicer, som er deponeret for ordinært løbende lån gennem foreningen.

Låntagere med Statsanstalt-policer, som endnu ikke har modtaget bonusbeløbet, bedes snarest henvende sig til Låneforeningen. Det bedes dog bemærket, at policer, tegnet senere end 1960, endnu ikke er bonusberettigede.

ALT MALERARBEJDE

udføres
ind- og udvendigt



Malermester
BROLLE-SØRENSEN

Brünnichevej 41, telf. Hornbæk 823

Reserveret

»S«

O. W. SPORT præsenterer de sidste nyheder i:

A.B.C.- kvalitetstelte!

En nyhed for det kræse publikum:

Verandatelt med stangfri indgang og overlægger, fast veranda	kr. 495,-
Hornbæk Junior	kr. 685,-
Hornbæk EX	kr. 985,-
Luxus familietelt m. 2 adsk. soverum	kr. 1325,-
Campingseng, rød eller blå	kr. 69.50,-
Autosæt, bord & 4 stole	kr. 98,-



»grejer. De kan stole på

Saafrømt beløbet indsendes forud på giro 98287
fremsendes varerne portofrit over hele landet.

Se udstillingen på teltpladsen ved Ringvejen i
Herlev (v. trafikkrødet).

O. W. SPORT, Bygaden 2 – Herlev – Telefon 94 33 17

SIERA

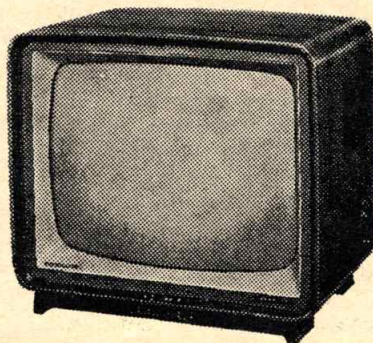
23" fjernsyn

smukt formgivet og med alle tekniske finesser. Siera fjernsyn opfylder netop De krav, De stiller til et moderne fjernsyn af i dag. Aflæg et besøg i vor forretning eller ring, og vi aflægger gerne et orienterende besøg i Deres hjem.

Spørg først efter TV hos

CAI's RADIO

Rolighed, Sorø . Telf. 1479



GRAM SLOTSKRO

- et pletskud i Sønderjylland -

Gram og Nybøl Godser A/s
v/best. Mogens Bloch

Kro og hotel opført efter
brand 1714
ombygget og moderniseret 1962



Telf. Gram (048) 21614
Telegram adresse Gramslotskro
Postadr. Gram, Sønderjylland

ANLÆGSARBEJDE

udføres overalt

Haver, parker og sportspladser
anlægges

Stedmoderplanter sælges

G. Damkjær Hansen

Telf. Lundforlund (584) 60

bygg med

GASBETON

det er så nemt

*Opstilling af automater for
varme drikke*

GEORG HANSEN

Kongshvilebakken 49 - Kgs. Lyngby
Telefon 87 26 40

HOVEDBANEGAARDENS RESTAURANT

KØBENHAVN

Central 1232

F. L. Viltoft

Brdr. Larsen

GAS - VAND - SANITET

Hostrupvej 4, København V.
Tlf. 35 27 91

Leverandør til DSB

Fionette

REGNFRAKKER

Ligeså

STATSANSTALTEN

for livsforsikring



UUNDVÆRLIG

jernbanen er for trafikken er

**1. kl. maler- og tapetararbejde
udføres**

Tilbud gives uden forbindelse

Bent Veggerby

Malermester

Skyttegaardsvej 12 – Valby
Telefon 305745

Forlang tilbud

Hejlsminde Badehotel

Hejls – Telefon nr. 2
Kaldnr. (0 411)

Vore værelser anbefales
til ferien

*God mad, middag og mange
a la carte retter*

Specialitet: stegt aal

Bestil værelse i god tid

Benyt vore fine selskabslokaler til 150 personer

*Nyd havens glæder paa den rigtige maade
tal med fagmanden og faa gode tips*

ANLÆG AF HAVER
PLANERING
BEPLANTNING
FLISEARBEJDER
PASNING AF HAVER

Saavel nyanlæg som
omlægning af bestaaende
haver, anlæg, parker m.m.
Tilbud og forslag gives
uden forbindelse

Bemærk vor kunde-service: Gratis servise-besøg 2-3 mdr. efter afleveret arbejde

AARHUSBAKKENS ANLÆGSGARTNERI

Ved N. RAUNKJÆR

SPÆTTEVEJ 8 – SILKEBORG – TELEF. 2094

Privat: Solsortevej 21