

Mag 061.2:656.2.007(481)(041) NSB Tro

MAGASIN

STASJONS-
PERSONALETS
FORENING
TRONDHEIM DISTRIKT

50 ÅR

061.2:285(481)(041)

N.S.B.

STASJONSPERSONALETS FORENING
TRONDHEIM
DISTRIKT

**STASJONSPERSONALETS
FORENING**

TRONDHEIM DISTRIKT

**TREKK AV
FORENINGENS ARBEIDE
GJENNOM 50 ÅR**

1901—1951

Artiders økonomisk og sosial undertrykkelse av arbeiderklassen var nok den sterkeste årsak til at en i slutten av forrige århundre fikk en samling av lønnsnettakerne. Industrien utvikling her i landet i disse årene med bedrifter som til dels beskjeftiget et større antall arbeidere ga også bedre og sterkere muligheter for å ta kampen opp for bedre kår.

Innenfor jernbanen var det framsynte menn som tok initiativet til å samle de forskjellige yrker i fagforeninger, og allerede i 1895 fikk en den første organisasjonsmessige samling av utvendig stasjonspersonale, idet det da ble stiftet en forening av og blant dette personale her i distriktet. Hva årsaken kan ha vært er ukjent, men interessen for foreningen må sannsynligvis ganske tidlig ha vært mindre god, da den bare etter 4 års virke ble nedlagt. Men heldigvis var det menn med pågangsmot som arbeidet videre og etter 2 års stillstand ble foreningen igjen gjenopptatt, og fra 1901 regner en nå foreningens sammenhengende virke.

Når en her i beretningen ikke kan ta med noe av det arbeide som ble utført i de første år, skyldes det at arkiv og protokoller fra årene 1901 til 1906 er kommet bort. De muntlige opplysninger en kan få av våre veteraner er noe usikker, og en må derfor ta forbehold for det som er med før 1907.

Etter denne tid har en et ganske stort og omfattende materiale i arkiv og protokoller og må derfor innskrenke til å ta med det som er av mer almen interesse for medlemmene.

Ivar Svensli.

Erling Olsen.



*Eiler Reitan. Arne Selnes. Leif Nygård, forretningsfører. Ingvald Sæther. Sverre Bj. Lund.
Einar Bårdsen, nestformann, Sigvart Aune, formann, Atle Hammer, opplysningssekretær.*

Til Stasjonspersonalets forenings 50-års jubileum,

27. oktober 1951.

*Det var engang, slik er det alltid eventyret blir fortalt
til barnet der det sitter på ens fang, og vil så gjerne høre alt.
Om fortidskjemper om troll og rare dyr
og barnet tenker sikkert på hva disse ting betyr.*

*Det var engang, ja nærmere bestemt i nitten hundre en
at noen staute pionerer, startet denne jagforeningen.
Det er et riktig eventyr, som våre barn kan lytte til
når det fortelles om hva Samholdstanken førte til.*

*Det var et lett for disse menn, de aller første år
å brøyte veg som førte frem til levelige kår.
Men drømmen som de drømte, om å trygge hus og hjem
ga pågangsmot og styrke, til å bære saken frem.*

*Men flere kom omsider til å ville være med
i dette bygingsverk for å skape evig fred.
En fred med trygghet og frihet i vårt liv
som skulle bli en skanse til vern om barn og viv.*

*Så kom de store kriger, så grufull som vi vet
hvor alt av ærlig arbeid, brutalt ble revet ned.
Men når vi har i minne de ofre som vi gav
da blir det alltid lettere å stille framtidskrav.*

*På denne minnedagen, som slitets menn har skapt
må alle dystre minner for gledene gi tapt.
Gi tapt for smil og lykke for goder som vi fikk
en takk til Jubilanten, for årene som gikk.*

*Til slutt vi har et ønske, et håp på denne dag
og dette håp og ønske er siste åndedrag.
At alle unge krefter må føre saken frem
å bygge ut den framtidsplan, som nå er skapt for dem.*

Organisasjonsforholdene.

Foreningens første navn var 4de distrikts Sporskifter og Stasjonsbetjentforening, det ble senere forandret til Trondhjem distrikt Stasjonspersonales forening, og etter striden om byens navn ble en enig om å benytte yrkesbetegnelsen først og distriktets navn som adressested.

Stasjonspersonale er et ganske omfattende begrep for forskjelligeartede yrker ved jernbanen. Innenfor medlemsstokken har en således arbeidsledere — skiftepersonale — sjåfører — utvendig stasjons- og godshusbetjening, og ved Selburuta, kontor- og verkstedpersonale.

En vil av dette forstå at arbeidsoppgavene har omfattet både de samlede som de enkelte yrkers krav. En kan synes at en sådan samling ville ha vanskeligheter med å enes om forskjellige krav, men en kan med stolthet se tilbake på en enig og samlet opptreden gjennom alle år.

Allerede i 1905 ble foreningen tilmeldt Norsk Jernbane-forbund. Fra 1906 sto foreningen tilsluttet Stasjonspersonalets Landsforening til denne ble opphevet i 1924. Fra 1936 ble denne organisasjonsinstans igjen opptatt i form av landsråd, hvor foreningen er tilsluttet fra samme år.

I oktober 1920 ble foreningen tilmeldt Trøndelag faglige samorganisasjon.

Etter opphevelsen av landsforeningen i 1924 fikk en den nye organisasjonsform med distriktsorganisasjon, og foreningen er tilsluttet Trondheim Distriktsorganisasjon fra 1924.

Foreningen ble kollektivt tilmeldt Trondheim forenede Arbeiderparti fra 1927 til partiet måtte innstille i krigsårene, men ble igjen tilmeldt fra 1945. Medlemstallet her er nå ca. 70.

Medlemstilslutningen til foreningen har gjennom årene vært jevn god. I 1920 var det 469, i 1926 189, i 1935 212 og i år 640 medlemmer. Av disse er 29 pensjonister. Dette er 100 prosent oppslutning om foreningen.

Medlemstallene gir for øvrig et ganske godt bilde av arbeidstilhøve ved jernbanen, varierende etter konjunkturer og trafikforhold og med en betydelig utvidelse av trafikkområde. Foreningen har i dag medlemmer fra Tolga og Hjer-kinn i sør til Lønsdal i nord, så arbeidsfeltet blir særlig vidstrakt og krevende for de som skal forestå foreningens oppgave.

Bremserne var fra først av og til 1922 medlemmer av foreningen, de ble fra dette år overført til konduktørforeningen. Videre er de som etter hvert blir uttatt til konduktøraspiranter overført til denne forening.

I årene 1915 til 1925 var renholdskvinnene medlemmer av foreningen. Dette medlemsskap var ikke særlig velsett blant den mannlige del av medlemmene, idet disse mente at de burde stå i den forening som renholdskvinnene i byens øvrige bedrifter sto tilsluttet. I 1918 ble ved uravstemning med 152 mot 19 stemmer besluttet at de skulle utmeldes. Senere var spørsmålet til stadighet opp til behandling da forbundet fastholdt at de skulle stå tilsluttet foreningen, mens denne hevdet at det beste var at de dannet egen forening. Dette ble da også gjort i 1925.

I 1935 søkte sjåførene som sto tilsluttet foreningen å få danne egen forening. Dette ble anbefalt av foreningen, men avvist av forbundet, idet dette ikke kunne være enig i en oppstykking i mindre gruppeforeninger. Som en motsetning til dette syn har en beslutningen i siste landsmøte hvor det ble bestemt at en del mindre grupper fikk anledning til å danne egne foreninger, blant disse også sjåførene. Ved en avstemning i fjor blant sjåførene i Trondheim og Selbu om å danne egen forening ble dette avvist og med ønske om fortsatt å stå i Stasjonspersonales forening. Et bedre tillitsvotum kan vel en forening ikke få. Selburutas samlede personale ble tilmeldt foreningen fra 1940.

Kontingenten har gjennom alle år vært rimelig sammenliknet med hva fagorganiserte i andre fagforbund må betale. I 1910 var kontingenten 45 øre og 35 øre pr. måned henholdsvis for de som hadde lønn over og under 1000 kroner pr. år. I 1936 var kontingenten 60 kroner pr. år, deri medreknet kontingent til begravelleskassen, den er nå 92 kroner pr. år, derav 24 kroner til begravelleskassen.

Oppkreving av kontingenten var fra først av pålagt for-

eningens kasserer og en del hjelpekasserer. Selv med de beste folk i disse tillitsverv var det en tungvint ordning, likesom det i enkelte tilfeller førte til kontingentrestanser. I 1922 fikk en derfor en avtale med distriktets kasserer om trekk av kontingenten i lønn mot en godtgjørelse av 5 prosent provisjon. Etter at Interessekontoret ble opprettet i 1928 har dette besørget kontingentoppkrevningen og denne ordning er uten tvil til stor fordel både for forening og medlem.

At foreningen har hatt gode talsmenn for sine saker er vel uomtvistelig. De menn som i de første og tyngste år ble satt til å lede foreningen, og å være talsmenn både innad og overfor jernbanens ledelse, hadde nok en betydelig vanskeligere oppgave enn de forhold en i dag arbeider under i organisasjonene. Forhandlingsrett var da et ukjent begrep, og jernbanens ledelse hadde så godt som diktatorisk myndighet i arbeidsforholdene. De som skulle føre fram kravene om bedring i økonomiske og sosiale forhold, har sikkert mange ganger møtt motgang, men de ga ikke opp, de fortsatte arbeidet og la grunnlaget for den videre frammarsj.

Mange av disse skulle vært nevnt i denne anledning, men det vil føre for langt. Vi må innskrenke oss her til å nevne navn som Haagen Aamo, John Skårvold og Olaf Løhre, karer som har satt merker etter seg både i og utenfor jernbaneorganisasjonene. Senere gjennom årene har en hatt mange dyktige karer til å føre arbeidet videre, og vi skal bare her ta med Ludvik Buland. Det tok ikke lang tid fra han begynte ved jernbanen til han ble valgt til formann i foreningen og ledet denne gjennom noen av de vanskeligste år for organisasjonen, etterkrigsårene fra 1920—1925. Men tilliten til denne solide, ærlige og bestemte trønder strakte seg lengere, idet han ble valgt som formann i Norsk Jernbaneforbund i 1930 og fortsatte som sådan til sin død i tysk fangenskap under den siste krig.

Vi takker i dag disse foregangsmenn for det oppofrende slit og arbeide de har lagt ned i organisasjonens virke.

Lønnsvilkårene.

Uansett tid og år er det naturlig at lønsspørsmålet stadig har vært det mest aktuelle stoff i foreningens virksomhet. En lønsmottaker har sjelden anledning til å skaffe seg inntekter utover det som er tilmålt for hans arbeidsytelse. Når en ser den lønn en stasjonsbetjent hadde i de såkalte gode, gamle dager, må en spekulere på hvilken levemåte de måtte føre, og hadde en også i tillegg familie å sørge for, var det nok en tilværelse som vi i dag vanskelig kan forstå. Vi skal her gi et kort gjennomsnitt av en stasjonsbetjents lønn gjennom årene:

I 1893 var grunnlønnen kr. 700,00 pr. år, stigende etter 4 år til kr. 840,00.

1907	grunnlønn	kr. 840,00,	stigende	etter	10 år	til	kr. 1080,00
1913	»	»	1200,00,	»	»	10 « « «	1600,00
1917	»	»	1700,00,	»	»	8 « « «	2300,00
1920	»	»	2700,00,	»	»	8 « « «	3500,00
1929	»	»	2450,00,	»	»	12 « « «	3325,00
1937	»	»	2450,00,	»	»	16 « « «	3650,00
1948	»	»	4800,00,	»	»	6 « « «	6000,00

Her er ikke medtatt de krise- og dyrtidstillegg som til forskjellige tider ble gitt.

Den største del av foreningens medlemmer har vært og er plassert i lønnsregulativenes laveste klasser, og differansen mellom klassene har tidligere vært svært små, helt ned til 50 kroner pr. år. Så en forstår at forholdene har vært noenlunde like for alle. Kravene har derfor stadig vært å få en bedring i dette, enten samlet eller for den enkelte gruppe.

Krigsårene 1914—1918 og årene som fulgte etter er vel et av de mørkeste minner en har. De fortvilte økonomiske forhold var særlig hård for statens tjenestemenn, da deres lønn

ikke på noen måte fulgte de hurtig økende levekostnader. Kravet om lønnsforhøyelser ble avspist av Stortinget med små og utilstrekkelige dyrtidstillegg, og heller ikke det lønnsregulativ Stortinget vedtok i 1917 ga kompensasjon for de stadig stigende priser. Som forholdene utviklet seg var det naturlig at spørsmålet om å sette makt bak kravene meldte seg, og i felles- og massemøter i årene 1918—19 ble drøftet de krav en måtte framsette og taktikk for nødvendig aksjon. I 1920 ble det i forbindelse med lønnsforhandlingene besluttet å si opp plassene. 1. desember samme år forlot så godt som alt jernbanepersonale sine plasser. Streiken varte i 16 dager og noen nærmere omtale av denne skulle ikke være nødvendig her.

Årene som nå fulgte må nærmest betegnes som forsakelsesår. Alt som var oppnådd av dyrtids- og familietillegg ble etter hvert redusert for til slutt å falle helt bort. I 1928 vedtok Stortinget at den faste lønn skulle reduseres med 10 prosent. Organisasjonene reiste rettssak mot dette og kjennelsen der gikk ut på at reduksjonen var uberettiget. I 1929 besluttet personalet å gå med på en frivillig reduksjon på 10 prosent. I de nærmest følgende år har en noen av de mest argeste angrep arbeidsgiverne og staten har rettet mot arbeiderklassen, bl. a. ved lockout i den private industri og bonde-regjeringens angrep på lønnsavtalen av 1929 og oppsigelse av ekstrapersonale. At stemningen var amper blant våre medlemmer gir seg uttrykk i et vedtak i foreningens årsmøte i 1930 og som vi her skal gjengi noen bruddstykker av:

«Året 1932 har stått i rasjonaliseringens tegn. Den sittende regjering, Bondepartiet, landets mest funksjonærfiendtlige parti har gjort attak mot statsfunksjonærene i sin alminnelighet og jernbanefunksjonærene i særdeleshet. Den har forsøkt seg på ødeleggelse av lønnsavtalen av 1929, nedsettelse av funksjonærenes gjennom årrekker opparbeidede og hevdvundne rettigheter. For dens mislykkede forsøk på dette har den tatt sin mon igjen på ekstrapersonalet, rasjonering av arbeidet — oppsigelse og uvisshet.

Med borgerskapets uvilje og evnesløshet til å bringe samfunnet på fote, må statsfunksjonærene i samarbeide med landets øvrige arbeiderklasse, oppta kampen for arbeiderklassens overtakelse av statsmakten. Dette kan gjennomføres ved samarbeide mellom fagorganisasjonen og arbeidernes politiske partier. Stasjonspersonalets forening er tilsluttet Det norske

Arbeiderparti, tilslutt deg Det norske Arbeiderparti gjennom din fagforening, det er det eneste parti som taler arbeidernes og funksjonærenes sak. I 1933 er det stortingsvalg. Vær ikke rumpedrag til borgerskapet ved valget. La deg ikke bluffe av valglofter. Det er og blir bare løfter som etter valget glemmes. Møt opp og bruk arbeidernes og funksjonærenes egen liste, Det norske Arbeiderpartis liste».

Allerede samme år i 1933 fikk en på ny en frivillig lønnsreduksjon på 4½ prosent, men denne reduksjon har en bakgrunn som vi senere har fått verdsette. Da en som motytelse fikk fjernet B-tjenesten, opprettet overenskomst for det stadige ekstrapersonale og gjennomført lov om forhandlingsrett. Hva det siste betyr for organisasjonens arbeide kan en bedre vurdere i dag. Med den siste reduksjon kan en si at bunnen er nådd, fra 1935 da arbeiderregjeringen tiltrådte fikk en etter hvert tilbake de reduksjoner som tidligere var foretatt og i 1937 fikk en nytt regulativ. Til forbundets landsmøte i 1938 utarbeidet foreningen et ganske radikalt forslag til nytt lønnsregulativ som samordnet samtlige jernbanens underordnede tjenestemenn i 3 lønnsklasser. Forslaget fikk god motakelse i Stasjonspersonalets Landsråd og ble lagt fram i landsmøte som et felles forslag fra dette. Ved behandlingen i landsmøtet fikk forslaget støtte av konduktør- og en del av linjepersonalet, men kom ikke fram til realitetsavgjørelse da det ble vedtatt å nedsette en lønnskomite som fikk i oppdrag å utarbeide nytt forslag til regulativ.

Så kommer vi fram til okkupasjonsårene. Noe av det første de nye herrer fastsatte, var lønnsstopp for alle som var i fast arbeide. Dette satte en effektiv begrensning for tjenestemennenes muligheter for å ta opp konkurransen med visse andre arbeidere om de matvarer som ble budt fram av velvillige landsmenn i det mer frie marked.

Disse fem lange og tunge år med alt for små rasjoner og mangel av de mest nødvendige levnetsmidler var en hård påkjenning for tjenestemennene og deres familier, og det har nok satt merker som ennå er i frisk minne. Så noen lengere omtale av disse årene finner en ikke nødvendig.

På høsten i frigjøringsåret 1945 fikk en et regulerings- eller krisetillegg, og i 1946 nedsatte staten en lønnskomite med oppdrag og utarbeide et nytt felles lønnsregulativ for alle statens tjenestemenn. Etter mange og lange forhandlinger

kom en så fram til det regulativ en fikk i 1948, og som ved uravstemning ble godtatt av jernbanens tjenestemenn.

Å få en tilfredsstillende plasering for alle grupper i et regulativ, kan en vel trygt si er ugjørlig, men det en nådde fram til i 1948 kan sies å ha brakt oss et godt stykke på veg, og kan en ved justeringer få rettet på det en fremdeles mener er uriktig, er det mulig det vil bli mer ro omkring lønns-saken.

I tillegg til den faste lønn har en regulerings- og krisetillegget. Størrelsen av dette følger stort sett indekstallet, så stigning eller fall i dette vil gi utslag i disse tillegg. Dette er dagsaktuelle problemer som en står oppe i i dag.

Av andre økonomiske spørsmål må en ta med skiftepen-gene. Krav om skiftepenge ble satt fram allerede i 1914, men det ble avvist og i de nærmeste år ble det stadig gjentatt. Endelig i 1919 ble kravet godtatt av Stortinget og skiftepenge fastsatt til 2 kroner pr. arbeidsdag, men på tross av Hovedstyrets bestemmelser om utbetaling av skiftepenge til samtlige på skiftelagene, bestemte distriktsadministrasjonen at bare skiftekonduktører skulle ha skiftepenge. Etter for-handlinger i distrikt- og Hovedstyret, ble en i 1923 enige om at 2. mann på laget tilkom skiftepenge og disse fikk etterbetalt fra 1919. Det gjensto ennå å få de samme rettigheter for 3. mann. Her stillet distriktets administrasjon seg steilt avvisende og først fra 1. januar 1931 ble det bestemt at 3. mann skulle ha skiftepenge. De stasjoner som da hadde skiftepenge var Trondheim, Støren og Hommelvik. Men også andre stasjoner i distriktet har skiftearbeide som betinger skiftepenge og etter hvert er det ordnet så vanlige skiftepenge som nå er kr. 3,40 pr. arbeidsdag også utbetales ved Støren, Hell, Grong, Mosjøen og Mo i Rana. Et par stasjoner har såkalt gradert tillegg fastsatt etter utført skiftearbeide ved Steinkjer med kr. 2,55 og ved Røros med kr. 1,70 pr. arbeidsdag. Før øvrig har det vært fremmet krav om skiftepenge ved Levanger, Verdal og Namsos, men skiftetiden ved disse har vært noe varierende, så kravet er hittil avvist.

Avansement, normering og ansiennitet.

Sett i sammenheng med lønnsforholdene var et mulig avansement det håp som kunne gi noen kroner mer å leve av, men var lønnsvilkårene dårlige var avansementsmulighetene ennå dårligere og foreningen har fra de første år arbeidet for å oppnå en bedring her. Av protokoller kan en se at det i 1907 var reist krav om opprettelse av 1 skiftekonduktør og 1 sporskifterstilling ved Trondheim stasjon samt 1 skiftekonduktør og 1 vognskriverstilling ved Hommelvik. Dette skulle synes å være meget beskjedne krav, men alt ble avslått. I årene fram til 1918 var kravene om nye stillinger mange, men de fant liten forståelse hos administrasjonen. Fra 1918 til 1920 var det en betydelig lysning. Det ble da opprettet stillinger for 7 særlige eller skifteformenn, 16 stasjonsformenn, 9 skiftekonduktører, 10 sporskiftere, 2 vognskrivere og 40 stasjonsbetjenter. Fra 1920 til 1924 var det også en del ansettelse av stasjonsbetjenter. Årene fra 1924 til 1935 er den mørkeste periode hva avansement angår. I dette lange tidsrom forekom det så godt som ikke ansettelse eller besettelse av ledige stillinger. Foreningens inntrengende henstillinger om avansement ble avvist med henvisning til manglende bevilgninger. Først i 1935 kom det et omslag da en del ledige og nyopprettede stillinger ble besatt, bl. a. 5 sjåførstillinger. De som ble ansatt stasjonsbetjenter var stort sett ekstrapersonale som var inntatt omkring 1920 og som gjenkom disse år hadde vært oppsagt og gjeninntatt flere ganger i dette tidsrom. Fra 1935 og de nærmeste par år ble det særlig lagt vekt på å få opprettet stillinger i arbeider som berettiget til høyere avlønning. I 1933 fikk forbundet utvirket at det skulle foretas normering av stasjonspersonalet. I det

utvalg som ble nedsatt her i distriktet fikk en for første gang med en representant fra personalet som sammen med administrasjonen skulle gjennomgå personalforholdene i distriktet og legge fram forslag for de stillinger det var behov for. Resultatet av denne normering var stort sett tilfredsstillende for personalet, det eneste forslag Hovedstyret ikke ville godta var formannsstillinger for de ekspedisjonskyndige stasjonsbetjenter.

Utvidelser av banestrekninger og et ganske stort nyinntak av personale i krigsårene nødvendiggjorde en ny normering i 1947. Sammensetningen av normeringsutvalget var også nå den samme som i 1938 og resultatet en kom fram til må sies å være bra for høyere lønnede stillinger, men ikke helt tilfredsstillende for antall stasjonsbetjenter da en fremdeles har et ganske stort ekstrapersonale, tildels med flere års tjeneste. Med litt mer forståelse fra Hovedstyret burde en få utvidet antall stasjonsbetjenter som det framtidig er behov for.

Godtgjøring for midlertidig tjenestgjøring i høyere avlønnede stillinger er det også arbeidet meget med. Kravet har vært at den høyere lønn skal utbetales for all sådan tjeneste, men her er det tjenestemannsloven som stenger og det arbeides nå for å få denne forandret.

I forbindelse med avansement kommer spørsmålet om ansiennitet i forgrunnen. En rettfærdig behandling etter ansiennitetsprinsippet er så viktig for personalet både økonomisk og moralsk, at det gjennom alle år har vært en ufravikelig linje i foreningens arbeide å hevde dette syn. I 1908 kan vi endog se at foreningens styre har stilt sine tillitsverv til disposisjon hvis ikke et forslag om ansiennitet for alt avansement ble enstemmig vedtatt, noe det selvfølgelig ble. Men administrasjonens syn var nok et annet, de ville vrake og velge etter eget forogdtbefinnende og med den innstillingsmyndighet de enkelte avdelingssjefer hadde, ble det delvis sympati og antipatier som avgjorde avansement. Dette skapte selvsagt atskillig irritasjon og uro og var stadig oppe til behandling i foreningens møter og i henstillinger og forhandlinger med administrasjonen. Da en fant det nyttesløst å få en ordning her valgte foreningen i 1923 en deputasjon som fikk i oppdrag å legge saken fram for generaldirektøren. Selv om denne var enig med deputasjonen i at forholdene var lite

tilfredsstillende, ble det ikke noen påtakelig forandring. Etter at en i 1936 fikk med en representant fra personalet i distriktskollegiet ble det en betydelig bedring i disse forhold og i de senere år kan en si at ansiennitetsprinsippet er gjennomført.

Et ansiennitetsspørsmål som skapte noe røre etter krigsårene var medberegning av anleggsarbeide for en del av personalet som var kommet over fra anlegg til driften i disse år. Foreningen hevdet at sådan arbeidstid ikke skulle medregnes i tjenesteansiennitet. Saken ble fremmet til landsråd og forbund som også delte foreningens syn og etter forhandlinger i Hovedstyret ble det fastsatt at anleggsarbeide framtidig ikke skulle medregnes i stasjonstjenesten, men de som tidligere har fått medregnet sådan tid fortsatt skulle beholde denne beregning.

Arbeidstiden.

At arbeideren også kan ha interesser utenfor sitt daglige arbeide var noe arbeidsgiverne den gang hadde vanskelig for å forstå, en umenneskelig lang arbeidsdag var det vanlige og når en trøtt og sliten kom hjem var det vel ikke mange som orket å ta til med hodebry eller idrett, det ble vel helst til skolapping og andre reparasjoner til familien.

Kravene om kortere arbeidstid har gjennom alle år vært et av de viktigste krav fagorganisasjonen har kjempet for og det en har nådd fram til i dag er vel en av de største seire organisasjonen kan vise til.

De gamle veteraner har mange historier å berette fra de første år av foreningens virksomhet da arbeidsdagen var på minst 10 timer og strakte seg over det meste av døgnet. Fridager for søndagstjeneste og godtgjøring for overtid var da ukjente begreper. Arbeidstiden var den gang oppsatt på dagslister og de som hadde tjenesteføringen kunne også beordre utover den oppsatte tid, denne myndighet ble i mange tilfeller benyttet til utidighet, ja det hendte at rengjøring i sporene var et særlig påkrevet overtidsarbeide etter en lang og slit-som arbeidsdag.

Først i 1919 ble 8 timers dag fastsatt ved lov av Stortinget. Med staten som arbeidsgiver skulle en tro at den var blant de mest lovlydige og de første til å gjennomføre ordnede arbeidstidsforhold, men jernbanens ledelse fant også her utveg for å omgå loven ved å gradere arbeidstiden etter mer eller mindre anstrengende arbeide. En fikk da A., B. og C. tjeneste, dette ble beregnet således at tungt arbeide ble henregnet til A. med 1 arbeidstime lik 1 time. For mindre tungt arbeide ble beregnet etter B.-tjeneste, således at en måtte arbeide $1\frac{1}{4}$ time for å få 1 time. Som en forstår gjorde dette 8-timersdagen helt illusorisk for en stor del av personalet. En

kom helt fram til 1933 før en fikk fjernet den såkalte B.-tjeneste. Men ennå henger det igjen en hvis vurdering av arbeidstiden, da som kjent vaktmannstjeneste ikke får beregnet tillegg for nattjeneste.

Flerdelt arbeidstid var tidligere alminnelig for de fleste arbeidssteder, når arbeidstiden strakte seg over 14—16 timer av døgnet kan det vanskelig bli det en mener med normal arbeidsdag. Det er nå gjennomført sammenhengende arbeidstid ved de fleste større stasjoner, men ved noen av distriktets mindre stasjoner må en fremdeles nytte delt-tjeneste av hensyn til toggang og arbeidet som følger med dette.

I forbindelse med arbeidervernloven av 1917 og gjennomføringen av 8 timers dag i 1919 ble det fastsatt at jernbanens tjenestemenn fikk anledning til å legge fram anker over tjenesteforhold gjennom tjenestemannsutvalgene som ble opprettet. Om en ikke da hadde forhandlingsrett var den daværende ordning med tjenestemannsutvalgene et betydelig framskritt for å få adgang til å legge fram tjenestemennenes syn på arbeidsordningen. Som et lite minne fra utvalgets oppgaver kan nevnes at det i 1919 ble satt fram krav om avslutning av arbeidstiden ved godsekspedisjonen i Trondheim lørdager kl. 14. Dette ble imøtekommet for sommermånedene juni, juli og august, senere ble denne lukningstid gjennomført for hele året. Fra mai i år er ekspedisjonstiden kl. 8—16 og lørdager kl. 8—13.

Lovfestet rett til å forhandle med ledelsen om alt som angår lønns- og arbeidsvilkår fikk en som tidligere nevnt i 1933. Når en nå i forhandlinger har krav på at begge parter skal begrunne sine krav og svar og en gjennom drøftinger får lagt fram det syn partene har på de forskjellige spørsmål, har erfaringene kanskje særlig fra de senere år vist at en kan nå fram til en tilfredsstillende løsning for begge parter.

Arbeidervernloven av 1936 omfatter bl. a. bestemmelser om arbeidstidens lengde, hviletider m. v. Med de varierende arbeidstider ved jernbanen har loven gjort et unntak så det kan brukes en turnusordning så en i løpet av 4 uker kan ha varierende arbeidstid, men med et gjennomsnitt av 48 timer pr. uke. For å få bestemmelser som ga en mer utførlig tolkning av arbeidervernloven fikk en i 1937 arbeidstidsbestemmelsene for statsbanenes personale. Med disse bestemmelser mente en å ha fått klare og greie retningslinjer for tjenesteoppsetnin-

gen, men en ble fort klar over at tolkningen av de enkelte paragrafer var forskjellige hos ledelse og personale. Etter hvert fikk en derfor tillegg som skulle utfylle bestemmelsen og unngå de stadige tvister om forståelse av disse. De siste arbeidstidsbestemmelser er så velkjent at noen omtale her er ikke nødvendig. Det som er nytt her er den ankeinstans en har fått i tjenestegjøringsnemnda. Om denne får den betydning personalet gjerne ser, får framtiden vise.

Arbeids- og velferdsforhold.

Mye slit og svette er gjennom årene ofret på lite hensiktsmessige arbeidsredskaper og den som en snøværsdag har vært trekraft for de tidligere store tunge plattformtraller fulllastet med melkespann, ser sikkert med lettelse på de traktorer som i dag benyttes som hjelpemiddel. De gamle godshus med de nedslitte treramper var heller ikke noe lett arbeidssted når en med sekke-tralla og en last på 300—400 kg. skulle inn eller ut av vognene. Disse godshus var for øvrig det mest utrivelige arbeidssted en ble vist til, mørkt, støvet og usunt som de var. De nye godshus som etter hvert er reist har lettet arbeidsforholdene betydelig og den mekanisering av arbeidsredskaper det nå arbeides med, vil bety mindre slit.

Dårlig tomtebelysning og uryddige skiftetomter var tidligere stadig til behandling i foreningens møter. De henvendelser som ble rettet til administrasjonen ga sjelden påtakelig bedring i forholdene. Om ikke alt i dag er som ønskelig, har en etter at det ble flombelysning av tomten, fått fjernet en god del av de faremomenter en hadde i lysstolper o. l.

Dette var en kort omtale av forholdene ved Trondheim stasjon. Ved den største del av distriktets utestasjoner er arbeidsforholdene noenlunde de samme som da stasjonene ble åpnet, så nærmere kommentar skulle derfor ikke synes nødvendig, bortsett fra at de fleste stasjoner nå er utstyrt med en mindre plattformtralle med gummihjul.

Velferdsforholdene har det gjennom alle år vært arbeidet meget med. Spiserom for ikke å snakke om garderobe, var vel nærmest betraktet som luksus av den daværende administrasjon. De som ville spise på arbeidsplassen fikk finne seg en høvelig plass som det falt seg. Når en minnes varmerommet på Rørosbanens godsekspedisjon, og lampebua ved hovedstasjonen hvor skiftepersonalet hadde sitt tilholdssted, var det

nok ikke omgivelsene som skjerpet appetitten. En må langt fram i årene før de første spiserom ble innredet. Et av de første var «Fugleburet» oppe under takåsene på gamle ilgodskspedisjonen. Om det ikke var utstyrt som i dag, var det en stor bedring, ja en hadde endog garderobeskap der. Det første helt tidsmessige spiserom fikk en ved nybyggingen av fiskekspedisjonen, her ble det også innredet egne garderober og dusjbad. Daværende distriktssjef Ruud var en foregangsmann på velferdsområdet og dette spiserom ville han se som et mønster for framtidige innredninger, likesom han ville se om personalet skjøttet om rommet på en forsvarlig måte, som viste at det ble satt pris på de bedringer som ble gjort.

Ved de fleste utestasjoner mangler ennå helt velferdsrom. En skulle tro at det ved forholdsvis nybygde stasjoner var tatt nødvendig hensyn til de krav personalet her har etter arbeidervernloven til sådanne rom, men en har nærmest inntrykk av at de som planlegger disse bygg er ukjent med at det også skal være betjening ved stasjonene. Det arbeides nå både gjennom foreningen, distriktsorganisasjonen og driftsutvalget for en bedring også for utestasjonene.

Nye tider og nye syn har holdt sitt inntog ved Statsbanene. Det er nå innsett at det også er nødvendig å skjøtte om det menneskelige materiell på en bedre måte enn hittil. Den velferdsavdeling som er opprettet i Hovedstyret har som oppgave å tilse og planlegge velferdsarbeidet ved jernbanen. Det er ingen liten oppgave disse står overfor når det nå skal søkes rettet på de forhold som hittil er forsømt. Noe av det første som er kommet i gang er helsekontroll ved tilsetning av bedriftslege. Videre pågår undersøkelse og kartlegging av arbeidssteder og velferdsrom. En må derfor håpe at velferdsavdelingen framtidig får midler til sitt mål, å skape trivsel og sikkerhet i arbeidet.

Et nytt tiltak er bedriftsbespisningen. Servering av mat til personalet på arbeidsstedet har i noen år vært prøvd ved Oslo Ø. og driften av kafeen der viste det var et stort behov for dette. Bedriftskafeen i Trondheim er nå kommet i gang. Utgiftene til utstyr og innredning har vært stor, men det er vist god velvilje fra jernbanen for å få denne så tidsmessig og trivelig som mulig. Maten er god og prisene så lave som det er mulig å levere for. Det står nå til personalet selv å vise at tiltaket verdsettes.

Opplæring og videreutdanning.

Krav om å gi nyantatt personale opplæring i de forskjellige gjøremål og en videreutdanning gjennom jernbaneskolen har det stadig vært arbeidet med av forening og landsråd. Det skulle synes naturlig at bedriftsledelsen hadde størst interesse av å få en betjening som gjennom en alsidig og god opplæring var best mulig skikket til sine gjøremål i stasjonstjenesten. De som har sitt arbeide her kommer stort sett i førstehånds kontakt med det reisende publikum og andre trafikanter. Skal det ytes den beste servise må selvsagt de som blir satt til sådan tjeneste ha godt kjennskap til jernbanens bestemmelser og ekspedisjonsforhold både for reisende og gods, men her har ledelsen vist liten forståelse og opplæringen har derfor vært mest tilfeldig gjennom råd og vink av arbeidskamerater, så en etter hvert har opparbeidet den erfaring som er nødvendig.

Teoretisk opplæring for å gjennomgå den fastsatte prøve for stasjonsbetjenter har også vært meget tilfeldig og først i de senere år er det i Trondheim gjennomført en teoretisk og praktisk gjennomgåelse av de fordringer som stilles ved prøven.

En stor del av de som begynte i stasjonstjenesten hadde sikkert hatt håp og mål om å komme over i kontor- og konduktørtjenesten og da utdannelsesreglementets fordringer til dette var en bestått kunnskapsprøve i norsk og regning, er det gjennom årene overført en stor del til disse arbeidsgrupper. Senere har disse grupper fått en ordning så fordringene skulle være realskoleeksamen. Foreningen har ikke kunnet godta dette for uttanking av konduktøraspiranter før en fikk nytt utdannelsesreglement. Ved enkelte uttakninger av konduktøraspiranter har derfor begge foreninger sammen drøftet dette og stort sett kommet til enighet.

Kravet om at også stasjonspersonalet skal gjennomgå jernbaneskolen er ennå ikke løst og selv om en nå får et nytt utdannelsesreglement vil det bli arbeidet videre med dette krav.

Ekstrapersonalet.

Det var tidligere vanlig at ekstrabetjenter som ble inntatt i stasjonstjenesten hadde sitt første arbeidssted ved Trondheim stasjon. Under og etter siste krig er det ved utvidelser av banestrekninger også inntatt ekstrapersonale ved andre større stasjoner i distriktet og med den utstrekning distriktet nå har, er det naturlig at rekrutteringen blir fordelt og lagt bedre til rette for bostedsforholdene.

Ekstrapersonalets lønnsforhold har helt fram til den siste overenskomst vært noe lavere enn lønnen for en stasjonsbetjent. Denne er nevnt før og en vil da forstå at den som skulle utføre noe av det tyngste arbeide en har ved jernbanen, ikke har vært særlig verdsatt.

I 1907 var en ekstrabetjents lønn 2 kroner pr. arbeidsdag. samme år ble det sendt en henstilling til administrasjonen om en forhøyelse med 20 øre pr. dag, men selv denne beskjedne henvendelse ble avslått. De små lønnsforbedringer som ble oppnådd i årene framover, fulgte stort sett etter lønnsstigning for det faste personale.

Ekstrapersonalet har som kjent nokså kort oppsigelsesfrist og var av denne grunn mer aksjonsdyktig. Det ble snart klart at skulle de oppnå bedringer måtte en aksjon til. I 1917 besluttet ekstrabetjenter og renholdskvinner å gå inn med krav om lønnsforhøyelse samtidig som plassene ble oppsakt. Distriktets administrasjon forsøkte å få utsatt forhandlingene, men ekstrapersonalet fastholdt oppsigelsen og de fikk sine krav uavkortet. Neste aksjon, i 1919, ble ikke fullt så vellykket. Det var også da i forbindelse med lønnskrav besluttet å si opp plassene og ikke ta imot fast ansettelse før kravene var ordnet. Det var da allerede utsendt ansettelsesvilkår til en del av ekstrapersonalet og da flere av disse var ukjent med foreningens beslutning, hadde de underskrevet ansettelsen. Det oppsto av denne grunn en del forvirring og det ble besluttet å avblåse aksjonen. Våren 1920 ble det på ny reist lønnskrav og plassoppsigelse. Denne gang ble det alvor.

Ekstrapersonalet gikk ut i streik i juni og streiken varte i 3 uker. I denne forbindelse kan nevnes at en del stasjonsbetjenter som nektet å ta opp det arbeide som ekstrapersonalet hadde utført, ble suspendert fra tjenesten. De ble etter ca. 1 måned inntatt igjen idet de ble tildelt en reprimande.

Fra 1921 tok motgangen til også her. Da den forserte krigstrafikk begynte å minke, fulgte oppsigelsene, og det ble snart ikke mange igjen av den store ekstrabetjening fra årene forut. Før å unngå oppsigelse av alt ekstrapersonale besluttet foreningen i 1924 å søke ordnet med rasjonering av arbeidet for de gjenværende, og helt fram til 1933 var disse i delvis fast og rasjonert arbeide og først i 1935 ble de ansatt.

Avtaler om lønns- og arbeidsvilkår for ekstrapersonalet var tidligere forskjellige for de enkelte distrikter. I 1933 fikk en den første lønnsoverenskomst for det stadige ekstrapersonale og i 1936 ble overenskomsten utvidet til å omfatte sesongarbeidere eller de under 1 års tjeneste. Lønnen var fremdeles ulike i de forskjellige distrikter, men de alminnelige bestemmelser var landsomfattende. Først i 1946 fikk en gjennomført like lønnsbestemmelser for alle distrikter.

Gjennom årene har foreningen arbeidet med forskjellige spørsmål for ekstrapersonalets jamstilling med det faste personale og en skal kort nevne: fribefordring, pensjonsordningen, lønn under sykdom og militærtjeneste, medlemsskap i jernbanens sykekasser, tilberegning av lønnsansiennitet for ekstratid, uniform og ferie. Det meste av dette er nå tilfredsstillende løst og med den siste overenskomst for ekstrapersonalet kan det vel trygt sies at en også lønsmessig har nådd det som er mulig.

Et av de mer vanskelige problemer en har arbeidet med i de senere år er å få ansatt ekstrapersonale som var inntatt i krigsårene uten legeundersøkelse og som senere ikke besto legeprøven. Det er nå ordnet så at disse får ansettelse, men får ikke utføre sikkerhetstjeneste. Videre arbeides det med å få normert et større antall stasjonsbetjenter da en ennå har en forholdsvis stor ekstrabetjening.

Agitasjon og aktivisering.

Har det virkelig vært nødvendig å drive agitasjon for tilslutning til foreningen tror vi nok våre yngre medlemmer vil tenke når de nå har sett lønns- og arbeidsforhold i årene som er gått. Med den erfaring en har i dag og med den grunnfestede posisjon og innflytelse fagorganisasjonen i dag har i arbeidslivet faller det naturlig og selvsagt at en er fagorganisert når en er i tariffestet arbeide.

Men i de brytings- og kampår som er gått foran var agitasjon nødvendig for å bearbeide de som sto noe passiv overfor fagbevegelsen eller av andre årsaker ikke var tilsluttet foreningen. I årene 1916—22—25 ble det valgt komiteer som hadde som oppgave å drive en mer personlig agitasjon på arbeidsplassen for å få de uorganiserte inn i foreningen. Av beretningene kan en se at dette arbeide har gitt gode resultater. I 1933 var foreningens daværende formann i Selbu for å søke organisere sjåførene ved Selburuta. Dette så ut til å gå i orden da samtlige sjåfører tegnet seg som medlemmer, men da de fikk tilsendt innmeldingsskjema må det antakelig ha meldt seg betenkeligheter, da disse skjemaer ikke ble besvart. I 1940 ble alt personale ved Selburuta tilmeldt foreningen.

At foreningen også har hatt interesser utenfor de rent faglige kan en se ved at det er valgt komiteer for å drive agitasjon for samvirkebevegelsen, likesom det flere ganger er valgt agitatorer for Det norske Arbeiderparti.

Dårlig oppmøte av medlemmene i foreningens møter er en anmerkning som går igjen i referat fra møtene fra 1907 og fram til i dag. Dette forhold har stadig vært drøftet og mange måter er forsøkt for å vekke interessen for å få aktivisert medlemmene. Således ble det i 1908 valgt innledere til forskjellige emner utenfor de daglige fagmessige som ellers ble

drøftet på møtene. At dette har vært velkomment kan vi forstå når en ser de diskusjonsemner det ble innledet om. Vi skal her gjengi et par av disse emner: «Kan en kristen være sosialdemokrat» eller «Bør en jernbanemann være avholdsmann?». At meningene har vært delte er vel ingen tvil om og med det kjennskap en har til karene fra disse år har det sikkert gått varmt for seg i de møtene. Fra 1914 til 1918 hadde foreningen en håndskreven avis. Denne ble opplest på møtene og med god virkning. Avisen hadde navnet «Fysakken». Det ble valgt ny redaktør i hvert møte, og av disse var det mange som på en treffende og slagferdig måte fikk gitt uttrykk for sitt syn på medmennesker og andre forhold. I de senere år har en forsøkt å ta med litt underholdning på møtene såsom musikk, sang, film o. l., likesom våre hustruer har hatt anledning til å være med i enkelte møter.

Med det medlemstall foreningen har i Trondheim og nærmeste omegn skulle en vente en større interesse for å være med i arbeidet for en bedring og sikring av ens egen livsinteresser. Vel er det så at arbeidstid og mulige andre hobbyer enkelte gang kan være en hindring for å være med på møter, men møtene er ikke oftere enn at alle med god vilje har både tid og anledning til å være med.

Opplysningsvirksomheten er også en del av det aktiviseringsarbeide som drives. Det er her våre yngre medlemmer kan skaffe seg kjennskap og lærdom i fagbevegelsen og samfunnets oppbygging og virkemåte samt de oppgaver en framtidig står overfor. Når de eldre tillitsmenn etter hvert må legge opp, må en nødvendigvis ha dyktige yngre folk som kan overta og føre arbeidet videre. De mangeartede oppgaver fagorganisasjonen i dag arbeider med, setter store fordringer til de som skal forestå arbeidet på de forskjellige felter. Foreningen har i årene etter krigen hatt mange interesserte og dyktige karer til å lede opplysningsarbeidet, men interessen blant medlemmene for dette har ikke vært særlig stor. Når en uten personlige utlegg kan skaffe seg kunnskaper i forskjellige emner må en tro at interessen etter hvert vil bli bedre.

Feriehjemmet.

061.21.385 (481) (041)

Tanken på å få feriehjem hvor både en selv og familien kunne få innkvartering og forpleining for en overkommelig pris har det vært arbeidet med i mange år såvel av forbund som foreningene. Det var fra første tid av meningen å få løst dette samlet for alle forbundets medlemmer, men de vanskeligheter dette bød på med en så forholdsvis spredt medlemsstokk brakte snart spørsmålet om en distriktsvis løsning av feriehjemstanken. I et felles fagforeningsstyremøte 29. februar 1924 hvor samtlige interesserte foreninger var representert, ble en enig om at dette måtte være den beste løsning. Men allerede året etter var også denne tanke forlatt og foreningene begynte da hver for seg å arbeide med anskaffelse av feriehjem.

I foreningens medlemsmøte 21. april 1925 ble det valgt en komite som skulle forhandle med distriktssjefen om leie av en fraflyttet anleggsbarakke ved Dovrebanen til bruk som feriehjem for foreningens medlemmer. Fra 1. mars 1926 fikk foreningen leie Øilien barakke i Drivdalen. Til innredning av barakken ble opptatt et lån, 1000 kroner, i forbundets feriehjemsfond. Lånet ble brukt til innkjøp av sengeutstyr og annet husgeråd. Den 6. mars 1926 ble feriehjemmet åpnet med en liten festlig tilstelling, og allerede første sommer var det ganske godt besøkt av feriegjester.

Drivdalen med Driva var et eldorada for jegere og sportsfiskere, men som sommeroppholdssted for familien var den ikke fullt så ideell. I 1932 da Driva under storflom satte barakken halvt under vann, likesom brua over elva ble tatt av flommen, besluttet foreningen å leie feriehjem under mer sikre forhold. Den 9. august 1932 ble hele utstyret overflyttet til det feriehjem en nå har. At en var heldig med ombyttet

er det vel ikke delte meninger om blant de som har besøkt Buvatnet ved Berkåk.

Foreningens feriehjem feirer i år således 25 års jubileum. Det er i disse årene lagt ned et stort og oppofrende arbeide av de forskjellige feriehjemsstyrers medlemmer og når feriehjemmet i dag er så velstelt og bra utstyrt, er det i første rekke disse en kan takke for den interesse og det arbeide som er ført for å få best mulig ut av de små plassforhold.

Men denne løsning av feriehjemsspørsmålet er ikke tilfredsstillende og en er igjen kommet tilbake til den første tanke for dette, nemlig felles feriehjem for alle forbundets medlemmer. I siste landsmøte ble det besluttet å arbeide videre for en løsning så en kan få reist feriehjem i forskjellige landsdeler og hvor en for en rimelig pris kan tilbringe ferien sammen med familien. Skal en få nyte ferien i riktig betydning må også husmora få avkobling fra det daglige strev med hus og mat så at ferien blir en virkelig rekreasjon.

Forskjellige andre saker.

Under de vanskelige brenselshforhold i årene omkring 1918 søkte foreningen distriktssjefen om at foreningens medlemmer måtte få tildelt torvfelt på jernbanens eiendom så de kunne ta brenntorv der. Dette ble innvilget og de som var interessert fikk på denne måte anledning til å skaffe seg billig brensel.

I 1922 sendte foreningen krav til de kommunale myndigheter om en mer rettferdig beskatning av skiftepengene. Kravet gikk ut på at skifte- og timepenger måtte beskattes likt. Kravet ble avvist, men er senere opptatt på ny gjennom landsrådet uten at en hittil har fått en tilfredsstillende ordning.

Videre kan nevnes saker som: Forkortelse av uniformsperioden. Tildeling av arbeidsklær ved forskjellige arbeidsplasser. Fribefordring for ekstrapersonalet og for personalet ved Selburuta. Ekstrapersonalets adgang til medlemskap i jernbanens sykekasser.

Foreningen har også hatt interesser utenom de rent faglige, idet den har vært og er tilsluttet forskjellige kulturelle eller humanitære organisasjoner. Allerede i 1931 ble den tilmeldt foreningen «Kunst for folket», noen år senere tilmeldt Trøndelag Mødrehygienekontor og i årene etter krigen Norsk Folkehjelp og Arbeidernes Høgskolelag. For øvrig har det stadig vært ytet økonomisk stønad til liknende formål. Foreningen er tilsluttet Arbeidernes økonomiske Fellesorganisasjon i Trondheim med de medlemmer som er bosatt der.

Til støtte for arbeiderpressen er tegnet andeler i forskjellige arbeideraviser både i byen og distriktet.

Også på boligområdet var foreningen tidlig med, idet en kan se at det i 1920 er valgt representant til leieboerforeningen i Trondheim. Foreningens økonomi har gjennom årene vært varierende. Med den forholdsvis lave kontingent en hele tiden har hatt, har det enkelte år vært vanskelig å få balanse i regnskapet og når foreningen i dag etter 50 års virke ikke har oppsparte midler skyldes dette at det ved siden av den lave kontingent at foreningen har støttet forskjellige formål gjennom større eller mindre bevilgninger.

Foreningens formenn gjennom 50 år.

1902:	L. Gellein.
1904:	Hågen Aamo.
1906:	Ludvik Kolstad.
1907—08:	John Skårvold.
1909:	L. Gellein.
1910:	Olaf Løhre.
1911:	A. Torp.
1912:	A. Torp og P. Nesbakken.
1913:	Arnt Rønning.
1914:	Arnt Teigen.
1915—16:	P. Nesbakken.
1917:	Arnt Rønning.
1918:	Martin Svarva.
1919:	Arnt Rønning.
1920:	Ludvik Buland.
1921:	Martin Svarva.
1922—25:	Ludvik Buland.
1926:	Magnus Holden.
1927—28:	Oskar Ovesen.
1929—30:	Sigvart Aune.
1931—36:	Olaf Holten.
1937—38:	Albert Reitan.
1939—44:	Einar Aasen.
1945—46:	Sigvart Aune.
1947—48:	Odd Røskaft.
1949—51:	Sigvart Aune.

De tre første må nevnes med forbehold, da vi bare har muntlige opplysninger å holde oss til.

Ivar Svensli skjøttet foreningens kasse fra 1923 til 1946 da foreningen gikk over til å ha fast forretningsfører.

Erling Olsen virket som foreningens sekretær fra 1933 til 1946 da han overtok vervet som forretningsfører og hadde dette til 1949.