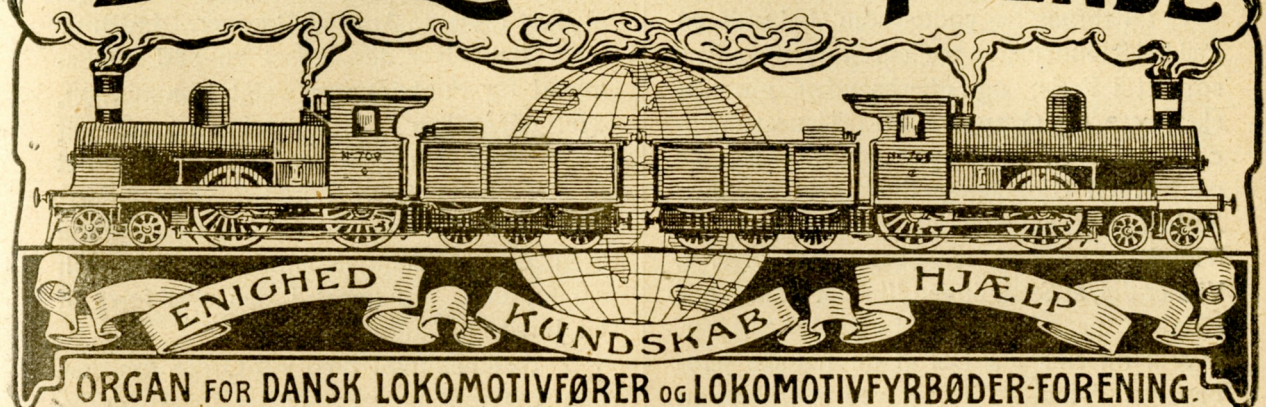


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Nr. 11.

1. Juni 1909.

9. Aarg.

Hvad den franske Funktionærstrejke lærer os.

De franske Tjenestemænds Strejke har rørt det store Strejkespørgsmaal op fra Bunden af og har ganske sikkert Verden over vakt Tjenestemændenes Opmærksomhed. Den har nemlig stillet Samfundssiden ved Funktionærstrejken i det grelleste Lys.

Man har hidtil været for tilbøjelig til at se Strejken fra de Paagældendes Synspunkt som en privat Sag mellem dem, der strejkede, og dem, hos hvem der strejkedes, som en gensidig Sulteprove, der ikke kom andre ved. Man har holdt paa den ubetingede Strejkeret. Strejkerne har bragt de organiserede Arbejdere store Fordele; den har været deres naturlige Vaaben mod Undertrykkelse og Vilkaarlighed fra Arbejdsledernes Side, Midlet, ved hvilket de opnaaede bedre sociale Kaar.

Arbejderne indbyrdes har da ogsaa efter bedste Evne støttet hinanden, da deres Sympatier naturligt er hos dem, der ere paa Livets Skyggeside.

Imidlertid faar nu en Statsfunktionærstrejke en Dobbeltside, idet hele Samfundet uvilkaarligt inddrages deri, og dets normale Funktioner standses, fordi nogle enkelte udfægter en Kamp.

Der kommer den gamle Grundsætning for Samfundet til Anvendelse, at ens Ret gaar ikke længere, end den ikke krænker anden Mands Ret. Hvad kommer Administrationen og Tjenestemændenes Uoverensstemmelser og Strejker Samfundet ved, hvorfor skal det standses i sine normale Funktioner, eller i alt Fald lide Afbræk deri? Og mod Individernes Ret til Strejker rejser sig Samfundets Ret.

Om Aarsagen til den franske Funktionærstrejke kan i Korthed siges dette, at Generaldirektør Simyan, der i Ministeriet Clemenceaus Tid har styret Post-, Telegraf- og Telefonvæsenet, ikke har kunnet komme ud af det med Personalet, og efter de Skildringer, der er givet af ham, synes han at være en Deputeret af Stræbertypen, der, efter at hans Lydighed i Partiets Tjeneste har skaffet ham en fremtrædende Plads i Partiet, har vist sig som en uomgængelig Bureaukrat, og desuden beskyldes han for at høre til dem, der driver den frejdigste Begunstigelse af Slægtninge, personlige Venner og Meningsfæller ved Embeders Besættelse. I 1907 gennemførte han nogle nye Avancementsregler, hvorefter kun en Del af Forfremmelserne skulde ske efter Anciennitet, Resten efter hans Valg. Siden da har der stadig været Uro. Tjenestemændene har paastaet, at Forfremmelserne var i høj Grad uretfærdige, at de skyldtes Paavirkning

af Deputerede, og at den sikreste Vej til Forfremmelse var at vise et udpræget Slave-sind over for de Foresatte.

I Februar begyndte som bekendt en Række Sammenstød mellem Simyan og Personalet i Paris, og efterhaanden gik det skrappere og skrappere til. Tjenestemændene paastaar, at Simyan afviste Klagerne med brutal Uforskammethed, svingede med Afskedigelsens Dyrendal, overdængede Telefondamerne med raa Skældsord* o. s. v. Vist er det, at Stemningen til sidst resulterede i de to paa hinanden følgende Strejker, hvortil nu sidst en Del af de franske Jernbanemænd har sluttet sig ved at erklære en Sympatistrejke.

Som Følge af Masseafskedigelser voksede Ophidselsen blandt Personalet. En stor Del af dette hører jo til »Borgerskabet« og føler sig ingenlunde som »Arbejdere«, og mange af dem er til daglig meget bange for »Socialisterne«; men de traadte alligevel i Forbindelse med Socialistførerne, der selvfølgelig ivrig tog deres Parti, idet de straks har indset, hvor værdifuldt et Aktiv Statsfunktionærernes Organisationer var i Fagforeningernes Rækker, vel at mærke naar de var fast sammentømrede.

Om Strejkens Forløb har Dagspressen bragt Bulletiner, og det lader sig ikke skjule, den er bleven et afgjort Nederlag for Tjenestemændene.

At Tjenestemændenes Retsstilling ikke alene er af aktuel Betydning i Skandinavien, men er et Spørgsmaal, der ogsaa interesserer paa Kontinentet, ser man af tyske Udtalelser, hvortil vi henviser andetsteds i Bladet, og tillige deraf, at da Clemenceau blev Minister, havde han lovet Forslag om Personalets Retsstilling; men han er hidtil vejet tilbage for et alvorligt Forsøg paa at løse dette; men som Følge af de sidste Tidens Begivenheder er der tilstillet Ministeraadet et Udkast, hvori det hedder:

Det tillades Funktionærerne at danne Grupper. Disse Grupper kan enten dannes af Funktionærer og Embedsmænd af en og

* Danmark danner vist i denne Henseende ingen Undtagelse herfra.

samme Etat uden Hensyn til Grad eller af Funktionærer og Embedsmænd af samme Grad uden Hensyn til Etat. De faar selv Valget mellem disse to Arter af Grupper. Indenfor hver Etat bliver der nedsat en af Embedsmænd og Funktionærer valgt Kommission, der udfærdiger Forfremmelseslisterne og undersøger enhver Klage, der bliver rettet til den om tjenstlige Forhold. I Fremtiden maa ingen Straf og ingen Afskedigelse finde Sted, uden at denne Kommission har udtalt sig for den. Forsædet i den skal føres af en Jurist.

Sammenholdt med vor Ordre om Forhandlingsret, hvor Personalet ingen Indflydelse har paa Afstraffelser og Afskedigelser, er det franske Udkast bygget paa en betydelig bredere Basis. Hvis disse Kommissioner kan træde op mod Vilkaarligheder som dem, Post- og Telegraffunktionærerne har været udsat for, vil meget være vundet.

Hvorom al Ting er, Staterne og ogsaa vor egen maa se at finde Midler til at undgaa Konflikter. Der kan og vil alle Dage være umedgørlige overordnede, men der maa tillige være Midler og Maader for de underordnede til at faa deres Klager frem til en retfærdig Vinding.

Der maa derfor findes Udveje til at løse slige Stridigheder ad *fredelig* Vej. — Hvilke disse er, maa det være Regeringernes og de lovgivende Forsamlings Sag at overveje. Kun saa meget er sikkert, og det viser det franske Eksempel noksom, de maa findes.

Paa den ene Side staar *tvungen Voldgift*. Paa den anden Side alt det andet. Men som den franske Arbejdsstandsning var følelig ikke blot for Parterne selv, men for hele Samfundet, maa man se sig om efter Midlerne derimod.

Nærmest og lettest at realisere er det, at Staten, der er vor fælles Arbejdsgiver, søger at mægle, naar de stridende Parter, Administrationen og Personalet, ikke kan komme overens. I saadanne Tilfælde bør Staten gribe ind og træffe Afgørelse efter Retshensyn og ikke efter Magt. Ellers maa Organisationerne lige saa godt selv kunne

klare det. Naar Staten derfor er naaet til Erkendelse af, at Konflikter mellem Administration og Personale er samfundsskadelige og derfor maa forhindres, maa Staten afgøre Striden.

Sveriges Lokomotivmandsforbunds Kongres i Folkets Hus

i Stockholm den 28., 29. og 30. April 1909.

Som Repræsentant for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening rejste jeg efter endt Hovedbestyrelsesmøde fra København den 27. April Kl. 7³⁰ Em. og ankom til Stockholm den 28. Kl. 9²³ Form.

Kongressen aabnedes Kl. 10 Fm. af Hr. Folketingsmand Thylander, der bød os et hjerteligt Velkommen til Stockholm. Norges Lokomotivpersonales Forening var repræsenteret ved Hr. Lokf. Nordahl fra Trondhjem. Efter at vi havde takket for den modtagne Indbydelse og Modtagelsen og bragt Hilsen fra vore Organisationer, stillede Forbundsstyrelsen et af sine Medlemmer, Hr. Saurel, til vor Disposition, og han var os til megen Nytte saavel paa Kongressen som ved Forevisning af Byens Seværdigheder.

Efter at de forskellige Valg af Funktionærer til at lede og referere Kongressens Forhandlinger var foretaget, behandlede Forbundsstyrelsens Aarsberetning, og man fik under de førte Forhandlinger ret et Overblik over det store Arbejde, som vore svenske Kolleger har udført for at samle Lokomotivpersonalet til et enigt og kraftigt Hele, og naar man betænker de mange Privatbanepersonaler, hvis Lønninger og Arbejdsvilkaar er højst forskellige, samlede med Statsbanernes Lokomotivpersonale i en Organisation, saa forstaar man ret, at der har været Arbejde nok at udføre for Forbundsstyrelsen, og det Arbejde, som denne har udført ved Forhandlinger med Jernbanernes Arbejdsgiverforening for at faa de daarligst

stillede Personalers Kaar hævet op til deres bedrestillede Kolleger, maa ikke underkendes, om end Maalet ikke er naaet fuldt ud. Forhandlingerne har været godt ført. Og endskønt Kongressen forkastede den forelagte Overenskomst mellem Forbundsstyrelsen og Jernbanernes Arbejdsgiverforening, saa fik det dog under Forhandlingerne inngensinde Udseende af, at man var misfornøjet med Forbundsstyrelsens Arbejde. Aarsagen til Forkastelsen af Overenskomsten var væsentlig den, at Forbundsstyrelsen under de med Arbejdsgiverforeningen førte Forhandlinger ikke kunde faa Arbejdsgiverforeningen til at gaa med til at faa de daarligst stillede Lokomotivmands Forhold ordnet saaledes, at disse blev ligestillede med dem, som arbejder under de bedste Forhold. —

Der førtes en livlig Diskussion om Arbejdstiden. Der var truffet Aftaler om en Arbejdstid af 180 Timers Tjeneste og ca. 5500 km. Kørsel med Sneltog, 220 Timer 4000 km. for Persontog, blandede Tog 3000 km. med 240 Arbejdstimer og ligeledes for Rangering og langsommere Tog.

Ligeledes blev der ført en indgaaende Diskussion om Forflyttelserne. Forholdene er jo i Sverige noget anderledes end hos os, idet de klimatiske Forhold i de nordlige Distrikter 5. og 4. jo er meget mere barske end i de 3 øvrige Distrikter, og det er jo saa ret naturligt, at der søges fra disse ned til det mildere Klima. Der opnaaedes dog ikke at faa fastsat bestemte Regler for Forflyttelserne.

Under hele Kongressen herskede den mest kollegiale Stemning, og omend Meningerne kunde være meget divergerende, var det en Fornøjelse at høre den saglige Maade, hvorpaa de debatterede Spørgsmaal behandlede. Man fik Indtrykket af, at vore svenske Kolleger er maalbevidste Organisationsmænd. Kongressen sluttedes af Indlederen Hr. Rigsdagsmand Thylander med et kort Foredrag om, at de foreliggende Opgavers Løsning maatte samle hele det svenske Lokomotivpersonale til Kamp for Opnaelse af de bedste Levevilkaar for dette.

Hr. Molin bragte os fremmede en Tak for vor Nærværelse og bad os bringe alle organiserede Kolleger det svenske Lokomotivmandsforbunds Hilsen.

Om Indtryk fra Rejsen kan jeg ikke berette synderligt, da saavel Hen- som Hjemrejsen foregik om Natten.

Chr. Christensen,
Fmd. for D. L. & L. F.

Er der Fare for en Strejke blandt Statsfunktionærer i Tyskland?

Dette Spørgsmaal, som med Henblik paa Forholdene i Frankrig har været meget omdisputeret i Tyskland, behandler Albert Falkenberg i en Artikel i »Sozialen Praxis«. Forfatteren, der forøvrigt er Redaktør af »Deutschen Postzeitung«, et Organ for Forbundet for alle Funktionærer ved Post- og Telegrafvæsenet i Tyskland og tæller ca. 40,000 Medlemmer, skriver blandt andet følgende:

Vi har, naar man opstiller Spørgsmaalet: »Er der Fare for en Strejke blandt Statsfunktionærer i Tyskland«, over for Frankrig en Fordel. Vi har den Lov, hvor Frankrig endnu hovedsagelig kun har kendt Vilkaarlighed; men fra Vilkaarlighed og til en Lov er en uendelig lang og møjsommelig Vej. At det ikke er nødvendigt at gaa over Handlingen »Strejke«, har Udviklingen og Forholdene for Funktionæerne i Tyskland til en vis Grad bevist, og netop fordi vi har denne Lov, er der ingen Fare for en Trafikstrejke. Dette indrømmer selv den socialdemokratiske Presse; men nu kommer den ængstelige Presse og begynder at fyre ind, saa længe til Sagen virkelig forekommer de Herrer foroven betænkelig, og de begynder at spekulere paa særlige Forholdsregler, ikke alene til Skade for Personalets fremadskridende og sunde Udvikling, men

ogsaa for dem selv. Dette er det uheldige Resultat af disse demagogiske Skrivelser her og der.

Netop gennem den hidtidige Virksomhed af den faste og derfor betydningsfulde Organisation af 40,000 Post- og Telegraf-Funktionærer, som til Tider har staaet i skarp Opposition til Forvaltningen, har det været muligt at skaffe den fornødne Klarhed saaledes, at der ikke findes Gnist af Strejketanker blandt de organiserede Funktionærer; om de uorganiserede er der her aldeles ikke Tale. Dette Faktum har sin gode Grund, som desværre let overses, fordi det fra udenforstaaendes Side er vanskeligt at indse, især fordi endnu den Dag i Dag Kærnen til Emnet, »Den nutidige Funktionærs Psykologi«, kun har været saa sparsomt fremholdt.

Forfatteren kommer derefter ind paa en nærmere Omtale af dette Emne, der resulterer i følgende Udtalelse:

Den tyske Funktionær er konservativ, det vil sige ikke partikonservativ, der betyder Ubehjælpssomhed, hvoraf der virkelig hefter en god Del paa vore Funktionærer.

Denne Ubehjælpssomhed er en rolig Udvikling, men dog ikke gunstig; thi den besværliggør og forsinker den Proces, som Falkenberg kalder »Politisering«. Han mener dermed Erhvervelsen af statsborgerlige Rettigheder og Deltagelse i det offentlige Liv for at opnaa den samfundsnødvendige Selvstændighed.

Jo mere et Menneske kender af Statsmaskineriet, jo mere de tidligere usynlige Traade løser sig for hans Øjne, saa meget mindre Tilbøjelighed vil han spore for en Strejke. Atter er det Loven, som han under denne »Politiseringsperiode« har lært at kende, hans Instinkt skærpes, og hans Vilje dresseres til en gradvis fremadskridende Udvikling, ikke til springende Overraskelser, der sjælden bærer en Garanti for Soliditeten af Virkningerne i sig.

Efter disse Overvejelser forlanger Forfatteren konsekvent den »fri Koalitionsret« for alle Funktionærer, idet han skriver:

Naar en Regering i lang Tid hindrer

en fast sammensluttet Organisation af Funktionærer i sin Udvikling, vil Faren for en Strejke vinde Jordbund, fordi den tiltagende Utilfredsheds naturlige Afledning vil blive gjort frugtbringende. Hvad Funktionærene hidtil har foretaget sig, var Ensidighed, Smaapolitik, en afgrænset Kaste uden Spor af det frie nationale Livssyn. — Kun der, hvor energiske Organisationer findes, opdager man den rette Foreningstaktik, her søger man at undgaa de økonomiske Kampe, men naar desuagtet Maalet.

Emil Alsborg.



WILLIAM GRAHAM,
NORGES FØRSTE LOKOMOTIVFØRER.

Om Norges første Lokomotivfører, der døde den 3. April d. A., skriver Lokomotivmands Tidende:

Graham var født 25de august 1821 i Contin, Yorkshire, og kom til Norge 1853 for at kjøre ballast ved anlægget av hovedbanen, kjørte aapningstoget 1ste september 1854 og ansattes fra samme dag ved hovedbanen. Den 30te juni 1890 tok han pension,

efter i 36 aar, at ha kjørt tog no. 1 mellem Kristiania og Eidsvold.

Graham var den siste av de engelskmænd som fulgte Robert Stephenson hit i 1853 da den første jernbane skulde bygges her i landet.

Avdøde var oplært som lok.fører av sin berømte landsmand, lokomotivets oppfinner, George Stephenson.

Ved sin avsked i 1890 mottok Graham en smigrende takkeskrivelse fra hovedbanens direktion med anerkjendelse av hans lange, trofaste og udmærkede arbejde i etaten.

Begravelsen fandt sted den 10de april under enestaaende deltagelse. Hovedbanens og vestbanens foreninger deltok under floromvundne faner. I det store følge bemærkedes overbestyrer P. Nielsen og kontorchef A. Lund samt flere geistlige og en masse funktionærer av alle grader.

Sogneprest Sommerfelt forrettet og dvælte særlig ved den troskap og pligtopyldelse som avdøde hadde utvist i sit ansvarsfulde arbeide. Det var med tryghet man rejste med toget, naar man saa at det førtes av Graham.

Der nedlagdes krans fra Norges lok.-personales forening av fører Aslaksen med følgende ord: »Fra Norges lok.-personales forening i taknemmelighet over den eksemplariske pligtopyldelse vort lands første lokomotivfører viste i utførelsen av sit ansvarsfulde arbeide og derved bidrog til at sætte sit præg paa standen. Dit minde vil leve længe blandt Norges lokomotivmænd«. Videre blev kransen nedlagt fra 1ste Distrikts lok.-personales forening ved fører Eckholdt og fra Hovedbanens lok.-personales forening ved fører Aslaksen.

Fra hovedbanens direktion bemærkedes kransen. Som marchaller fungeret lok.-førerne P. Pedersen og Chr. Winther. Hovedbanens lokomotivpersonales forening sang før og efter talen nedenstaaende av H. H. for anledningen forfattede sang.

A.

* * *

Mell.: Den signede Dag.

Langt ind i din aftenhviles fred,
i høieste oldingalder
du segned i dødens skygge ned,
som bladet i høsten falder.
Nu kom du til evighets høitidsfest,
mens paaskeklokkerne kalder.

Du steg i vort land i den største tid
som fremskridts seire kan bringe,
da Verdens undere førtes hit,
og lydt om vor kyst lot ringe
om ilbud gennem elektrisk gnist,
og dampens susende vinge.

Vor første bane dig kaldte hit,
dens første festtog du førte.
Med største troskap en livslang tid
dens tog mot Vormen du kjørte.
Dens liv og toner i hvilens ly
i aftnens stilhet du hørte.

Saa skal du hvile i fremmed jord,
hvor tit din længsel fik stige
til barndomshjem og til far og mor,
til dine søskend' og like.
Nu tør vi ane din sjæl er nær
alt kjært fra dit hjemlands rike.

Din trofaste viv, din støtte her,
din barnering og dens kjære
og alle du stod i livskald nær
nu tak og farvel dig bære.
Dit navn skal i landets saga staa
med krans om dit mindes ære.

Folketingsvalget.

Det er under den nuværende hidsige Valgkampagne faldet mig ind, hvor uretfærdig vi Lokomotivmænd i Lighed med Søfarende er stillet, idet vi grundet paa tjenstlig Fraværelse fra Hjemmet ofte ikke kan faa Lejlighed til at afgive vor Stemme.

En saadan Sag, som den der for Tiden er til Behandling, har vi vist alle Lyst til at

tale med om — hvorfor skal vi afskæres fra dette?

Jeg ser i Dagbladene følgende

Interpellation.

Organisationer for danske Skibsofficerer, bestaaende af Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre, retter i Anledning af de forestaaende Folketingsvalg følgende Spørgsmaal til Folketingskandidaten:

»Vil Hr. Kandidaten i Tilfælde af Valg i den kommende Rigsdags-session tale og stemme for, at fraværende søfarende Vælgere kan faa Adgang til at udøve deres Stemmeret til Rigsdagsvalgene?»

Vi kan ikke alle, selv med den bedste Villie fra vore Overordnedes Side, komme til at afgive vor Stemme, og af den Grund synes jeg, at vi pr. Brev eller paa anden Maade maatte kunne give vort Besyv med i Laget. Jeg mener derfor, at det havde været paa sin Plads, om vi Tjenstmænd havde rettet en lignende Forespørgsel til Folketingskandidaterne og dermed faaet en Lejlighed til at paavirke dem i en for os gunstig Retning.

Et saadant Spørgsmaal, som det foreliggende, eller naar dette Blad udkommer tildels afgjorte, kommer jo næppe for i Hast; men for at gardere os i Fremtiden, bør vi sikre os Stemmeret, selv om vi af tjenstlige Grunde er fraværende fra Hjemmet.

Man føler sig sat i Klasse med Forbrydere og andre, som af en eller anden Grund har mistet deres borgerlige Rettigheder; men naar vi alle maa betale et større eller mindre Bidrag til Statens Husholdning, maa vi som Følge af vore Pligter ogsaa kunne forlange vore Rettigheder. Og Retten til at stemme er vigtig. *Risby.*

D. L. & L. F.

Aarhus Afdeling

afholdt Generalforsamling Onsdag den 29. April Kl. 8 Em. i »Enigheden» efter følgende Dagsorden:

- Punkt 1. Forhandlingsbogen.
 » 2. Beretningen.
 » 3. Regnskabet fra Juletræet.
 » 4. Rangerturen.
 » 5. Eventuelt.

Lokfbr. 196 Petersen valgtes til Dirigent.

Forhandlingsbogen oplæstes og godkendtes.

Formanden afgav Beretning over det forløbne Kvartal, oplyste, at der ingen Udsigt var til, at vi fik Moderation til Landsudstillingen.

Der er fra flere Sider rejst Kritik angaaende Pengene, som H. B. havde tilstillet Arbejdsløsheds-kassen; dette Skridt fra H. B.s Side bør dog støttes, da der virkelig var Trang til Stede.

Beretningen fra Hovedgeneralforsamlingen er jo allerede udkommen og tilstillet Medlemmerne, hvori de vil kunne se Afdelingens Delegeredes Stillinger til de forskellige Punkter; ligeledes er Kontingentforhøjelsen bleven kritiseret, hvilken Vedtagelse jeg dog ogsaa maa støtte, eftersom det Kontingent, vi nu giver, ikke er tilstrækkelig til at dække Udgifterne.

Ogsaa ved indtrufne Suspensioner vil det være nødvendigt at have Penge i Kassen.

Det tjener Afdelingen til Oplysning, at Lokomotivpersonalet nu ingen Rep. har i Sygekassen, hvad vi vel nok kunde tilkomme, og jeg haaber, at vi vil kunne opnaa dette, naar der atter skal foretages Valg.

Lokf. Busk sluttede sig hertil og bemærkede, at det havde sin Betydning, at Lokomotivpersonalet havde en Rep. i Sygekassen. Aarsagen til, at vi denne Gang ingen fik ind, var Forretningsføreren for D. J. F., der havde lagt Pres paa dennes Medlemmer for at stænge os ude.

Lokfbr. 423 Jensen var imod, at H. B. havde handlet saa egenmægtig angaaende Pengene til de Arbejdsløse, fordi den ikke først havde henvendt sig til Medlemmerne.

Lokfbr. Kjær: Jeg kan ikke forstaa Nødvendigheden af Kontingentforhøjelsen. Afdelingskasserne maa absolut kunne klare sig med det, de faar nu.

Lokfbr. Olesen henviste til det lille

Kont. vi giver, i Forhold til Fagforeningerne og fandt det nødvendigt, at vi havde Penge i Kassen; det vilde være godt, om vi kunde give noget mere til de Fattige. Der raabes ogsaa stadig paa Kassen, naar vi skal have Udflugter eller Fest, og naar vi vil have, at den skal yde noget, maa vi ogsaa svare et Kontingent, der staar i Forhold dertil. Disse Udtalelser støttedes af flere Talere, hvorefter Formandens Beretning godkendtes.

En Udgifts-Konto paa 16 Kr. 19 Øre fra Juletræet bevilgedes.

Angaaende Rangerturen nedsattes et Udvalg bestaaende af: Lokfbr. Glerup, Lokfbr. Kallsbøl, Lokfbr. Frantz C. Nielsen, Lokfbr. N. Jensen til at udarbejde Kørselsfordeling, hvis i Fremtiden Turen skal forandres.

Under Eventuelt valgtes Lokfbr. 289 Rasmussen, Aarhus Ø., til Rep. i Stedet for Lokf. Petersen, der er forflyttet til Aarhus H.

Det vedtoges, at Afdelingen ingen Møder holder i 3 Maaneder, med mindre Bestyrelsen finder Anledning dertil, eller hvis 10 Medlemmer skriftlig forlanger det.

Flere Lokfbr. ankede over, at Persontogsturen er alt for streng. Sagen toges op til Undersøgelse. Det vedtoges, at Afdelingen skal søge at faa anbragt et Vaskebord i den gamle Remise paa Aarhus H.

Da der ikke forelaa mere til Behandling, sluttede Dirigenten Generalforsamlingen Kl. 11 med en Tak til alle (til Stede var 32 Medlemmer).

Aarhus, den 30. April 1909.

Frantz C. Nielsen,
Sekretær.

* * *

De københavnske Afdelinger

har vedtaget at sende en Krans ved Medlemmer af D. L. og L. F.s Død. Meddelelse om Dødsfald bedes tilstillet Afdelingsformændene i Kh., enten Lokomotivfører L. Mortensen, Kh. H., eller Lokomotivfører C. M. Christensen, Kh. Gb.

C. M. C.

Fremskudt Signal eller Stationsviser?

I Anledning af det i den senere Tid ofte opdukkende Signal Stationsviser, vilde jeg gerne have Lov til at tale et Par Ord med.

Jeg kan med min bedste Villie ikke indse, at disse Apparater kan være til nogen synderlig praktisk Nytte; men de gaar jo ogsaa nærmest ud paa at støtte Lok.mænd paa Banestrækninger de ikke kender.

Som saadan er Nytten jo temmelig problematisk, det er jo dog ikke dagligt, at Strækningerne befares af ukendte Mænd, og for dem, som er kendt, har de absolut ingen Betydning uden maaske lejlighedsvis i meget usigtbart Vejr.

Og hvilken Nytte gør de saa? Ja, de fortæller, at nu er der saa og saa langt til Stationen, og at det er Tiden at tage Farten fra Toget.

Men vi har jo alle paa Strækningen, vi befærer, vore Knudemærker, som fortæller det samme, akkurat det samme.

Her er det, jeg mener, at skal man endelig søge at faa gjort noget i den Retning, saa bør man søge at faa indført Apparater, som, foruden at fortælle, at man nu er saa langt fra Stationen, ogsaa fortæller hvilket Signal, Stationen fører. Burde man da ikke have sin Opmærksomhed henvendt paa de fremskudte Signaler?

Jeg mener jo!

Forsaaavdt man fik disse opstillet foran alle Stationer i en bestemt Afstand fra disse i nøje Afhængighed af Stationens Indkørsels-signal, da vilde der praktisk talt være meget vunden, saavel for os som for Trafiken og de Rejsende, idet at Togenes præcise Gennemførelse var mulig, selv i meget usigtbart Vejr.

Jeg tænker mig det fremskudte Signal sat i Forbindelse med Indkørselsmasten ad elektrisk Vej, saaledes at naar Indkørsels-signalmastens Vinge eller Vinger blev be-

væget ud af Normalstillingen til enten »Kør frem« eller »Kør igennem«, at Vingen da, idet at den naaede sin rigtige Højde, sluttede den elektriske Strøm og derved bevirkede, at det fremskudte Signals Vinge bevægedes opad og dermed viste, at Stationen førte Signal.

Man kunde endvidere, som det vel snart paa de fleste Stationer er Tilfældet med Indkørselssignalmasten, sætte det fremskudte Signal i Forbindelse med en af de bekendte smaa Signalarmer paa Stationskontoret og dermed kontrollere Vingens Stilling.

Anbringelse af fremskudte Signaler alle Vegne vil mulig nok blive en kostbar Historie, men paa den anden Side gaar der jo paa den Maade, der maa køres i usigtbart Vejr, mange Kul med, fordi at Togene maa bringes til Standsning — eller da omtrent til Standsning — foran Stationen, og ved Igangsætningen gaar der jo betydelig flere Kul til, end hvis Kørselen kunde fortsættes, uden at Farten maatte tages fra Toget.

Jeg mener, at man kunde bibeholde den Fart, Toget havde, om saadanne Signaler var anbragt foran alle Stationer i solid Forbindelse med Indkørselssignalmasten, og forsaavdt det fremskudte Signal viste »Stop«, at det da var tids nok at tage Farten fra Toget. Som Forholdene er nu og hidtil har været, er det jo temmelig ubehageligt at køre i usigtbart Vejr, dette vilde for en stor Del falde bort, om man fik gode fremskudte Signaler anbragt.

Tiden kan ikke overholdes nu under ugunstige Vejrforhold, men det vilde kunne blive Tilfældet ved omskrevne Signalers Tilstedeværelse, og Trafiken vilde af den Grund kunne foregaa med større Regelmæssighed end nu.

Det fremskudte Signal kunde jo indrettes til at falde i Stopstillingen automatisk, naar Toget havde passeret dette, for at undgaa at Signalet blev staaende, indtil Toget holdt paa Stationen.

Jeg vil anbefale, at man søger at faa dette gennemført i Stedet for det upraktiske Forslag om Stationsvisere.

Risby.

Jernbaneulykken ved Herlisheim.

Nogle Kilometer sydlig for Colmar i Overelsass ved Stationen Herlisheim er der, som i Dagbladene i Korthed omtalt, Natten til den 14. Maj passeret en stor Jernbaneulykke. D-Toget 161, der kommer fra Italien og over Basel—Køln danner Forbindelsen med Holland, stødte sammen med et afsporet Godstog. Begge Togene kom i Brand, hvorved Tog 161 fuldstændig opbrændte.

Skaden paa Materiellet beløber sig til 1,800,000 Kroner.

Af 38 Postsække reddedes kun 4.

Efter den officielle Beretning blev der ved Katastrofen dræbt 1 Passenger, 1 Postfunktionær, 2 Lokomotivførere, 1 Lokfrb., medens der saaredes ca. 12 rejsende og 3 af Togpersonalet.

Aarsagen til Uheldet maa mere anses for at være en Sammenkobling af flere skæbnesvangre Tilfældigheder end en enkelt Persons Forseelse. Jernbaneautoriteterne har desangaaende udtalt sig saaledes:

I det fra Colmar til Mülhausen løbende Godstog eksploderede Lokomotivkedlen, hvorved den forreste Del af Toget afsporede. Omtrent i samme Øjeblik kom i modsat Retning, men paa det andet Spor Tog 161, der paa dette Sted gennemsnitlig kører med 80 km. Hastighed. Iltoget fo'r mod de afsporede Vogne og Maskine, hvilket havde til Følge, at Iltogetslokomotivet med de vedhængende Vogne styrted ned ad den derværende Skråning og ud i en direkte ved denne liggende Mose. Begge Togene kom straks i Brand. Iltoget opbrændte fuldstændigt, medens kun $\frac{1}{5}$ af Godstoget gik tabt. —

En anden Version angaaende Aarsagen tilbagevises derimod af Myndighederne. Efter denne skulde Iltogets Maskine ved Lufttrykket fra den eksploderende Kedel være bleven kastet ud af Sporet og derefter kommen i Brand.

Angaaende Aarsagen til Kedeleksplorationen meddeles i tyske Blade, at Kedlen i

lang Tid ikke har været til Revision og var fuldstændig forstoppet med Kedelsten. Om Skylden for denne Pligtforsømmelse maa tilskrives Maskininspektionen eller Revisionsdepartementet for Dampkedler i Elsass er endnu ikke konstateret.

Fra anden Side angives Vandmangel som Grund til Katastrofen.

Et Maskinuheld.

I Lokomotivmandstidende (Norge) findes nedenstaaende Artikel om et ret enestaaende Maskinuheld.

Man tænker uvilkaarligt: »Hvad Straf mon Lokf. vilde have faaet, saafremt Uheldet var sket paa de danske Statsbaner?« Mon et af de bekendte »Paa Grund af slet Eftersyn af Maskinen idømmes Dem herved o. s. v.« — ikke i saa Tilfælde var for lidt, thi da Lokf. var færdig med Frakoblingen og Eftersynet efter det første Uheld — den knækkede Krumtap — og vilde sætte Maskinen i Gang, faldt Drivhjulet pludselig i Grøften — — meget slet Eftersyn.

For Maskinen af Kistog Nr. 7, Rørosbanen, indtraf for nogle Dage siden et ret enestaaende Uheld.

Da Toget, der bestod af 38 Aksler Kisvogne, befandt sig i Nærheden af Auma Station paa let Bane, mærkedes et kraftigt Stød; Føreren ser, at højre Krumtap med Stængerne slaar løs mod Hjulet. Da Toget var standset, viste den af Føreren foretagne Undersøgelse, at Tappen var brudt ca. $\frac{1}{2}$ inde i Bøsningen (se Fig. 1).

Som man ser, var der gammelt Brud i Tappen, idet kun mindre end $\frac{1}{3}$ var god.

Lokomotivet, Godstogslok. Nr. 34, er et dobbelt Compound (4-cylindret), sekskoblet, bygget hos »Baldwin Lokomotive Works, Philadelphia« i 1896.

Føreren gik straks i Gang med at frakoble Sidestængerne, derefter kobledes Gli-

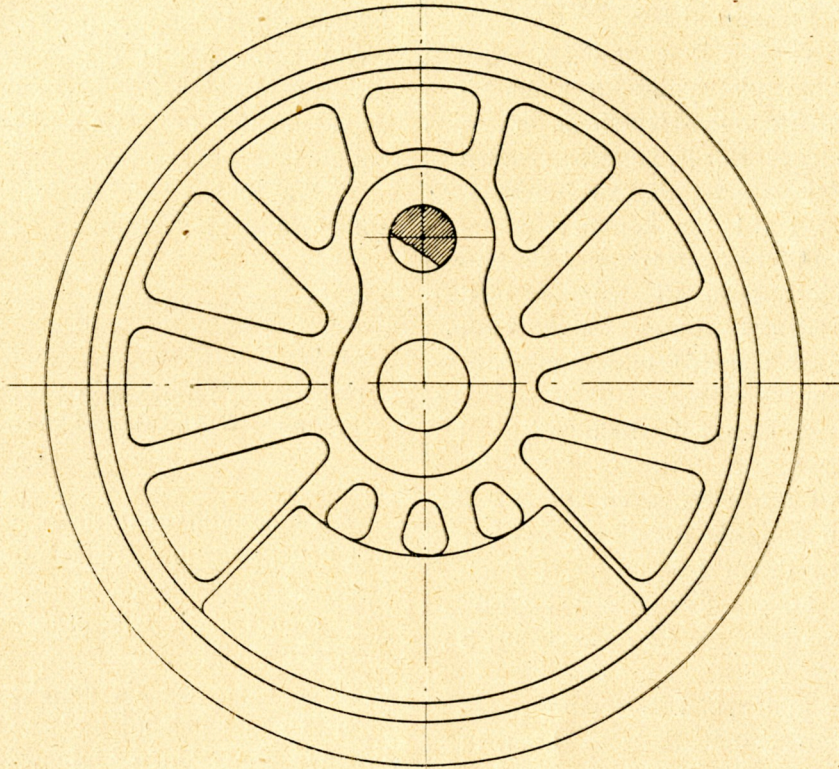


Fig. 1.

derstokken fra Styringsarmen, og Glideren stilledes i Midten og Stemplet i Top og blev sproset af med en Træklods, som stilledes mellem Stopbøsningen og Krydshovedet. Hermed var højre Side »død«. Saa frakobledes Koblingsstængerne paa venstre Side, hvorefter Maskinen ved egen Hjælp kunde føres videre.

Idet Fyrbøderen var nede for at pinche Maskinen over Dødpunktet, begyndte venstre Drivhjul at gaa Kребsegang.

Dette Hjuls Aksel var ogsaa brudt inde i Navet.

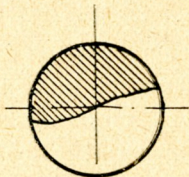


Fig. 2.

Som man ser af Fig. 2, var der ogsaa et gammelt Brud.

Føreren maatte da skille sig af med Resten, koble Drivstangen fra og lade Hjulet rulle i Grøften. For at faa Maskinen bort, blev Akselkassen kilet fast med Kiler mellem Over- og Underkant af Rammen og Kassen, saaledes at Underkippen og Smøresiden blev paa sin Plads.

En tilkaldt Hjælpemaskine kørte den beskadigede Maskine den 220 km. lange Vej til Trondhjem uden yderligere Uheld.

Rold.

En fornuftig Bekendtgørelse.

Den bayerske Trafikminister har udgivet efterstaaende Ordre til det ham underlagte Personale:

De tjenstlige Meddelelser om Uheld og Driftsforstyrrelser, som er egnede til at

vække Opsigt, er uopholdelig at tilstille Pressen. Ved Fremskyndelsen kan det forekomme, at Blade, der allerede i Forvejen ad privat Vej har erholdt Underretning om det passerede, derfor henvender sig til den nærmest Uheldsstedet beliggende Station og anmoder den tilstedeværende Inspektion, Driftsledelse o. s. v. om nærmere Oplysning angaaende det passerede og Følgerne af Begivenheden. Jeg har intet at erindre imod, at Overledelsen eller dennes Stedfortrædere de paagældende Steder besvarer de af Pressens Repræsentanter rettede Spørgsmaal. Bekendtgørelsen angaaende Tjensthemmeligheder tør selvfølgelig ikke lades ude af Agt; om Skyldighedsspørgsmaalet maa der ingen Oplysninger gives.

En Udtalelse om Stimuleringsmidler og Arbejdstiden.

Som et forfriskende Pust forekommer det i vore bevægede Tider, naar man har Lejlighed til at se og høre fremragende Kapaciteter indenfor de videnskabelige Kredse godkende Kravene, som fra Alverdens Lande hæver sig for Indførelsen af 8-Timers-Arbejdsdagen og opfordre til en Ændring af de nuværende Forhold.

For enhver Statsfunktionær er Interessen, hvad Arbejdstiden angaar, saameget større som netop denne for disses Vedkommende i Reglen er betydelig længere end i det private Erhvervslivs forskellige Grene. Beviserne herfor har jo ofte været fremdraget i de forskellige Fagorganer, ligesom disse ogsaa har haft Lejlighed til at optrykke Udtalelser, som alluderer til Tjenstmændenes berettigede Ønsker.

For nogen Tid siden har atter en Videnskabsmand V. Phelan, Professor ved det amerikanske Statsuniversitet, beskæftiget sig med dette Emne under en Forelæsning om Socialøkonomi, og hvor han udtalte følgende:

»Den eneste Maade, hvorpaa en Gennemsnits-Arbejder under de nuværende Tilstande kan recupere fra sine Anstrængelser og vedholdende Slid fra Morgen til Aften, er at nyde alkoholistiske Drikke. Skulde hele De forenede Stater blive »tør« (o: Forbud indført) saa vilde Arbejderne ty til medicinske Stimulanser. Af denne og andre Grunde er det min faste Overbevisning, at vi maa ty til ganske andre Kræfter for at højne Menneskeheden end Forbud. At Afskaffelsen af det nuværende industrielle Systems Onder vilde vise sig at være den mægtigste Kraft i Retning af Afholdenhed, synes mig at være en selvindlysende Sag. Kortere Arbejdstid, mere Hvile og Adspredelse, mere fri Musik og Fornøjelse, mere Anledning til opbyggende Sammenkomster — alt dette vilde være et mere virkningsfuldt Middel mod Drukkenskaben end Alverdens Forbudslove.«

Hr. Redaktør!

Tillad mig at besvære Dem med et Spørgsmaal. Er det forbudt en Dame at betræde Banens Grund, naar hun iøvrigt opfører sig anstændigt og ikke har bedrevet andet ondt, end at hun har giftet sig med et Medlem af D. L. & L. F.?

Dersom Deres Svar herpaa mod Forventning skulde lyde bekræftende, maa jeg saa udbede mig nærmere Oplysning om Aarsagen til, at netop hun skal være forment Adgangen til denne hellige Jordbund, selv om det sker i Følge med hendes formodentlig bedre Halvdel.

Med al min Kløgt kan jeg ikke regne ud, hvad der er i Vejen, eftersom alle andre dødelige, to- eller firbenede, med eller uden Adgangstegn, med eller uden Uniform, frit og uhindret kan passere; thi saaledes er det paa den verdensberømte Stat. i Danmarks Chikago. Det er maaske ikke tilladt, maaske endogsaa forbudt, men aldrig aflagt, at alle, som har Ærinde eller ikke Ærinde, med eller uden Cykle, Barnevogne, tomme eller læssede, spadserer over Pladsen, kort sagt, hvorledes man end er stillet, Stationspladsen betragtes ikke som nogen Hindring. Hvad i alle Guders Navn er Aarsagen, Hr. Redaktør, til, at vedkommende Dame, som er gift med et Medlem af D. L. & L. F., pænt maa gaa uden om? og vil hun ikke, ja saa maa hun pænt bløde med to blanke Krus.

Kan De give mig en fornuftig Forklaring, er jeg Deres

uforstaende
Jyde.

Svar.

Færdsel paa Banens Grund (Stationspladsen) er forbudt alle Uvedkommende, altsaa ogsaa vedkommende Dame. Unægteligt ser det jo højest besynderligt ud, at alle, saavel to- som firbenede med Undtagelse af omhandlede Dame har uhindret Adgang, men under alle Livets Foreteelser spørger man uvilkaarligt ou est la femme? Kvinden er her, ogsaa i dette Tilfælde, men hvorfor netop hun ikke maa passere, er et Spørgsmaal, som end ikke Red. formaar at besvare.

Forskelligt.

Nye Personvogne paa amerikanske Jernbaner.

South Dakato Zentralbanen i Nordamerika har nylig anskaffet en ret praktisk Vogntype til Befordring af Personer paa kortere Strækninger. Vognene, der er bestemte for Søndagstrafiken til Forstæderne, er 20 Meter lange og indvendig udstyret med 4 Bænke i Længderetningen. Opsætningen er foretaget saaledes, at to Bænke er opstillede i Ydersiden, medens de to andre er anbragte med Ryggene imod hinanden. Ialt er der Plads til 160 Personer. Meningen er senere at anvende denne Type til Arbejdertrafiken om Morgen.

Svenskerne vil, naar Trelleborg—Sassnitz-Ruten aabnes, indføre gennemgaaende III. Klasses Sovevogne.

Nordisk Lokomotivmandsforbund, norsk Afdeling, holder sit ordinære Aarsmøde for 1909 den 4de og 5te Juni i Bergen.

Lokomotiver og dansk Maskinindustri.

(Fortsættelse af K. M. Klausens Tale.)

Jeg tænker saaledes paa Kanonværkstederne, som for en stor Del staa ledige hen, og hvor der er Bygninger og mange Maskiner, som kunde bruges, og hvor man vist med ringe Bekostning kunde begynde paa denne Virksomhed. Jeg tænker ligeledes paa Orlogsværftet, som sikkert ogsaa kunde paatage sig denne Virksomhed, saa at der herved kunde indrettes en Fabrik, uden at Anlægget androg saa stort et Beløb, som her er nævnt. Men alt dette er Spørgsmaal, som komme i anden Række. For mig er Hovedsagen, at denne Industri bevares for Landet selv. Jeg saa helst, at det blev Staten, der paatog sig Bygningen af disse Lokomotiver, men det er ikke Hovedsagen for mig. Det væsentlige er, at Arbejdet bliver herhjemme. Jeg vil derfor meget gerne støtte de Tanker, den højtærede Minister har fremsat, og haaber, de maa kunne blive realiserede i en nær Fremtid.

Med det samme jeg har Ordet, maa jeg maaske henlede Opmærksomheden paa en Skrivelse, der findes i Bilagene under Nr. 178. Her er nemlig Tale om, at der skal oprettes Hjælpeværksteder til Udførelse af Reparationer paa Jernbanevogne, tilhørende Statsbanerne, og der oplyses i denne Skrivelse følgende: »Ved Benyttelse af private Værksteder blive Reparationerne erfaringsmæssigt langt dyrere, end naar de udføres paa Statsbanernes egne Værksteder.« Her have vi altsaa Erfaring for, at Statsdrift er det billigste og bedste. Jeg synes, det er en særdeles god Anbefaling, og at den muligvis kunde føre til, at vi ogsaa her kom til at indse, at en Statsfabrik vilde være at foretrække fremfor at lade Reparationerne udføre paa private Værksteder. Foruden de Lokomotiver, der skulle anskaffes, skal der jo anskaffes en Mængde andet rullende Materiel. I Aar er der Forslag om at anskaffe

99 Truck-Personvogne med Side- eller Midtergang og 619 Godsvogne. Det andrager meget store Summer, vistnok 4—5 Mill. Kr. Dette Arbejde udføres paa Fabriken »Scandia« i Randers. Denne Fabrik kunne vi vist alle være stolte af. Det er en Fabrik, der udfører ganske fortrinligt og smukt Arbejde, der fuldt ud staar Maal med Udlandets Arbejde, ja, ikke alene staar Maal med det, men vi kunne godt sige, at det staar over Udlandets Arbejde. Denne Fabrik leverer f. Eks. Sporvogne her til Kjøbenhavn, og enhver, som vil undersøge, hvorfra de Vogne ere, som man kører i, vil snart se, at de bedste og smukkeste ere fra »Scandia«. Disse Vogne staa betydeligt over dem, der indføres fra Hamborg, eller de Vogne, der laves her i Kjøbenhavn. Jeg tror, at den samme Erfaring vil man gøre ved at se paa Jernbanemateriellet og sammenligne det med det fra Udlandet, og vi maa indrømme, at Arbejdet fra »Scandia« er ganske fortrinligt. Det har ogsaa vist sig, at »Scandia« er en Fabrik, som er fuldt ud konkurrencedygtig med Udlandet. Det er blevet oplyst i Finansudvalget, at naar man sammenlignede de Licitationsstilbud, som ere indkomne i de sidste 12 Aar paa Jernbanevogne fra Udlandet og fra »Scandia« viser det sig, at »Scandia«s Tilbud i Løbet af 12 Aar har været 947,000 Kr. lavere end Udlandets Tilbud, saaledes at »Scandia« har gavnet den danske Statskasse for et meget betydeligt Beløb, ja, man kan godt sige for mere end det Beløb, jeg nævnede, thi man kan være overbevist om, at hvis »Scandia« ikke havde eksisteret, hvis Udlandet ikke havde vidst, at det skulde konkurrere med en dansk Fabrik, havde Udlandets Tilbud sikkert været betydelig højere; det, der har holdt Udlandets Tilbud nede, er, at det har vidst, at der var en fuldt ud konkurrencedygtig Fabrik her i vort eget Land. Jeg synes, at dette opmuntrer os til at søge at bevare dette Arbejde for vort eget Land. — At dansk Industri og dansk Haandværk fuldt ud kunne konkurrere med Udlandet, er blandt andet godtgjort ved det Tal, jeg nævnede for »Scandia«s Vedkommende, og

derfor er det rimeligt, at Staten holder sin Haand over denne Fabrik. Der er maaske i Øjeblikket Bestræbelser oppe for at slaa Fabrikken »Scandia« ned, navnlig fra Udlandets Side, thi vi vide jo alle, at i Udlandet er Industrien meget daarligt stillet, og udenlandske Fabrikker ville derfor i Øjeblikket tage Arbejde næsten for enhver Pris, blot de kunne holde deres Fabrikker i Gang og slippe for at afskedige deres Arbejdere. Men jeg vil som sagt haabe, at der her hjemme fra maa blive udfoldet Bestræbelser for at bevare denne Fabrik. Skulde den Ulykke hænde, at denne Fabrik kom til at lukke eller kom til at standse blot et Aar, vilde Følgen være den, at den Arbejderstab paa omtrent 600 Arbejdere i Randers, som nu gennem mange Aar er opdragen til dette Arbejde, og som kan levere fortrinligt og smukt Arbejde, maatte splittes. I Randers er der ingen Beskæftigelse for dem, og disse Arbejdere maatte saa søge ud omkring i Verden, hvor de kunne finde Beskæftigelse, men ere de en Gang splittede, ere de ikke til at faa samlede igen. Og en Fabrik kan ikke lige paa en Gang begynde at konkurrere; den er kun i Stand til at konkurrere, naar den har opdraget sig en Stab af gode og paalidelige Arbejdere, og derfor bør der gøres, hvad der kan gøres, for at en saadan Virksomhed kan holdes i Gang. Naar der derfor tales om, at den danske Industri kan ikke klare sig overfor Udlandet, synes jeg, at vi her have et udmærket Eksempel paa det modsatte deri, at Fabrikken »Scandia« har været 6,88 pCt. billigere end Udlandets billigste Tilbud.

Jeg kan derfor paa det bedste anbefale de Tanker, der ere fremsatte af den højtærede Minister, og jeg kan ikke tænke mig andet, end at de danske Arbejdere ville være dem, som ere stærkest interesserede i, at dette Forsøg maa blive gjort, og de ville sikkert ogsaa være glade ved at høre, at to af deres Tillidsmænd maa komme ind i denne Kommission og være med til at kontrollere hele den Virksomhed, som vi nu tænke paa at faa gennemført. Jeg skal som sagt hermed takke den højtærede

Minister for hans Udtalelser og udtale Haabet om, at de maa vinde fuld Tilslutning her i Tinget.

Halsted: Ogsaa jeg vil bringe den højtærede Minister en Tak for de Udtalelser, han fremsatte om at faa vore egne Fabrikker til at forsøge paa Lokomotivbygning, for at vi selv kunne levere en Del af de Lokomotiver, vi bruge, og derved bevare de betydelige Summer i Arbejdsløn for Landet. Jeg kan i alt væsentligt slutte mig til de rent tekniske og økonomiske Betragtninger, der blev fremsatte af den sidste ærede Taler (K. M. Klausen), men jeg kan naturligvis ikke slutte mig til den stærke Lovtale, han nu som altid benyttede Lejligheden til at give sit eget Parti for, at dette som sædvanlig har været Opfinderen. Naar man nu ved, at dette uvægerligt hører med, saa gør det jo ikke noget; paa dette Omraade staa vi i alt væsentligt sammen.

Dog er der et Par af den sidste ærede Talers Bemærkninger, som jeg ikke synes, er ganske rigtige. Jeg vilde gerne deltage i den stærke Ros, han yder »Scandia«; men naar han mener, at den er saa særlig konkurrencedygtig, hvad den ganske vist har vist en Række af Aar, bør han ikke glemme, at den et Par Gange har tabt sin Aktiekapital. Det hjælper, som Regel, betydeligt paa en Fabrikvirksomhed, først derved bliver den rigtig i Stand til at kunne konkurrere og saa desuden ogsaa væsentlig ved, at den efterhaanden har opdraget en betydelig Stab af Specialarbejdere paa dette Omraade, samt endelig ved, at den har sine Modeller, Maskiner o. s. v.

Endelig udtalte den sidste ærede Taler, at han i de Udtalelser, der fulgte med Bemærkningen om et Hjælpereparationsværksted, saa et Bevis for, at Statsdrift var billigere end det private Initiativ. I al Almindelighed vil jeg bestemt bestride dette; det ærede Medlem ved lige saa godt som jeg, at det normale er, at Statsdrift er dyrere end det private Initiativ. Men disse Smaating skal jeg ikke opholde mig længere ved. Jeg slutter mig i øvrig til de Udtalelser,

der ere fremkomne fra den sidste ærede Taler om at bevare Arbejdet her i Landet, og bringer endnu en Gang den højtærede Minister en Tak for den Stilling, han har taget dertil. Jeg tror, han er slaaet ind paa den eneste rette Vej, hvis det skal lykkes os at faa dette Forsøg gjort, og hvis dette skal kunne resultere i, at vi for Fremtiden kunne beholde dette Arbejde.

Samuelson: Ogsaa jeg vil gerne benytte Lejligheden til at bringe den højtærede Minister en Tak for hans Udtalelser her i Dag. Det ærede Medlem for Kjøbenhavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen) har jo saa ofte omtalt dette Spørgsmaal her i Salen, ligesom han har faaet paaført de sidste to Aars Finanslove en Anmærkning, hvorved Trafikministeren bemyndiges til at undersøge, om man kan udføre dette Arbejde herhjemme. I de tre Aar, jeg har haft den Ære at have Sæde i dette Ting, har jeg ligeledes omtalt dette Spørgsmaal, fordi det for mig stod som et Spørgsmaal af overordentlig stor Betydning for Arbejderne herhjemme.

Den højtærede Minister udtalte, at de 31 Lokomotiver, som skulle bygges i Aar, ville koste 2,120,600 Kr., og at Staten og de private Jernbaneselskaber alt i alt aarlig ville komme til at bygge saadant noget som 70 Lokomotiver til en samlet Udgift af $3\frac{1}{2}$ Mill. Kr., og den højtærede Minister mente, at Udgifterne til Arbejdsløn vilde beløbe sig til ca. 10,000 Kr. pr. Lokomotiv, naar man regnede et Lokomotiv til 50,000 Kr. Jeg tror, at Arbejdslønnen vil blive ikke saa lidt større i Forhold til Udgiften end af den højtærede Minister paaregnet. Den højtærede Minister udtalte jo imidlertid, at dette Tal var rent kalkulatorisk, og jeg kan naturligvis heller ikke sige, hvor meget der vil medgaa til Arbejdsløn, men jeg tror, at det langt vil overstige de 10,000 Kr., den højtærede Minister her omtaler.

Det er i øvrig med meget stor Tilfredshed, at jeg har hørt den højtærede Ministers Udtalelser her i Dag, og jeg tror, at denne Tale vil blive læst med megen Interesse

overalt i Landet, særlig i de Tider, vi have nu, under den store Arbejdsløshed, som hænger vort Land. Helst ønskede jeg, at Lokomotiverne byggedes paa Statens egne Værksteder — jeg har omtalt det i Salen tidligere —, og jeg vilde helst have, at det blev sat i Forbindelse med de nye Værksteder, som nu bygges ved Kalvebodstrand. Jeg tror, at man langt lettere og billigere end for de 3½ Mill. Kr., den højtærede Minister omtalte i Dag, vilde kunne bygge Værksteder ved Kalvebodstrand, hvor man i Forvejen har Jernbaneværkstederne. Men det er naturligvis et Andenrangs-Spørgsmaal. Det væsentligste og vigtigste er, at Arbejdet bliver holdt indenfor Landets Grænser, at det bliver Landets egne Arbejdere, der udføre det, i Stedet for at de, som Tilfældet nu er, maa rejse til fremmede Lande for at bygge danske Lokomotiver.

Men skal Bygningen af Lokomotiver foregaa paa de private Værksteder, vil det sikkert være paatrængende nødvendigt, at man faar indført som Betingelse for, at de private Maskinfabriker kunne paatage sig dette Arbejde, at de ikke maa deltage i Konflikter, som er dette Arbejde uvedkommende, at der f. Eks. kommer til at staa en Passus i Betingelserne om, at dette Arbejde holdes udenfor Konflikter, der opstaa af andre Grunde end saadanne, der angaa dette Arbejde. Thi enhver ved jo, at Jernindustrien er et Fag, indenfor hvilket der eksisterer mange stridbare Kræfter, og det vilde være ret uheldigt, om man af en eller anden Grund vedrørende den private Industri skulde faa Arbejdsstandsninger, paa Grund af hvilke Lokomotiverne ikke kunde blive færdige til den Tid, de skulde. Jeg tror derfor, det vil være nødvendigt, hvis man gaar til, at det bliver de private Arbejdsgivere, som udføre dette Arbejde, at man saa sikrer sig mod Konflikter.

Jeg skal i øvrigt anbefale dette Forslag fra den højtærede Minister og haaber, det maa føre til, at man opnaar det Resultat, at holde dette Arbejde indenfor Landets Grænser.

K. M. Klausen: Saa fortalte det ærede Medlem, at »Scandia«s Aktiekapital var tabt to Gange. — Ja, det er jo det sædvanlige med vore Aktieselskaber, at de fleste eller mange af disse Selskaber ere overkapitaliserede. Det er noget, der følger med hele den kapitalistiske Produktionsmaade, der er ikke noget at sige til det.

Ordføreren (P. T. Nielsen): Angaaende det af den højtærede Minister og af andre ærede Medlemmer omtalte Spørgsmaal om Bygning af Lokomotiver her i Landet ønsker jeg at sige et Par Ord. Spørgsmaalet har jo været forhandlet i Finansudvalget, og den højtærede Minister har i det fremsat de samme Tanker som nu overfor det høje Ting. Finansudvalget har imidlertid ikke taget Stilling til Spørgsmaalet. Der er i Finansudvalget fremsat forskellige Opfatelser. Det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen) gav Tanken sin Tilslutning, og det samme gjorde det ærede Medlem for Odense Amts 2den Valgkreds (Halsted), men fra Vænstres Side i Finansudvalget udtaltes der Betænkeligheder, og jeg maa for mit eget Vedkommende sige, at jeg har meget store Betænkeligheder ved en saadan Ordning. Hvad er det nemlig, der her sker? Det er faktisk det, at vi sige, at den Beskyttelse, som Fabrikkerne i Øjeblikket have, er for lille, og at vi skulde give dem en større Beskyttelse. Den højtærede Minister oplyste, at Beskyttelsen i Øjeblikket er saa stor, at de danske Fabrikker i Arbejdsløn kunne udrede 2,000 Kr. mere pr. Lokomotiv end Udlandet, og desuagtet kunne de danske Fabrikker ikke konkurrere, eller prøve i alt Fald ikke paa at optage Konkurrencen.

Jeg skal endvidere minde om, at da der for nogle Aar siden blev bygget Lokomotiver her i Landet, var Toldbeskyttelsen dobbelt saa stor som i dette Øjeblik, men desuagtet maatte man opgive Konkurrencen med Udlandet, opgive at bygge disse Lokomotiver her. Naar vi nu have nedsat Toldbeskyttelsen fra 10 til 5 pCt., ere Vilkaarene jo ikke saa gode som før for at

bygge disse Lokomotiver, men ikke desmindre er der, som før sagt, en Beskyttelse af 2000 Kr. pr. Lokomotiv.

Der er altsaa nu Tale om, at vi skulde gøre et Forsøg paa den Maade, at Staten i Virkeligheden skulde tage Risikoen, i alt Fald til at begynde med. Den Forskel, der vil blive mellem, hvad de kunne bygges for i Udlandet og herhjemme, skulde Staten, i alt Fald til at begynde med, betale omtrent fuldt ud, og saa skulde det successive gaa nedad. Det vil altsaa, som jeg sagde, betyde, at vi skulle gaa til en betydelig større Beskyttelse for den hjemlige Industri. Vi ønske jo i Virkeligheden alle, ogsaa vi Frihandelsmænd, at den hjemlige Industri i saa stort Omfang som mulig maa kunne tage Konkurrencen op med Udlandet, men vi Frihandelsmænd ønske ikke en forøget Beskyttelse. Hvis den hjemlige Industri under samme Vilkaar kan tage Konkurrencen op, ja, saa se vi det gerne, men vi ønske, som jeg sagde før, ikke i betydelig Grad at forøge Beskyttelsen.

Jeg forstaar ikke, at det ærede Medlem for Københavns Amts anden Valgkreds (K. M. Klausen), naar han nu er bleven saa beskyttelsesvenlig, i Fjor gik med til og stemte for, at Beskyttelsen paa Lokomotiver skulde nedsættes fra 10 til 5 pCt. Naar han nu ønsker at gaa til en forøget Beskyttelse for denne Fabrikation, vilde det dog have været naturligere, at man havde beholdt den Beskyttelse af 10 pCt., som vi havde paa den gamle Toldlov, i Stedet for at sætte den ned til 5. I det hele taget forstaar jeg ikke det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds. Det forekommer mig, som jeg har sagt før, at han i dette Spørgsmaal har to Standpunkter: et Frihandelsstandpunkt og et Beskyttelsesstandpunkt. Han havner dog til syvende og sidst i det sidste, nemlig Beskyttelsesstandpunktet. Jeg forstaar derfor heller ikke,

at det ærede Medlem retter nogen Bebrejdelse til det ærede Medlem for Odense Amts 2den Valgkreds (Halsted), thi det er jo ganske naturligt, at det ærede Medlem for Odense Amts 2den Valgkreds indtager det Standpunkt, at han gerne vil være med til at give den hjemlige Industri en forøget Beskyttelse. (Fortsættes.)

Tandlæge Wilh. Amsinck.

Vesterbrogade 45

(Vesterbro torv — Hjørnet af Gasværksvej)
behandler Jernbanesygekassens Interes-
senter efter Sygekassens Takst.

Spiller De hjemme?

Forsøg engang mit nye Klaveralbum „Det grønne Hefte“, som altid bringer et Dusin af de mest efterspurgte Musik-Nyheder. Et Prøvehefte kan bestilles og Abonnement tegnes hos min Broder, Lokomotivfører VILH. JESPERSEN, København H. Heftet kan ogsaa faas for Violin. Pris 1,25.

Ærbødigt

Olfert Jespersen,
Æbildgaardsgade 3, København.

Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Jernbanevej 31, Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16 III, København V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petitlinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt for staaende Annoncer.

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.