

Dansk Lokomotivtidende.

Organ for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 14.

15. Juli 1903.

3. Aargang.

Organisationens Arbejde.

Forbundssager.

Vor ærede Præsident har under 25. f. M. givet sin Tilladelse til, at Kongresbeslutningerne af 1901 søges gennemført paa den af den danske Forbundsbestyrelse foreslaaede Maade (se Lokomotivtidende Nr. 11), hvorfor man under 14. ds. har udsendt Spørgesformularer gennem Afdelingsformændene til en Lokomotivfører og en Lokomotivfyrbøder i hver Tur, Rangering, Reservehold samt til alle Privatbanerne. Naar Spørgesformularerne i udfyldt Stand kommer tilbage, lægges Materialet til Rette og forelægges Hovedbestyrelsen, der da gør Forestilling hos Administrationen og Direktionerne om Tjenestespørgsmaalets tilfredsstillende Løsning.

I Kompetence-(Eksamens)spørgsmaalet er der udarbejdet følgende Cirkulære, der er tilstillet Ministeriet for offentlige Arbejder, Generaldirektoratet for Statsbanedriften, Maskinchefen samt Driftsbestyrerne for Privatbanerne:

I dybeste Ærbødighed tillader man sig herved paa Organisationens Vegne at frembære for Deres Ekscellence Ønsket om, at der i førstkommende ordentlige Rigsdagssamling fremsættes Forslag til Lov om Indførelsen af en lovbealet Eksamen i Maskinteknik for vordende Lokomotivmænd paa samtlige, saavel Statens som de private, Jernbaner i Danmark i Lighed med, hvad der alt finder Sted for Skibsmaskinister.

Naar man efter moden Overvejelse tillader sig at frembære det af Nordisk Lokomotivmands-Kongres under 4. Juni 1901 enstemmigt udtalte Ønske om Indførelse af lovbealet Eksamen paa samtlige Jernbaner i Skandinavien til det høje Ministerium for offentlige Arbejders velvillige Overvejelse for

Danmarks Vedkommende, er det i Forvisning om Deres Ekscellences aabne Blik for saavel Standens som for Befolkningens Tarv og om, at den Uddannelse og de Kvalifikationer, der kræves for at erholde Ansættelse i Lokomotivpersonalet paa de danske Jernbaner, ikke tør siges at staa i Forhold til de mægtige Fremskridt, Lokomotivteknikken og Banenettets Udvidelse er undergaaet i de sidste Aartier. Naar man ser hen til det Maal af teoretiske Kundskaber, der kræves for at opnaa Tilladelse til at beklæde Stillingen som Skibsmaskinmester, Maskinmester eller endog Kedelpasser paa Landjorden, og sammenligner disse Stillingers Ansvar med det Ansvar, der bæres af Betjeningen paa vore Lokomotiver, idet førstnævnte Stillingers Indehavere alene bærer Ansvaret for Maskinens og Dampkedlens forsvarlige Pasning, medens Lokomotivpersonalet (specielt Lokomotivføreren) ikke alene bærer Ansvaret for Lokomotivets forsvarlige Pasning og gode Gang, men tillige Ansvaret for Togets sikre og rettidige Fremførsel fra Station til Station, tror man at turde udtale, at det Maal af teoretisk Viden, der ved Lov kræves for at opnaa Stillingen som Maskinist eller Maskinmester, maa være Lavmaalet for de Kundskaber, der kan anses som betryggende for Opnaaelsen af Stillingen som Lokomotivmand.

Naar hertil kommer, at Lokomotivpersonalet for Statsbanernes Vedkommende ved Lov om Statsbanedriftens Ordning gennem Udsigt til Tantieme fremtidig bliver direkte økonomisk interesserede i Lokomotivernes yderst økonomiske Drift, og da dette erfaringsmæssigt sikrest opnaas ved, at Lokomotivpersonalet rekrutteres af intelligente saavel teoretisk som praktisk uddannede, med Maskin- og Naturforhold nøje kendte Mænd, tror man at vinde Forstaaelse hos Deres Ekscel-

lence, naar man mener, at en ved Lov anordnet ensartet Eksamen for samtlige Aspiranter til Stillingen som Lokomotivmand i Danmark yder den største Betyggelse for saavel Standen som Befolkningen.

I Haab om Deres Ekscellences Velvillie og Støtte i vore Bestræbelser for at skabe et intelligent og kundskabsrigt Lokomotivpersonale paa Danmarks Jernbaner, tegner man

Allerærbødigst

Paa Organisationens Vegne:

Chr. Christensen,

Lokomotivfører — Formand,

Esbjerg.

Endvidere er der tilstillet samtlige Ikke-Medlemmer følgende Opfordring:

Da Organitationen under førstkommende Rigsdagssamling agter at søge gennemført, at Lokomotivpersonalet ved Privatbanernes Løn-, Pensions- og Ansættelsesforhold ordnes ved Lov, vil det have sin store Betydning, at samtlige Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere ved de private Baner staa som Medlemmer af vor Organisation, for at Hovedbestyrelsen med større Vægt kan arbejde for Sagens Gennemførelse.

I den Anledning tillader man sig herved at rette en indtrængende Opfordring til Dem om at indmelde Dem i Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forenings — Afdeling, hvis Formand er — —

I Haab om Deres Velvillie og Forstaaelse af Organisationsarbejdets store Betydning for os, tegner man,

Esbjerg i Juli 1903.

Paa Organisationens Vegne:

Højagtelsesfuld

Chr. Christensen,

Organisationens Formand.

Saasnart Materiale til en Oversigt over Privatbanernes Løn- og Pensions-

forhold er skaffet til Veje, vil der blive affattet Andragende desangaaende til Regering og Rigsdag.

Lærebog i Maskinvæsen.

I Henhold til Hovedbestyrelsens Beslutning af 25. Maj d. A. optrykkes herved det til Generaldirektoratet i Sagen indsendte Andragende og dets Svar.

I Anledning af, at Organisationen har tilstillet samtlige Privatbaners Direktioner og Driftsbestyrere vedlagte Henstilling, har man fra en Del af disse modtaget særdeles imødekomende Svar, ledsaget af Forespørgsel om Statsbanedriftens Lærebog i Maskinvæsen kan faas til Købs og til hvilken Pris, hvorfor man herved i Ærbødighed tillader sig at fremsende Spørgsmaalet til det høje Generaldirektorat med Tilføje, at Organisationen agter at anskaffe den omhandlede Lærebog til de Medlemmer blandt Privatbanernes Lokomotivpersonale, der ikke tildeles et Eksempplar fra Banerne, hvorfor man endvidere tillader sig at fremsætte Spørgsmaal, om man hos det høje Generaldirektorat vil kunne erholde de til Trykning af Bogen nødvendige Clicheer til Laans, saafremt Lærebogen ikke kan erholdes i et tilstrækkeligt stort Antal Eksemplarer.

Herpaa har man haft den Glæde under 9. Juni at modtage følgende Svar:

I Anledning af Deres Forespørgsel af 3. ds. meddeles, at der af den af Statsbanedriften udgivne Lærebog i Maskinvæsen endnu vil kunne afhændes ca. 200 Eksemplarer til en Pris af 4 Kr. pr. Eksempplar.

Som man vil se, har Generaldirektoratet stillet sig særdeles imødekomende i denne Sag.

Organisationen har tilstillet samtlige Driftsbestyrere Meddelelse om Generaldirektoratets Velvillie, og har haft den Glæde, at Faxe Jernbane, Sydfynske Jernbaner, Odsherredbanen, Høng-Tølløse og Horsens-Tørring Jernbanen hos Organisationen har bestilt Lærebogen til de respektive Baners Personale, som tidligere meddelt har det østsjællandske Jernbaneselskab og Bornholms Jernbane direkte anskaffet Lærebogen.

Organisationen har fra en Del af d'Hrr. Driftsbestyrere, der alle sympatiserer med den fremsatte Tanke, faaet Meddelelse om, at et Udvalg af Driftsbestyrere har under Overvejelse at udgive en endnu fyldigere Lærebog, ogsaa omfattende de nyere Lokomotivtyper ved Privatbanerne.

I det Heletaget har Organisationen

overalt mødt særdeles Velvillie og Forstaaelse af sine Bestræbelser for at højne Standen, hvilket lover godt for Fremtiden.

Organisationen har foreløbig bestilt 100 Eksemplarer, af hvilke ogsaa Statsbanedriftens Personale, der kunde ønske Lærebogen som Ejendom, kan bestille denne hos Sekretæren til 4 Kr. pr. Eksempplar. De bestilte Lærebøger ventes hver Dag og vil blive udsendt, saasnart de kommer Sekretæren i Hænde.

Laane- og Spareforening for Embeds- og Bestillingsmænd.

(Af Rønn i »Vor Stand«).

I første Del af ovennævnte Forening er der mange Jernbanemænd, der søger Optagelse som Medlemmer, men da sikkert ikke en Gang de aktive Medlemmer (Debitor) altid tænker over, hvor stort Kontingentet er, og navnlig de »passive« Lemmer (Kautionisterne) ikke overvejer det Ansvar og den Risiko, de paatager sig ved at lade deres Navne indrullere, henledes herved Opmærksomheden paa nogle af de Punkter, der underskrives af Debitor og Kautionister.

Debitor betaler det første Aar ca. 9 % — ni Procent —, nemlig uden Hensyn til Diskontoen i andre Laaneinstitutioner 6 % p. a. plus Provisionsgebyr 2 % plus Policepræmie og maanedlig Portoomkostninger til Indbetalingen af Renter og Afdrag.

Saafremt Afdrag og Renter m. m. ikke præsteres i rette Tid, skal det hele tilbagestaaende Beløb straks være forfalden til fuld Betaling, hvorhos Debitor er forpligtet til at erlægge en Bøderente af 12 % p. a. (1 Øre pr. Krone pr. Maaned) af de forfaldne Afdrag.

Selvskyldnerkautionisterne garanterer Foreningen for prompte og skadesløs Betaling af Kapital, Rente og mulige Omkostninger m. m. og er ansvarlige for Debtors Berettigelse til at kontrahere Laanet og meddele paa Forhaand Samtykke til mulig Henstand med Betaling enten af hele Gælden eller af Afdrag m. m., som maatte blive indrømmet Debitor, saaledes at de vedblivende hefter over for Foreningen, indtil Obligationen er fuldt skadesløs indfriet. Debtors Forflyttelse skal uopholdelig meddeles Foreningen, der i modsat Fald er berettiget til straks at opsigte Laanet til fuld Udbetaling. I Søgmaalstilfælde er saavel Debitor som Kautionist underkastede Forordningen af 25.—1. 1828 (den hurtige Refsforfølgning).

Men ovenstaaende ærede Forening er endnu ikke tilfreds med nævnte Garanti, men fordrer endvidere en Slags tinglæst Iste Prioritet i Laantagernes Gage, der lyder saalunde: »Til yderligere Sikkerhed forpligter jeg mig derhos til at lade Afdrag og Renter af Laanet samt Policepenge indeholde i min Lønning og maanedlig indbetale portofrit til Foreningen, indtil Laanet fuldt skadesløst er indfriet, hvilket saa garanteres ved følgende Erklæring (vistnok af Hr. Fuldmægtig Simonsen):

»Undertegnede forpligter sig herved til, saalænge N. N. erholder Lønning udbetalt gennem mig, at indeholde i samme og til Laaneforeningen portofrit at indbetale de Renter, Afdrag m. m., som i Henhold til ovenstaaende Forskrivning skal betales af paagældende efter Foreningens nærmere Opgivende.«

Foruden ovenstaaende strenge Bestemmelser, hvorefter man skulde synes, enhver kunde fordrer at faa sit Ønske opfyldt, forlanger Foreningen yderligere et Andragende om at maatte faa et Laan; personlig Henvendelse nytter ikke. —

Nu ligger disse Spørgsmaal nær:

• Mon der er Embeds- og Bestillingsmænd, der sætter Penge ind i Spareforeningen, der bærer deres Navn?

Hvorledes bliver man Aktionær? Eventuelt hvem eller hvilke tilfalder det Overskud, som maa fremkomme, naar der udlaanes til over den dobbelte Rente af, hvad »Foreningen« selv kan laane for. Eller tilfalder det aarlige Overskud Foreningens Ydere af Indlaan, thi det tilfalder vel neppe, hvad der dog var det naturligste, Foreningens bedste Kunder, Forbrugerne, Laantagerne?

Har Foreningen nogen Sinde haft Tabskonto paa sit Regnskab ved Udlaan? Endelig skulde Navnet vel ikke være misvisende, saaledes at det i Virkeligheden skulde være et Aktieselskab, hvis Aktionærer hører til en anden Samfunds-klasse? — — —

Angaaende min Opfattelse af Kaution i al Almindelighed skal jeg blot citere et Brev, Goethe skrev til sin Søn (dateret Weimar 19. September 1816): Faderen giver først sin Søn den Formaning aldrig at gaa i Kaution og skriver videre: »Har du rede Penge, saa kan du laane til en Ven ogsaa uden større Sikkerhed. Vil du give noget bort, saa er der heller intet at sige dertil. Laaner du, vil du indrette dig saaledes, at du kan faa tilbagebetalt Kapitalen. Men gaar du derimod i Kaution, saa bringer du dig selv i en urolig Tilstand, der er saa meget mere pinlig, som du maa forholde dig uvirkelig og afventende. Ingen gaar i Kaution med et let Hjerte, uden naar han

tror, han løber ingen Fare. Men er Kautionen indgaaet, saa føler han sig snart, særlig i bekymrede Øjeblikke, som truet af en fjern Fare, der forekommer ham saa meget frygteligere, som han føler, han ikke magter den, naar den skulde træde nærmere. At vove Livet for en Ven som for dig selv er prisværdigt, og det er afgjort i et Øjeblik, men berede dig selv Bekymringer for ubestemt Tid eller vel endog for hele Livet og i hvert Fald i Indbildningen undergrave din sikre Besiddelse, er ingenlunde raadeligt. Thi vor legemlige Tilstand og Tingenes Gang volder os mange melankolske Timer, medens Bekymringerne fremkalder Spøgelser, der ødelægger hver glad Dag. —

Men ogsaa for selve Debitor er Glæden eller Hjælpen som oftest kun af øjeblikkelig Art, saa begge kunne med den skuffede Ægtemand sukke Digterens Ord: »Det bødes der for i lange Aar, som kun var en stakket Glæde, det smiler man frem i en flygtig Stund, man bort kan i Aar ej græde.«

* * *

Ovenstaaende er saa klart, saa indlysende, at man maa forbauses over, at der ikke for længe siden er traadt ganske kraftigt op imod dette Uvæsen.

Vi skal tillade os at tilføje endnu en Sikring, ovennævnte Laanekasse forlanger, forinden der kan blive Tale om at erholde noget Laan; der fordres nemlig et **Hæderlighedsbevis** fra en højere Foresat. Dette er saa meget mere modbydeligt, fordi dette Bevis maa blive et Uddrag af Konduitelisteriet, saa selv om en Mand trænger aldrig saa haardt til en øjeblikkelig Hjælp, faar han intet, han bliver simpelthen nægtet det ovennævnte Bevis, saafremt han ikke staar fint i sine Foresattes Papirer.

Vilde der ikke her være en Opgave for Staten at løse? Forholdet er jo for Tiden saaledes, at man kan erholde 3 Maaneders Lønningsforskud, naar man har tilstrækkelig stor Gæld; men erholde det for, som det naturligste synes at være, at undgaa at stifte Gæld, derom kan der ikke blive Tale. Beviserne paa Gældens Tilstedeværelse maa fremlægges, ellers hedder det: »Ansøgningen kan ikke fremsendes med Anbefaling, da Gældens Beskaffenhed og Størrelse ikke kan angives!« Vilde det ikke være til større Gavn for Personalet, om Staten i Stedet for at give den Ansatte en ren Gave i Form af Lønningsforskud, der jo er rentefrit, ydede den Ansatte, der stod overfor saadanne Udgifter, han ikke kunde klare uden at stifte Laan eller tage paa Kredit, et Laan i Form af Lønningsforskud til en Rente, der er lig den Staten selv har sine Penge til. Man

vilde derved fri Personalet for at betale den høje Rente, der altid direkte eller indirekte er forbunden med at tage paa Kredit eller stifte Laan, og for at modtage en Gave, der i Virkeligheden, med de Fordringer, der stilles for at opnaa den, bliver betydelig dyrere end et almindeligt Laan til rimelig Rente.

Red.

Indsendt.

Hr. Redaktør!

Maa det være mig tilladt atter at lægge Beslag paa Deres i Forvejen stærkt optagne Tid med at klare nogle for vor Organisation meget vigtige Spørgsmaal. Sagen, det denne Gang drejer sig om, er, at en Snes Stykker af vore Kolleger (Lokomotivførerne) i de sidste Dage har ladet sig indmelde i Jernbaneforeningen ved Lokf. Andersen (formentlig vor gamle Bekendt paa Listeskoene dernede i Aarhus).

Mit første Spørgsmaal til Dem er: »Hvorledes ser Jernbaneforeningens Repræsentantskab og Forretningsudvalg paa disse Overløbere?« Dernæst: »Hvad er Aarsagen til, at ovennævnte Lokomotivførere belønner Hovedbestyrelsens ihærdige Arbejde i Lønsagen, der dog for vort Vedkommende gav et ganske godt Resultat, med en Masseindmeldelse i en anden Organisation? Er den Tanke værdig for os Lokomotivførere, nu da vi har faaet anvist en saa taalelig god Plads ved det Fad, vi kalder Lønningsloven, at svigte vore Allierede, der trofast stod os bi, medens vi kæmpede for bedre økonomiske Kaar?«

Saafermt De, Hr. Redaktør, ser paa Sagen ligesom jeg, bedes De i et af de først udkommende Numre af Dansk Lokomotivtidende give mig og dermed samtlige Medlemmer en Besvarelse paa disse Spørgsmaal.

Ved paa Forhaand at takke for Optagelsen, forbliver jeg

Deres ærbødige

Lokomotivfører.

* * *

Idet vi takker den ærede Indsender for den Solidaritetsfølelse, der præger ovenstaaende, skal vi oplyse, at det ganske rigtig er vor gamle Bekendt, der er paa Krigsstien med en ny Insinuation mod Administrationen for, at denne ikke vil tage retfærdigt Hensyn til Lokomotivførerne i Fripas- og øvrige vigtige Spørgsmaal, saafremt Lokomotivførerne ikke ved inden den 1. Juli at indmelde sig i Jernbaneforeningen lader denne tale deres Sag og ved sit store Medlemsantal

sætte den i Stand til at lægge et Pres paa Administrationen.

Paa den ærede Indsenders første Spørgsmaal skal vi forudskikke den Bemærkning, at de fleste af de Lokomotivførere, der har indmeldt sig i Jernbaneforeningen, ikke har udmeldt sig af Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening, og som saadan kan Jernbaneforeningens Repræsentantskab og Forretningsudvalg kun være glade for den Tilvækst, Foreningen har faaet. Hvad derimod Betimeligheden af, at Lokomotivførerne og Lokomotivfyrbøderne staar samlede i en Organisation angaar, vil vi lade selve Formanden for Jernbaneforeningens Forretningsudvalg, Hr. Assistent Ohlsson tale, idet vi tillader os at optrykke et Brudstykke af en Artikel i »Vor Stand« for April d. A., der omhandler Togførernes Alliance med Pakmestre og Konduktører samt Togførernes Optagelse i Jernbaneforeningen.

Der er en Grænse mellem Sølvsnore og Guldsnore, som det er umuligt for Tiden at slette, og der vil sikkert gaa mange Aar, før den forsvinder. Dette erkendes af alle fornuftige Mennesker, og i selve Foreningsorganisationen har denne Grænse været den skillende; i Dansk Jernbaneforbunds ny Lovudkast bestemmes udtrykkeligt, at kun Sølvsnore har Medlemsret; i Udkastet til Lovene for en Centralorganisation af Statsfunktionærerne er det bestemt, at der fra hver Etat kun kan optages to Foreninger: en for Sølvsnore og en for Guldsnore. Dette kan for uklare Lighedsmennesker se skrækkeligt udemokratisk ud. Men det er det ikke. Det er ganske nødvendigt, at disse to Klasser (Over- og Underklassen) staar organiserede hver for sig, fordi det tjenstlige Forhold imellem dem har ikke saa lidt af Præget Arbejdsgiver—Arbejder, de kan let blive Modstandere, ligefrem tvungne af Hensynet til Tjenestens Tarv, idet den ene skal bære Ansvar for Tjenestens forsvarlige og rettidige Udførelse, den anden med lige saa stor Ret maa værges sig mod at blive overanstrengt. I mange store Spørgsmaal har disse to Klasser indad- og udadtil Fællesinteresser, men Klasserne er i tjenstlig Hensende dybt væsensforskellige, og Grænsen mellem dem maa for Klarheds og Ærligheds Skyld bevares ogsaa i det foreningsmæssige.

Den eneste Undtagelse herfra, jeg kan tænke mig, er Lokomotivpersonalet. Lokomotivføreren og hans Fyrbøder — begge faglærte Folk — maa samarbejde paa en Maade og under Forhold, der er

noget for sig. At deres Foreningsfællesskab kan skabe Vanskeligheder, er ikke usandsynligt. Menderes tjenstlige Samarbejde maa hvile i ikke ringe Grad paa et vist kammeratligt Tillidsforhold, som er uden Fare med Hensyn til Lokomotivførerstillingens Nivellering, fordi Lokomotivføreren Ansvar saavel i Etatens som i Befolkningens Øjne altid sikrer ham den absolute Overvægt.

Naar Hr. Ohlsson, der tillige er Jernbaneforeningens Næstformand og en overalt anerkendt Kapacitet paa Organisationsomraadet, saa klart som sket her giver sin Mening om Lokomotivpersonalets Organisationsforhold til Kende, kan sikkert ingen ærekær Lokomotivfører være i Tvivl om, i hvilken faglig Organisation han hører hjemme.

Med Hensyn til det andet Spørgsmaal, da maa Aarsagen vel søges i det gamle Ord: Utak er Verdens Løn, der særlig rammer de Lokomotivførere, der svigter deres egen Organisation for at melde sig ind i en anden. De, der derimod bliver staaende i deres egen Organisation og alligevel støtter en anden af Etatens Organisationer (af hvilke ingen kan blive for stærke) gennem Erlæggelse af Kontingent, er der selvfølgelig intet at bebrejde.

Det tredie, og som vi anser for det vigtigste Spørgsmaal, da dette er en Æressag for Statsbanedriftens Lokomotivførere, maa vi besvare med et absolut Nej! Det er ikke Lokomotivførerne ved Statsbanerne værdigt at svigte Lokomotivpersonalet ved Privatbanerne, der trænger til al den Støtte, vi saavel moralsk som pekuniært kan yde dem for at søge deres langt ringere Løn- og Pensionsforhold ordnede ved Lov, saavel som Lokomotivfyrbøderne, der maatte blive staaende ved de 4 Tillæg. Begge disse Faktorer har Statsbanedriftens Lokomotivførere en moralsk Pligt til at støtte af yderste Evne. Det nytter ikke, man vil forsøge at skyde sig ind under, at Lokomotivfyrbøderne er de fleste og derfor kan sætte alt igennem paa Trods af Lokomotivførerne, thi dette Forhold eksisterer slet ikke, idet de 1ste Klasses Lokomotivfyrbødere staa som en Balance mellem de to Tjenestekategorier saavel tjenstligt som foreningsmæssigt og vil aldrig gaa med til Overgreb fra de yngres Side, om saadant i Kraft af Flertallet kunde tænkes, hvad der hidindtil ikke har været den allerringeste Grund til at antage.

Naar der derfor af Mænd, der ikke selv kan samle, agiteres for Splittelse, er det vort Haab, at Statsbanedriftens Lokomotivførere med Foragt viser saadan Agitation tilbage til de lyssky Kroge,

hvor den hører hjemme, og at vi solidarisk holder sammen, arbejdende videre paa at skabe Tilfredshed ogsaa blandt de andre Faktorer indenfor vor Organisation. R e d.

Hr. Redaktør!

Paa et hertil sendt Ballasttogsopslag staar blandt andet følgende:

»Toget føres af en Togbetjent, som er ansvarlig for Togets Gang med Hensyn til Sikkerhedstjenesten«. Dette er selvfølgelig i Analogi med Politireglementet; men er det ikke absurd, hvis denne Mand skal være ansvarlig for Togets sikre Fremførelse, burde han have sin Plads foran i Toget, ikke bagude i dette; men er det ikke for meget at forlange af denne Mand, at han skal have Ansvar for noget, han absolut savner Begreb om; thi hvis ikke Lokomotivføreren Pligt bød, at han skal passe, at de af Stationerne givne Signaler efterkommes, saa kan Togbetjenten, rent bortset fra, at han kan betjene sin Bremse, hverken gøre fra eller til, at Toget standser paa rette Sted enten udenfor eller paa Stationen, ligesom Togbetjenten ej heller har ringeste Indflydelse paa, at de af Stationerne fastslaaede Krydsninger kan overholdes, idet det ogsaa her bliver Lokomotivføreren Ansvar, at han kører saaledes, at Krydsning finder Sted paa det en Gang bestemte Sted.

Kunde det ikke snart være paa Tiden at rette Vedkommendes Opmærksomhed henledtes paa, at en hel Klasse Medansatte faktisk lever højt paa Lokomotivførernes Ansvar, idet disse Medansatte til enhver Tid bliver fremtrukne som Ledere af noget, de ifølge deres Stilling og Uddannelse ingen som helst Indflydelse har paa.

Hvad mener man f. Eks. om følgende Tilfælde:

En Togfører bliver kaldt op paa et Sektions-Kontor og forespurgt, om han, naar det Tog, hvori han skal gøre Tjeneste, bliver $\frac{1}{2}$ Time forsinket, kan undgaa at forlægge Krydsning med de mødende Itog, naar hans Tog medgives Hjælpemaskine, hvortil han svarer bekræftende, og meddeler ikke Lokomotivførerne noget herom forinden Endestationen.

I dette Tilfælde bliver Togføreren altsaa den afgørende med Hensyn til at indvinde Forsinkelsen, uagtet han paa de allerfleste Stationer kun har 1 Minuts Ophold, og det nævnte Tilfælde indtraf paa en Dag, hvor der som Regel var meget at bestille paa Stationerne.

Toget kom om just ikke rettidigt til Krydsningsstationen, saa dog med ringe Forsinkelse, og Togføreren høstede altsaa Æren herfor, og blev muligvis rost af sine Foresatte som en Mand, der baade kunde og vilde udføre sin Tjeneste prompte, medens hele Affæren bundede i Togføreren Personalkendskab, for selvfølgelig var Togføreren i Forvejen bekendt med, hvilken Lokomotivfører, der skulde fremføre Toget.

Et andet lignende Tilfælde indtraf en anden Gang med samme Tog. Vedkommende Togfører, der havde været syg i længere Tid, kom hen til mig ved Afgangstationen og bad mig køre godt til, at vi kunde holde os rettidige, for da det var første Dag, han kørte efter sin Sygdom, og Trafikinspektøren var med i Toget, vilde han gerne, at det gik godt, »for ellers troede man naturligvis ikke, at han kunde« — hvilket fortalte Togføreren ikke —, men det var naturligvis, at han ikke kunde føre Toget. Jeg lo ad ham, men der havde været al mulig Anledning til det stik modsatte; thi som denne Mands Tankegang var, saaledes er Tanken hos de allerfleste af hans Kolleger og hos dem, der fungerer som saadanne, og hvad værre er, Tanken er ogsaa til Stede hos disse Mænds Overordnede; det viser sig f. Eks. ved Uddeling af Ducører og lignende. Ved et Kongetogs Fremførelse bliver saaledes Togførerne tilstillet Æresgaver plus Ducør, eller hvor der kun gives Ducør, er Togføreren Ducør altid større end den, der gives Lokomotivføreren, idet Gavens Størrelse regnes efter det kørte Antal Km., og ikke efter det Ansvar, vedkommende Mand har haft, endskønt — hvem ved?

Ærb.

Pacer.

Personalialia.

25.—6. 1903.

Forflyttede ere Fyrbøderne:

I Nr. 117 J. C. M. Martini,

I » 106 P. J. Nielsen,

II » 190 V. E. Grønfeldt,

fra København G. til København H.

I Nr. 92 J. Finsen,

I » 289 C. V. Larsen,

II » 69 H. L. E. Ohlsen,

fra København H. til København G.

Trykt i

»Fredericia Dagblad«s Bogtrykkeri
i Fredericia.