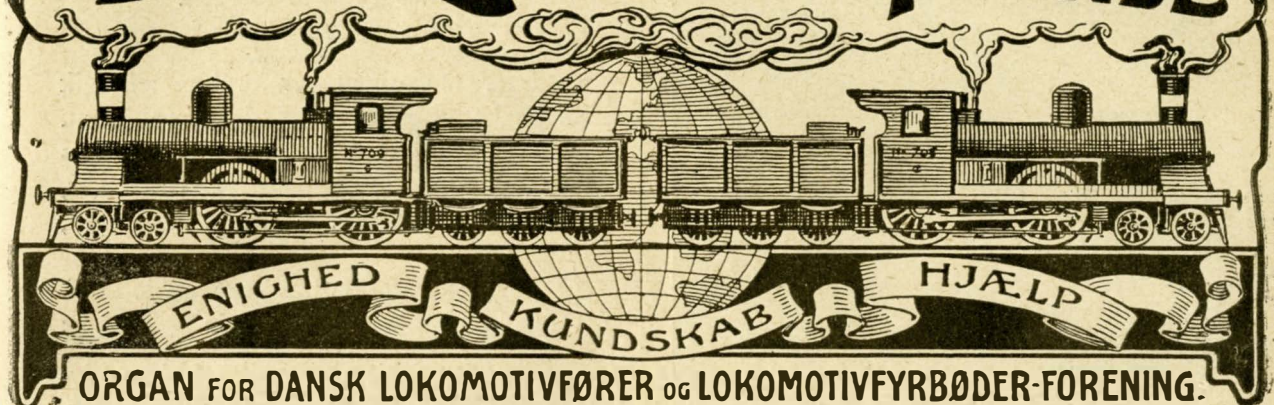


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Nr. 12.

17. Juni 1910.

10. Aarg.

## Den 7de nordiske Lokomotivmands-Kongres

i Aarhus  
den 8. og 9. Juni 1910

aabnedes af Præsidenten med en Tak til de fremmødte Delegerede, saavel de overordnede som de fremmede, der bærede Kongressen med deres Nærværelse. Udtalte derefter Haabet og Ønsket om, at de Forhandlinger og Beslutninger, der i disse Dage skulde træffes, maatte bringe Lokomotivmændene i Norden i den inderlige og solidariske Forbindelse, der var Tanken ved Oprettelsen af »Nordisk Lokomotivmands-forbund«.

Efter Præsidentens Indledningstale afsang Sangkoret »Arion« med Orkesterledsagelse en Kantate til Melodi af N. W. Gade: Nordens Folkeaand.

*En mægtig Aand gennem Norden for,  
den fløj som Ørn over Havet:  
den peger paa sine Kæmpespor,  
hvor Slægters Støv er begravet.  
Den rører sig i hvert Bryst paany,  
naar Kæmpevisen genklinger,  
den suser hen over Mark og By  
med tusinde Minders Vinger.*

*Og hører Folket dens Vingeslag,  
de stumme Tider faa Tunge:  
om Aandens Sejr under Ærens Flag  
hver By sin Drapa vil sjunge.  
Og tone skal over Bælt og Hav  
fra Lund og stille Søer  
et Drapakor over Fædres Grav  
fra Danmarks hundrede Øer.*

*Det Drapakor vel tier endnu,  
det slumrer i Folkesindet;  
naar Folket kommer sit Liv ihu,  
da vokser Sangen med Mindet.  
Og strømmer gennem hver Slægt med Lyst,  
hvad alle Slægter tilhører,  
da Nordens Aand i hvert nordisk Bryst  
paany med Vælde sig rører.*

*Da blomstrer atter i Nutidens Luft  
frisk Haab om kommende Dage,  
og Sjælen glemmer i livssund Duft  
indskrumpede Sorgers Klage.  
Da ruller Kærligheds rige Strøm  
paany i Hjerter og Sjæle,  
den store Fortid er ingen Drøm,  
og Aanden har Eftermæle.*

Efter den stemningsfulde Aabningshøjtidelighed, der gjorde Indtryk paa saavel de tilstedeværende Damer som Herrer, blev der tillige afsunget følgende Sange, der paa-hørtes staaende:

*Til svenska fosterjorden.  
Ja, vi elsker dette Landet.  
Björneborgarnes Marsch.  
Der er et yndigt Land.*

Efter at Sangen var forstummet, gik man straks til Behandling af Dagsordenen.

Til Sekretærer valgtes henholdsvis Lokf. Rönngren, Falköping, Lokf. Bauer, Christiania, og Lokf. C. M. Christensen, Kjøbenhavn.

For den svenske Afdeling aflagde Lokf. Hj. Molin, Stockholm, følgende Beretning:

Paa den Tid, da nordisk Lokomotivmands-Forbund holdt sin første Kongres, var det en almindelig Tankegang blandt det svenske Lokomotivpersonale og i Særdeleshed blandt Privatbanepersonalet gennem dette at faa stiftet en ensartet og moderne Organisation, omfattende alt Lokomotivpersonale i Sverrig. Tanken var ikke ny, den havde længe været oppe blandt Personalet og havde tit været forhandlet paa Aarsmødet, men stadig været forkastet som Utopi. Aarsagen til, at denne blev forkastet, kunde sikkert ikke være andet end Uforstand og for liden Interesse og Indsigt for en saadan Organisations Betydning. Da det saaledes viste sig omtrent umuligt at faa stiftet en Organisation, omfattende saavel Statens som Privatbanernes Lok.personale, saa koncentrerede de private Baners Lok.mænd deres Kraft paa at omdanne den Organisation, de havde, nemlig »Sverrigs Lokf. og Fyrb. Forening« til en moderne og tidssvarende Organisation. Nye Regler opsattes og fremlagdes til Personalets Godkendelse saavel indenfor Sektionerne som paa Foreningens Aarsmøde. Definitivt blev disse Regler antagne paa Aarsmødet i Göteborg 1906; ved dette Møde optoges nye Spørgsmaal om Dannelsen af en ensartet Organisation for alt Lok.personale i Sverrig. Stemningen for en saadan Organisation var nu bleven helt anderledes blandt Statens Lok.personale, nu var de stemt for en saadan.

Den hovedsagelige Aarsag til denne Forandring af Opfattelse var den, at Stan-



den rekrutteredes af en yngre Generation, som nu traadte frem paa Arbejdsfeltet.

De paa Aarsmødet i Gøteborg tilsagte Komiteer satte sig ydermere i Forbindelse med Bestyrelsen for den svenske Afdeling af nordisk Lok.mandsforbund. Denne Bestyrelse og Komiteen begyndte nu et energisk Arbejde for Spørgsmaalets Realisering og sammenkaldte Bestyrelsen for de forskellige Foreninger til en Kongres i Stockholm 1907.

Denne Konference udtalte sig for Startningen af en Lok.mands-Organisation, omfattende alt Lok.personale, og bestemte Grundlinierne, efter hvilke Regler den skulde oprettes. En Komite udtoges og fik paalagt til de forskellige Lokf.- og Fyrb.-Foreningers Aarsmøde samme Aar at fremlægge Spørgsmaalet og afgive en Betænkning over Arbejdet og om Udsigterne og Stemningen i Landet for en Organisation.

Disse Aarsmøder vedtog saa godt som alle Startningen af en Organisation. En Komite nedsattes, som fik Paalæg om at udarbejde Forslag til Regler og sende disse ud til Sektionernes Behandling ved saavel Statens som Privatbanerne, samt at sammenkalde til Kongres til en bestemt Tid.

Kongressen, som afholdtes i Februar 1908, besluttede at konstituere Sverrigs Lok.mandsforbund.

De Regler, som blev antagne og som endnu er gældende, gaar ud paa gennem Underhandling at fremme Medlemmernes faglige og økonomiske Interesser.

En mangeaarig Erfaring indenfor de gamle Foreninger har lært os, at hvis et Program skal kunne følges, og i Særdeleshed det, Sverrigs Lok.forbund har antaget, saa maa udenforstaaende Funktionærer tages dertil, thi en Bestyrelse, der har sin Tjeneste at passe, har ikke den tilstrækkelige Tid. Med Hensyn hertil har Kongressen besluttet at antage en »Fortroende-mand« og en Ekspeditionssekretær.

Tilslutningen til Forbundet har ikke været saa stor, som man kunde fordre, men vi haaber, at Fremtiden skal vise et bedre Resultat. — Medlemmernes Antal var ved

Aarets Slutning 2807. De ordinære Indkomster fra Forbundets Begyndelse 1908 til Slutningen af foregaaende Aar er opgjort til Kr. 28,408,50. Ekstra Indkomster, som overleveredes til de i Storstrejken deltagende Arbejdere, udgjorde Kr. 11,965,56. Foruden dette har Foreningen oprettet et Rekreationshjemfond for Svensk Lokf.- og Fyrb.-Forening. Mod Slutningen for nærværende viser i rene Tal Kr. 23,000,00. For Midlerne fra dette Fond er det Mening at opføre et Feriehjem, hvor der i Sommerens Løb kunde indhendes Kræfter efter en lang og anstrengende Vintertjeneste. Hjemmet skal naturligvis ogsaa staa aabent om Vinteren for Lok.mænd, som trænger til Rekreation.

Forbundets ydre Virksomhed har under den korte Tid, det har eksisteret, ikke været ringe. Endog 14 Dage efter den konstituerende Kongres' Afholdelse indkom fra Arbejdsgiverforeningen for de private Baner en Skrivelse, der indbød Forbundet til at deltage i Underhandlinger angaaende almenne Bestemmelser for de private Baners Personale. Vort Forbund modtog Indbydelsen, og en kort Tid derefter paabegyndtes Underhandlingerne, som omtrent varede et Aars Tid med nogle mindre Afbrudelser.

Resultatet af denne Underhandling blev et Forslag, som forelagdes Personalet, men som af dette afsloges, trods det var antageligt. Forslaget blev ydermere antaget ved Voldgiftsdomstolen at tilegnes for Svensk Jernbaneforbundets Medlemmer. Dette Forslag, som i Voldgiftsretten antoges, henstillede til Arbejdsgiverforeningen, at ogsaa vor Organisation maatte antage det.

Forslaget blev forelagt vore Forbundsmedlemmer til Antagelse, men for anden Gang forkastedes enstemmig. Endvidere har vi underhandlet om Lønoverenskomster for Personalet ved en Del skaanske Jernbaner, men ikke opnaaet noget Resultat, hvorfor Underhandlingerne afbrødes. Duelle Underhandlinger angaaende Personalets Interesser har endog kunnet fremkomme mellem os og private Baners Arbejdsgivere,

men ikke mellem os og Statsbanernes Arbejdsgivere. Hos dem gælder det ligesom i alle andre Lande varsomt at henstille om de soleklareste Rettigheder, og som Staten siden i Ny og Næ behager at bifalde. Due- lig Henstilling har vi gjort om Forbedring i Tjenesten, hvilken i den sidste Tid er ble- ven uudholdelig.

Videre er et intensivt Arbejde fore- gaet i Pensionsspørgsmaalet samt i en Del andre mindre Spørgsmaal.

Forbundet har foruden dette haft Til- fælde, hvorved den retslige Behandling af flere Jernbaneulykker kunde anskaffe juri- disk Hjælp for de tiltalte Lokomotivmænd, som var Medlemmer af vor Organisation. Blandt saadanne Ulykker maa nævnes Hud- dingeulykken, som i Rettergangsomkostning- er og Overklagehandlingers Nyopsætning- er kostede Forbundet omkring 1200 Kr. Saaledes kan vi med Sikkerhed paastaa, at det Arbejde, Forbundet udrettede den korte Tid, det eksisterede, var rigt og omfattende. Om dette Arbejde siden ikke er frem- met med det Resultat, som ønskeligt var, saa beror dette ikke paa bristende Interesse fra Forbundets Side uden for reaktionær og umedgørlig Modstand, hvormed Arbejdsgi- verne protesterede. I Tiden, siden Forbun- det startedes, har de gamle Lokf.- og Fyrb.- Foreninger opløst sig, og som Arv til vort Forbund overleveret det Ansvar og de For- bindelser, som de har paataget sig. En af disse Forbindelser og en Aftale var saadan, at Forbundet opretholdt den gode Forstaa- else, som formedes mellem de nordiske Landes Lokomotivmænd, og om mulig at skaffe Samhedsfølelsen en fast og bestaa- ende Forbindelse, har altsaa Forbundet ær- ligt vedtaget at holde og være tro, at nordisk Lokomotivmands-Kongres skal slaa Bro mellem de nordiske Lokomotivmænd, som for Fremtiden skal være til Nytte og Glæ- de. Vi ønsker saaledes nordisk Lokomo- tivmands-Forbundets Kongres et godt og fremgangsrigt Arbejde.

— — — —

For den norske Afdeling aflagde Lokf. Em. Sandberg, Christiania, følgende Beret- ning:

I den treaarige Periode, der er hen- gaet siden den 6te Kongres, har den norske Afdelings væsentlige Arbejde været at faa bragt til Løsning de gamle og berettigede Krav, som Organisationen i en Aarrække har stillet, nemlig Forbedring af Løn, fast reguleret maksimal Arbejdsdag og bestemte Regler for Ansættelse og Forfremmelse som Lokomotivmand og i Forbindelse hermed en Løsning af Uddannelsesspørgsmaalet.

En Forbedring i Pensionsforholdene har vi fremdeles paa vort Program; men af Hensyn til, at Staten har under Forberedelse Oprettelsen af en fælles Pensionskasse for Statens Bestillingsmænd samt Oprettelsen af en Folkeforsikringsanstalt, har man fore- løbig stillet Pensionssagen i Bero, da det kunde befrygtes, at et Fremme af denne Sag nu kunde lide ved disse to Reformers Indførelse.

Angaaende Lønsagen har man faaet bragt den i Orden og Resultatet, omend- skønt det kunde være bedre, saa dog efter Forholdene betydeligt forbedret.

Tidligere var Lokomotivførerne inddelt i 2 Klasser.

Begyndelseslønnen i II. Klasse var 1050 Kr., der steg med 100 Kr. hvert andet Tjenst- aar til 1450 Kr., Begyndelseslønnen i I. Klasse 1500 Kr. stigende med 150 Kr. hvert andet Tjensteaar til 1950 Kr. Antallet mellem I. og II. Klasse var som Forholdet mellem 2 og 1, altsaa af 3 Førere var der 2 af I. og 1 af II. Klasse.

Fyrbøderne ansattes med en Begyn- delsesløn af 840 Kr. aarlig, der steg med 60 Kr. aarlig hvert andet Tjenstaar til 1080 Kr.

Hertil kom for Lokomotivførere  $\frac{1}{2}$  Øre pr. kørt Kilometer og  $\frac{1}{4}$  Øre for Fyrbøderne.

For ordinær Fraværelse fra Opholds- stedet tiltaas saavel Førere som Fyrbødere 1 Kr. pr. Nat. For Udstationering gaves 4 og 3 Kr. for Førere og 3 og 2 for Fyrbø- dere.

bødere, eftersom det var By og Land samt efter Opholdets Varighed.

Fyrbøderaspiranter havde før ikke noget bestemt Lønregulativ, men lønnedes og ansattes efter Afdelingschefernes Bestemmelser.

Nu har man faaet ophævet To-Klasse-systemet, saa der kun er I. Klasse Førere.

Dette Regulativ blev gennemført for Førere og Fyrbødere i Juli 1907 og for Aspiranterne Juli 1908.

Som man ser, en betydelig Fordel mod før, og dette har vi i første Række vor Organisation at takke for, da der nemlig fra dens Side blev udført et intensivt Arbejde ved at ruste Foreningen til at optage Kampen for et afgørende Slag samt en systematisk Agitation under Valgene af Stortingsmænd Landet rundt, og sidst men ikke mindst de kraftige Udtalelser og Beslutninger om solidarisk Støtte fra de øvrige Afdelinger i Forbundet, der blev vedtaget paa det nordiske Lok.mandsforbunds 6te Kongres. Den norske Afdeling staar i Taknemlighedsgæld til de øvrige Afdelinger for denne Støtte, og glædeligt er det, at man nu faktisk har Bevis for »Nordisk Lokomotivmands Forbund«s Nytte.

Hvad Arbejdstiden angaar, har man ved gentagne Henstillinger henledet baade Stats- og Jernbanemyndighedernes Opmærksomhed paa Nødvendigheden af en lovbestemt Maksimalarbejdstid; men hidtil er Spørgsmaalet uløst. Spørgsmaalet kan dog ikke i Længden afvises, da det er af den Beskaffenhed, at det med Omstændighedernes Magt med Tiden tiltvinger sig Løsning. Absolut paakrævet er det ogsaa at faa en Løsning her, da de nuværende løse og vilkaarlige Forhold er saa at sige farlige for Personalets Helbred og Togenes sikre Fremførelse; man vil derfor forelægge Spørgsmaalet for denne Kongres til Udtalelse.

Hvad Uddannelsesspørgsmaalet og i Forbindelse hermed Ansættelsesvilkaarene angaar, er der nu nedsat en Komite bestaaende af 3 Maskiningeniører og en Lokomotivmand valgt af den norske Organisation,

der har at fremkomme med Forslag i denne Retning.

Man er altsaa her naaet et godt Skridt videre, og maa man haabe, at dette Spørgsmaal i en nær Fremtid bliver tilfredsstillende løst.

Vor Forening har vedblivende og fremdeles Fællesskab med de øvrige Jernbaneforeninger i Norge med Indsamling af Midler til Opførelsen af en Samfundsbygning, som nu har indsamlet ca. 80,000 Kr.

I den 3-aarige Periode har man haft 2 Uheld, nemlig ved Lersund paa Hovedbanen og Os paa Trondhjemsbanen, der begge var af den Beskaffenhed, at juridisk Assistance var nødvendig. I det ene Tilfælde, nemlig ved Hovedbanen, gik Lokomotivpersonalet fri for Rettens Tiltale, i det andet Tilfælde fik den paagældende Fører 100 Kr. i Bøde.

Denne Udgift til juridisk Assistance har ogsaa bidraget til, at Foreningen er bleven mere kær for Medlemmerne, og paa samme Tid har den skaffet sig mere Respekt udadtil.

Man kan i det hele taget med Tilfredshed mærke betydelig Bedring i denne Retning, og maa man haabe, at den Tid ikke maa være fjern, da Foreningen bliver officielt anerkendt af Statsmyndighederne.

Hvad Medlemsantallet angaar, er dette steget fra 379 ved forrige Kongres til 548 den  $31/5$  - 10. I Norge er der fremdeles en Forening af Lokomotivmænd, nemlig Vestbanernes, der ikke er tilsluttet Forbundet; men vort Haab er snart at have alle med.

— — — —  
Beretningen for den finske Afdeling udgik af Dagsordenen, da Delegerede fra Finland ikke havde givet Møde.

Beretning for den danske Afdeling blev givet af Præsidenten og Lokf. H. Christiansen, Hammelbanen. Der blev givet en Oversigt over Arbejdet i Løn- og Arbejdsforholdene samt Forhandlingsretten. Da disse Forhold falder saa tæt op til Foreningsarbejdet, er det unødvendigt her at komme nærmere ind derpaa for danske Læsere.

M. Mortensen stillede følgende Fore-

spørgsel: Anser Kongressen det for heldigt at gaa i Forbund med de øvrige Organisationer.

Lokomotivfører E. Sandberg, Christiania, stillede følgende Forslag: Det overlades til hver enkelt Afdeling indenfor »Nordisk Lokomotivmands Forbund« at tage Stilling til Spørgsmaalet, som det maatte passe for disse.

Vedtoges.

Beretningerne godkendtes.

Punkt 4.

Regnskabet godkendtes.

Punkt 5

udgik af Dagsordenen.

Punkt 6.

Indkomne Forslag.

a. I. Forslag fra Sverrigs Lokomotivmandsforbund om gensidig Støtte under Konflikter.

**Forslag I.**

**Til Nordisk Lokomotivforbunds Kongres  
i Aarhus.**

Undertegnede, som under sin Virksomhed i Organisationsarbejde har iagttaget, hvilken overordentlig Betydning en stor økonomisk Stilling har i visse Tilfælde, hvor en Organisation strider for sine Rettigheder, vil til Kongressens Behandling fremlægge følgende Motivering til Ordning af en indbyrdes økonomisk Solidaritet mellem de nordiske Lokomotivmands-Organisationer, hvor en saadan er fornøden:

Betingelserne for Organisationernes Udvikling er helt ulige nu imod før. Kunde de før klare sig med Indkomsterne, som kun motiverede Udgifterne for Administrationerne, saa gør de det absolut ikke nu, hvis de skal udrette noget. Nu har Udviklingen drevet det derhen, at Arbejdere og Løntagere, i det mindste hos private Arbejdsgivere, bliver erkendte som underhandlende Part, og for at varetage denne sin Ret fordres paa første Haand en stærk Økonomi. Det har tydelig vist sig for Sverriges Lokomotivmandsforbund i Sammenlutningen mellem Statens og Privatbanernes Personale i de Underhandlinger, som

under denne Organisations Begyndelse førtes mellem dette Forbund og Privatbanernes Arbejdsgivere. Men det er ikke nok med, at Underhandlingerne koster Penge, men Stridigheder, som opstaar mellem Arbejdere og Arbejdsgivere, foraarsager en hjemløs Forhandlingspolitik fra Arbejdsgivernes Side. Ved alle Tilfælde gælder det mer end nogensinde at eje Evne til at føre Striden til Sejr. Sagen er ogsaa given, at en ubrydelig Solidaritet formes, og ligeledes det, at Organisationerne er i Besiddelse af en god økonomisk Rygrad. At de enkeltes Kassebeholdninger ved mange Tilfælde muligen ikke er tilstrækkelige turde være let forklarligt, da en Strid altid forudgaar med en lang og dyr Underhandling for de stridende, og er de i mer eller mindre Grad henviste til saadanne Kammeraters Solidaritet, som indirekte er berørte af Stridens Udfald. Om vi nu antager, at en Overenskomst bliver indgaaet mellem de private Jernbaners Arbejdsgivere og samme Jernbaners Personale angaaende Lønninger og almene Bestemmelser, saa kan vi være forvissede om, at naar Rigsdagen faar med Lønændringer for Statsbanepersonalet at gøre, er det jo givet, at de Rigsdagsmænd, som er Arbejdsgivere, kunde bruge som Modvægt mod Lønnens Højnelse og Fremholdelse, at saa og saa høje Lønninger og saadanne Former har Privatpersonalet, og hvilke Lønninger og Bestemmelser Personalet selv har været med at fastsætte, og dermed Punktum. Dette, Arbejdsgivernes Standpunkt, er bestemt af dette Skel, at de ikke vilde give de private Arbejdsgiveres Arbejdere Kort paa Haanden til at de i deres Fordringer om højere Lønninger saa igen skulde anføre Statsarbejdernes Lønninger som Rettesnor. Dette er Forholdene mellem Arbejderne indenfor de respektive Lande. Gaar vi længere og ser, i hvor høj Grad Regler og Overenskomster om Lønninger og almene Bestemmelser indenfor et Land kan indvirke paa Regler og Overenskomster indenfor et andet, saa finde vi, at denne Indvirken ikke er af en ubetydelig Grad. Se f. Eks. i alle Propositioner,

Motiver og Forklaringer, som fremkommer i de forskellige Landes Parlater angaaende Bestemmelser af Lønninger og almene Bestemmelser, som ikke i deres tilsvarende Bestemmelser i andre Lande i mer eller mindre Grad er blevet indførte, som Jævnførelse. I det mindste har Forholdene været saadan i Sverrig, og vi tror, at dette ogsaa tillæmpes i andre Lande. Ogsaa de private Jernbaners Arbejsgivere har i de Underhandlinger, som førtes mellem dem og os, fremlagt Bestemmelser for andre Landes Personale til Jævnførelse. Hvad imidlertid disse Faktorer har vist os, er, at ved Reglernes og ligeledes ved Forhandlingernes Gennemgaaelse i et Land angaaende Lønningerne og Formerne tages Hensyn til de øvrige Landes Bestemmelser i disse Spørgsmaal. Vi har da helt naturligt ikke noget andet at gøre end at indrette os efter disse Forhold og ordne det saa, at vi ved Tilfælde, hvor økonomisk Understøttelse kræves for at løse Spørgsmaalet, som i sit inderste er af vidtgaaende Betydning, da at kunne give hinanden Understøttelse paa den bedste Maade.

Med denne Motivering tillader jeg mig at foreslaa:

#### Resolution til Punkt 6. a. 1.

Kongressen beslutter at udtale, ved Tilfælde, naar Konflikter af blivende Art skulde opstaa og med Trang til økonomisk Støtte inden for nogen af de nordiske Lande, maa de til nordisk Lokomotivmands Forbund tilsluttende Organisationer forene sig med Organisationerne i de øvrige nordiske Lande med en bestemt Udtalelse om efter Behov at give de Fagfæller, der er i Konflikt, al den moralske og økonomiske Hjælp, Organisationerne mægter at give, og som Konfliktens Omfang kræver.

Lokomotivfører Knudsen, Nyborg, stillede følgende Ændringsforslag: Konflikter kan ikke proklameres uden at være godkendt af vedkommende Afdelings Forbundsbestyrelse med  $\frac{2}{3}$  Majoritet og sanktioneret af

den samlede Forbundsbestyrelse ligeledes med  $\frac{2}{3}$  Majoritet.

Knudsens Ændringsforslag forkastedes med 37 Stemmer mod 13; derefter vedtoges Resolutionen med 56 Stemmer.

#### II. Forslag fra samme om Anskaffelse af statistisk Materiale.

##### Forslag II.

##### Til nordisk Lokomotivmands-Kongres i Aarhus.

Undertegnede har hermed til Kongressens Behandling indleveret følgende Forslag om Opsamling af statistisk Materiale i de forskellige europæiske Lande samt angaaende dette Materiales Tilrettelægning og Udgivelse i en Brochure, som sidenhen bør tilstilles Lokomotivmands-Organisationerne i de respektive Lande: Danmark, Norge, Finland og Sverrig.

Et af de nyere Tidens og den moderne Fagforenings Bevægelsers vigtigste Spørgsmaal er netop Spørgsmaalet om en velordnet Statistik. Den Tid er forlængst forbi, hvor Menneskene endnu satte Lid til, hvad man hører af den Slags Sager, nu vil man have noget mere, man vil have Faktaer, og det endda Faktaer skrevet med Ciffrer, thi det er dem, der taler det tydeligste Sprog, og som ingen, han være privat eller ikke privat Arbejsgiver, formaar at omstøde. Ved de Underhandlinger, som førtes mellem Sverriges Lokomotivmandsforbund og de private Jernbaners Arbejsgivere i Aaret 1908—1909, lod fra Arbejdernes Side Bestemmelserne for Jernbanepersonalet i England, Tyskland, Frankrig, Østrig o. s. v. oversætte til svensk. Uden dermed at have beskyldt dem for at have oversat det forkert, kan man ganske rolig paastaa, at de ved Fortolkninger og Oversættelser af de forskellige Landes Bestemmelser jo sikkert har fremdraget disse, som bedst kunde tjene til at fremme deres Interesser. Saa-danne Forhold kunde sikkert ogsaa fremvises i andre Lande, hvor der er ført Underhandlinger. For os gælder det imidlertid om ikke alene at lade os nøje med den Statistik, som Arbejsgiverne fremlægger, desforuden maa vi selv skaffe os Materiale,

og det Materiale maa være paalideligt og bærende, for at kunne tilbageslaa de usandfærdige Angreb, som gøres paa vort materielle Liv og dermed indirekte paa hele vor Livsstilling. For at kunne forhindre saadanne Ting har vi tænkt os, at Kongressen skulde fastslaa, at den blivende Præsident paa en eller anden Maade skal sætte sig i Forbindelse med en Forening, en Lokomotivmand eller en anden Person indenfor et Land, alt efter som Omstændighederne foreligger, og af denne erholde sikre Oplysninger angaaende de Spørgsmaal, som her er Tale om. Og de Spørgsmaal, som derved er fremmest, maa besvares, skulde være hjemlede af de Bestemmelser, som findes, og som fremdeles skal blive fastslaaede paa saavel Lovgivningernes som Overenskomsternes Omraade for Jernbanepersonalet og i Særdeleshed for Lokomotivpersonalet. Efter at have indhentet Oplysninger, skulde han lade trykke saa mange Eksemplarer, som Kongressen mener at være tilstrækkelige, og oversende dem i saa stort Antal, som kunde tilkomme de forskellige Organisationer. Omkostningerne herved kunde lempelig bestrides efter de Vedtagelser, Kongressen nu bestemmer. Paa Grund af det saaledes anførte fremstilles det:

»Kongressen beslutter at fremdrage, at Præsidenten sætter sig i Forbindelse med Foreninger eller med Personer i de forskellige evropæiske Lande, som er villige til at kunne opsamle de der gældende Bestemmelser angaaende Jernbanepersonalet, i Særdeleshed Lokomotivpersonalets Forhold, saavel saadanne, som er fremkomne gennem Lovgivningen, som de, der er fremkomne gennem Underhandlinger. Og ligeledes at vi faar Underretning om de Bestemmelser, som bliver ændrede, og hvorledes de blev ændrede. At paalægge Præsidenten at sammenføre og trykke det i en Brochure, som siden tilsendes hver Forening i et vist Antal Eksemplarer. De Ændringer, som efter denne Brochures Udgivelse maatte blive gjorte angaaende Bestemmelser i noget af de Lande, som indbefattes i Brochuren, og som menes at være af

Vigtighed, kunde tilsendes de respektive Foreningers Bestyrelse i Manuskript, og som siden kunde meddele Medlemmerne de gjorte Ændringer ved at indføre dem i Foreningsorganet. Alle Omkostningerne bestrides efter de Vedtagelser, som Kongressen beslutter.

Hj. Molin.«

Forbundsbestyrelsen stillede følgende Ændring: Omkostningerne udredes af Afdelingerne i Forhold til Medlemsantallet.

Vedtoges.

Derefter vedtoges det saaledes ændrede Forslag.

b. Intet Forslag.

c. Lokomotivfører E. Sandberg ønskede Oplysning om Arbejdstidens Længde. Efter nogen Diskussion foreslog Forbundsbestyrelsen følgende Resolution:

Kongressen paalægger Forbundsbestyrelsen at arbejde for, at Arbejdstiden for Lokomotivpersonalet fastsættes ved Lov, og at den ikke maa overskride 48 Timer ugentlig, heri indbefattet saavel egentlig Kørsel som Arbejde ved Maskinen før og efter Kørselen.

Vedtoges.

e. Intet Forslag.

f. I. Der vælges en Forretningsfører for Forbundet.

II. Forbundsbestyrelsen holder Møde hvert Aar.

I. forkastedes med 26 Stemmer mod 16.

II. Forbundsbestyrelsen foreslaar hvert Aar samlet Repræsentanter for Forbundsbestyrelsen i et Antal, som Præsidenten finder nødvendigt, dog mindst 1 for hver Afdeling.

Hovedforslaget toges tilbage. En af H. Molin stillet Resolution saalydende:

Idet Kongressen godkendte det af Forbundsbestyrelsen stillede Forslag, vedtoges det paa Grundlag af de faldne Udtalelser, at der nedsættes en Komite bestaaende af 1 Medlem fra hvert Lands Forbundsbestyrelse til at udar-



bejde Forslag til nye Love og fremsætte disse for næste Kongres.

Vedtoges.

III. udgik af Dagsordenen.

Punkt 7.

Bestemmelse om Aarsafgift fastsattes til 50 Øre pr. Medlem.

Punkt 8.

Stedet for næste Kongres. Det vedtoges at afholde næste Kongres i Stockholm.

Punkt 9.

Valg af Præsident. Lokomotivfører C. Christensen, Esbjerg, genvalgtes.

— — — —

Efter Kongressens Afslutning blev der afholdt Møde for de danske Delegerede med Emnet: *Forhandlingsretten*.

Efter at Lokf. M. Mortensen, Esbjerg, havde gjort Rede for de Forhandlinger, der er ført mellem J. F. og D. J. F. om D. L. & L. F.s Optagelse i Centralorganisationen, blev det fra alle Sider gjort gældende, at D. L. & L. F.s Selvstændighed og Ligestilling med de øvrige Organisationer skulde være sikret. En Resolution i denne Retning vedtoges paa Basis af Generalforsamlingsbeslutningen i Marts - 10.

Til Kongressen sluttede sig nogle Festligheder og Udflugter. Der skal forudskikkes den Bemærkning, at disse fra først til sidst var begunstigede af det herligste Vejr og derved gav de 3 Dages Samvær den rette Kolorit, og de Arrangements, Aarhus Afdeling havde truffet, var saa vellykkede, at man for Sukces'ens Skyld maa haabe, at næste Kongres atter afholdes i Aarhus.

Ministeriet for offentlige Arbejder havde tilstaaet D. L. & L. F. et Beløb af 500 Kr. til Kongressen. Til Trøds for, at D. L. & L. F. ikke officielt er nævnt blandt de Foreninger, der i Øjeblikket er tildelt Forhandlingsretten, bringer vi herved Ministeren for offentlige Arbejder, Generaldirektøren og Maskindirektøren Lokomotivpersonalets Tak for den »Forhandling«, der har ført til et for os saa gunstigt Resultat i økonomisk Henseende.

Efter Forhandlingernes Afslutning den første Dag marscherede de ca. 200 Deltagere i Procession med de københavnske Afdelingers Fane og et Musikkorps i Spidsen fra Forsamlingsbygningen gennem Byen til Havnen, hvor Dampskibet »Turisten« førte hele Selskabet til »Ørnereden« med sine herlige Naturomgivelser. I Pavillonen serveredes Eftermiddagskaffe, og Selskabet blev foreviget. Da Bordet var hævet, sang Operasanger Lindahl de nordiske National-sange med en Stemmeføring, der gav sig et bevæget Udtryk hos adskillige.

Selskabet brød imidlertid op og paa-begyndte for hjemadgaaende Spasereturen fra Ørnereden forbi *Silistria* til *Varna*, hvor en splendid Middag indtoges. Under Middagen holdtes mange Taler for Nordisk Lokomotivmands Forbund, for D. L. & L. F., for Festkomiteen og sidst, men ikke mindst for Damerne.

Hvad der i høj Grad, men glædeligt overraskede Deltagerne fra 5te Kreds, var Aarhus Afdelings Indbydelse af Maskinbestyrer Duseberg og Familie, der deltog paa hele Turen. Af Maskinbestyrerens hjertelige Udtalelser og de Skaaltaler, han holdt for saavel de nordiske som de danske Lokomotivmænd, kan man være overtydet om, at han har befundet sig vel i denne Forsamling.

Ud paa Aftenen spillede Orkestret op til Dans, der sluttede Kl. 2, og Deltagerne begav sig til en velfortjent Hvile.

Efter Forhandlingernes og Kongressens Afslutning ved 3 Tiden paa anden Dagen havde Deltagerne en tvangfri Eftermiddag og Aften, der benyttedes til Besøg paa Centralværkstederne og »De gamles Hjem«; sidstnævnte er et storslaaet Udtryk for den nyere Tids Humanisme, og som Aarhusianerne fremviser med berettiget Stolt-hed.

Trediedagen var planlagt med en Udflugt til Himmelbjerget. Til Turen var indbudt Ingeniørassistent Rosenørn.

— Der startedes Kl. 900 Fm. med et elegant Særtog fra Aarhus, der skulde have ført Deltagerne til Silkeborg Kl. 1020.

Paa Skanderborg Station blev imidlertid vor Maskine ødelagt, idet den højre Cylinder blev slaaet itu af nogle afkoblede Vogne, der rangeredes ind paa et Sidespor, hvortil der ikke var sporfrit.

Formanden for Festkomiteen Lokf. V. Hansen meddelte straks, at dette ganske vist ikke var anført i Programmet; men Komiteen forbeholdt sig ligesom andre eventuelle Forandringer. Lokf. Bauer fra Christiania mente, at Skanderborg burde have Navneforandring og hedde »Skandaleborg«.

Med ca. 45 Min. Forsinkelse naaede man Silkeborg og gik i Procession og med klingende Musik fra Stationen til Anløbsbroen ombord i Dampskibet »Hjejlen«, der førte Selskabet gennem Silkeborgsøerne med sine vidunderlige Omgivelser, der gjorde et uudsletteligt Indtryk paa vore udenlandske Deltagere som og de danske, der første Gang saa disse Egne. De kan ikke beskrives; de skal ses.

Under Frokosten paa »Hotel Himmelbjerget« herskede der den livligste Stemning, der forhøjedes ved den gode Musik og Sange af et større Antal Skolebørn, der var paa Udflugt. Talerne fulgte Slag i Slag, og alle udmundede de i Ordet »Organisation«, det, der har givet Anledning til Dannelsen af det nordiske Lokomotivmandsforbund og de derunder hørende Afdelinger, og som før saavel som nu og i Fremtiden skal den staa Vagt om vore Interesser og fælles Maal.

For Damerne, vore trofaste Ledsagere i Almindelighed, som ogsaa her paa Turen delte Strabadserne med os, blev der talt velfortjente Ord. Den gemytlige Underholdning besørgedes af Lokfb. Tægge, der med sine Deklamationer vakte Jubel.

Efter Hjemkomsten til Aarhus Kl. 730 Em. sluttedes de 3 Dages Samvær efter et hastigt Toilette med en Middag og et paafølgende animeret Bal i Forsamlingsbygningens store og stilfulde Lokaler.

At Kongressen fik et saa udmærket Forløb, skylder vi først og fremmest Aarhus Afdeling vor Tak for det store og forberedende Arbejde, der er gaet forud; dog har

Arbejdet ogsaa sin Tilfredsstillelse i den Anerkendelse, saavel Damerne som Herrerne udtalte over Forløbet.

Mindet om den 7de nordiske Lokomotivmandskongres vil leve længe blandt Deltagerne!

\* \* \*

## Telegrammer

til  
**Nordisk Lokomotivmands Forbunds  
Kongres.**

*Med Ønsket om, at der altid blandt Jernbanefolk maa findes Trofasthed mod Idealerne og Samfølelse i Arbejdet mod fælles Maal, sender jeg en Hilsen til de forsamlede Lokomotivmænd fra de 4 nordiske Broderlande.*

*Wendelhaven,  
Stationsforstander.*

*Held med Møtedagen, med Kraft og Styrke forsæt Saken.*

*4de Distrikts Lokomotivforening.*

*Hjertelig Hilsen!  
Godt Samarbejde!*

*Carl Roosen.*

*Kongressen ønskes al Held og Lykke med Arbejdet.*

*Lokomotivpersonalet,  
Nørre-Jydske Baner.*

*Hilsen til Kongressen!*

*Lilie.*

*Kongressen ønskes Held og Lykke med Arbejdet for Standen.*

*Nyborg Afdeling.*

## Personalia.

1/6 10.

### Forfremmede er:

Lokomotivfyrbøder V. F. E. Lund, Skjelskør, til Lokomotivfører i Assens

Lokomotivfyrbøder H. F. C. Conradsen, Kjøbenhavn H. 1, til Lokomotivfører i Struer

Haandværker P. C. C. Sprogø, 3. Kreds, til Lokomotivfyrbøder i Ribe

Haandværker C. O. Rasmussen, Nyborg Værksted, til Lokomotivfyrbøder i Assens.

### Forflyttede er:

Lokomotivfører S. Andersen, Struer, til Skanderborg, samt

Lokomotivfyrbøderne:

N. K. V. S. Nielsen, Ribe, til Kalundborg

J. C. Jacobsen, Assens, til Skjelskør

H. Nielsen, Kalundborg, til Kbhavn. H. 1

$\frac{8}{6}$  10.

Lokomotivfyrbøderne:

S. G. Nielsen, Kbhavn. H. 1, til Kbhavn. G. 1

K. M. Sørensen, Kbhavn. G. 1, til Kbhavn. H. 1

### Navneforandring:

Lokomotivfyrbøder R. P. Rasmussen, Aarhus H., hedder fremtidig R. P. Lyngkilde

## Undersøgelser over Lokomotivpersonalets Høreorganer og over Signalthørelsen

Af Dr. med. V. Saxtorph Stein, Kjøbenhavn.

(Fortsat).

Disse Paastande blev ivrigt bekæmpede af Duchesne,<sup>1)</sup> som hævdede, at Lokomotivtjenesten i det store og hele havde en heldig Indflydelse paa Personalets Sundhed, i alt Fald i de første Aar, i hvilke deres Modstandskraft mod Klimaets Barskhed voksede, og de lagde sig et vist Embonpoint til. Efter 10 Aars Tjenestetid vare de dog udslidte, efter andre 5 Aars Forløb lidende, og naar 20 Aar vare gaaede, kunde de betragtes som kun lidet skikkede til aktiv Tjeneste paa Maskinerne. Han fremhævede kun forbigaaende Lokomotivpibens skadelige Indflydelse paa Høreevnen, men anførte derimod et Tilfælde, hvor et uventet Fløjt bedrede den paa det ene Øre nedsatte Hørelse.

Ogsaa Devilliers<sup>2)</sup> saa meget optimistisk paa Lokomotivtjenesten; de skadelige Luftarter, siger han, komme jo ud af Skorstenen og passere væsentligst henover Ho-

<sup>1)</sup> Des chemins de fer et de leur influence sur la santé des mécaniciens et des chauffeurs. Paris 1857. Cit. PIETRA-SANTA, S. 16.

<sup>2)</sup> Recherches statistiques et scientifiques sur les maladies des diverses professions du chemin de fer de Lyon. Paris 1857. Cit. PIETRA-SANTA, S. 28.

vederne paa Personalet, og hvad Lufttrækket angaar, saa opfatter han det nærmest i Analogi med en styrkende koldt Vands Douche. Sygdomsprocenten hos Lokomotivførere og Fyrbødere angav han til kun 19 ‰, medens den for alle Professioner under et var 23 ‰. Noget komplet Tab af Hørelse, som Følge af den hyppige Brug af Dampfløjten, havde han ikke observeret; han vil kun have konstateret en betydelig Svækkelse, der stod i Forhold til Individets Alder og eksceptionelle Omstændigheder.

Ligeledes Cahen<sup>1)</sup> og Bisson<sup>2)</sup> betragtede Lokomotivtjenestens hygiejniske Indflydelse med gunstige Øjne.

For at faa Spørgsmaalet om Jernbanetjenestens skadelige eller ikke skadelige Indflydelse paa Togpersonalets Sundhed fuldstændigt klaret, foranstaltede Avtoriteterne en Undersøgelse,<sup>3)</sup> der imidlertid i Følge Weber<sup>4)</sup> blev ført saa meget ad Kontorvejen og med saa ringe Indhentning af Oplysninger hos selv de mest interesserede, nemlig Funktionærerne, at dens Resultater kun havde meget lidt Værdi.

(Fortsættes).

## Automatisk Togsikring.

Jernbanefagbladet »Mail and Express« skriver, at en ung amerikansk Elektrotekniker har opfundet et Apparat, hvormed Togsammenstød undgaas mellem to Tóg, som bevæger sig mod hinanden paa samme Spor. Lufttrykbremserne bringes ved Hjælp

<sup>1)</sup> Rapport à l'Administration du chemin de fer du Nord. Union médicale 6:ième avril 1857. Cit. PIETRA-SANTA, S. 34.

<sup>2)</sup> Sur les maladies des chauffeurs et des mécaniciens du chemin de fer d'Orléans. Gazette hebdomadaire de médecine et de chirurgie, No 31, 1857. Cit. WEBER, S. 22.

<sup>3)</sup> Ministère des travaux publics de France: Enquête sur les moyens d'assurer la régularité et la sûreté de l'exploitation des chemins des fer. Paris 1858. Cit. PIETRA-SANTA, S. 37.

<sup>4)</sup> Die Gefährdungen des Personals beim Maschinen und Fahrtdienst der Eisenbahnen. Eine Denkschrift. Leipzig 1862.

af Elektricitet i Funktion, saaledes at Togene uden Lokomotivførernes Hjælp standses i tilstrækkelig Afstand fra hinanden. I Slutningen af 1909 foretoges der i Overværelse af ca. 20 Ingeniører, som repræsenterede *Erie, Pennsylvaniens, New-York Central, Delaware Lackawanna* og *West Baltimore og Ohio* og mange flere Selskaber, Forsøg med dette System paa Erie Banens Strækninger imellem *Newark og Nutley N. Y.* Paa det ene Tog befandt Ingeniørerne sig, medens der paa samme Spor fra den modsatte Ende samtidig udsendtes et Tog. Først kørte disse med en Hastighed af 30 Mil (50 km) pr. Time, senere sattes Hastigheden op. I en Afstand af ca.  $\frac{1}{2}$  Mil begyndte Bremsene automatisk at virke, og begge Tog bragtes som ved en Lokomotivførers Hjælp jævnt til Standsning. Vejlængden mellem de to Tog var fuldt ud tilstrækkelig til at udelukke enhver Mulighed for Sammenstød. Forsøgene foretoges 6 Gange med forskellige Kørehastigheder og Afstande; men ikke en eneste Gang svigtede Bremsen. Ingeniørerne har enstemmig erklæret, at selv deres største Forventninger er overtrufne Forsøgene.

Opfindelsen er ikke alene brugbar som Sikringsmiddel, men virker yderlig som Telefonforbindelse mellem de kørende Tog og andre Ledninger. Under Prøvekørslerne blev der til Ingeniørernes Tilfredshed flere Gange etableret Forbindelse mellem Toget og Telefonledningerne.

Om Opfindelsens Enkeltheder er Offentligheden endnu intet bekendt; kun vides det fra Forsøgene, at Systemet virker ved Hjælp af en tredje Skinne ligesom ved elektriske Baner. Man saa ogsaa, at der fra Lokomotivet nedsænkedes en Art »Slæbesko« som berørte Skinnen, og hvorigennem den nødvendige Kraft saavel til Telefonen som Nødbremsen ledes. Grundtanken i Opfindelsen er baseret paa et Inddelingssystem med samme Virkemaade som Bloksignaler. Banestrækningen er nemlig indelt i Intervaller, og saalænge der kun befinder sig et Tog paa samme Spor, i et saadant vises der i Førerhuset et grønt Lys,

som slukkes, saasnart et andet Tog kommer derind. Saafremt Togene naar en bestemt Afstand fra hinanden, træder Luftbremsen automatisk i Virksomhed. Alt efter Ønske kan Apparatet indstilles til at frembringe en rask eller jævn Standsning af Togene.

Forsøgsstrækningen mellem Newark og Nutley er 16 km lang, som under Forsøgene var inddelte i 5 Intervaller hver paa gennemsnitlig  $3\frac{1}{2}$  km. Efter Opfinderens Opgivelse er denne Inddeling tilstrækkelig for rettidig at standse to mod hinanden kommende Tog, hvis Hastighed er 95 km pr. Time. De Forsøg, som foretoges med denne Fart, skal ogsaa fuldstændig have dokumenteret Paalideligheden deraf.

---

## Lokomotivpersonalets Ansvar og sociale Stilling.

---

### II.

Af den os tilstillede Oversigt fremgaar det dernæst, at Lokomotivførernes daglige Tjeneste er ualmindelig lang. Efter Statistiken har 41,99 % af Lokomotivførerne og Fyrbøderne fra 9 til 12 Timer, 10,8 % fra 13 til 14 Timer, 5,78 % fra 14 til 15 Timer og 0,08 % endog over 16 Timer; altsaa er 32,3 % af samtlige Lokomotivfolk beskæftiget over 12 Timer. En saadan Tjenestetid for et Personale, som har et saa stort Ansvar, forekommer mig at være alt for meget; derved svækkes Driftssikkerheden.

Til denne Tjenestetid maa yderligere Togenes Forsinkelse tilføjes, ligesaa Tiden, som medgaar til Maskinernes Indsætning i Remiserne og senere til Eftersynet og Forarbejderne før Turens Begyndelse. Gennem alle disse Omstændigheder overskrides som Regel den i Forvejen lange Tjenestetid betydeligt.

Ligeledes forekommer det mig, at der er indtraadt en Forringelse af Tjenestefriheden til Trods for den forøgede Tjeneste. Dette maa søges i Deputeretkammerets elastiske Bestemmelser. I disse siges der,

at den gennemsnitlige, daglige Tjeneste ikke maa udgøre over 10 Timer. I den foreliggende Statistik er nu Lokomotivpersonalets Hviletid opgivet til 4,16 Hviledag om Maaneden pr. ansat; men dette synes aldeles ikke at være korrekt; i det mindste staar disse Opgivelser i Kontrast med Lokomotivpersonalets Klager, efter hvilke Tallene i væsentlig Grad former sig anderledes. Lokomotivpersonalet paastaar, at det gennemsnitlig daglig med 10 Timers Arbejde maa udføre Tjeneste 7 Dage om Ugen. Enhver privat Arbejdsgiver regner med 10 Timers Arbejdstid kun 26 Arbejdsdage pr. Maaned, altsaa 260 Timer, hvorimod Jernbaneadministrationen ansætter Tiden til  $30 \times 10 = 300$  Timer. Saafremt der opnaas Fridage, i Særdeleshed Søndagsfrihed, maa denne erstattes, hvorved den daglige Tjeneste paa Ugens andre Dage forøges til 11,32 Timer. Derfor er Lokomotivpersonalets Hviletider alt for knapt tilmaalte.

Deputeretkammerets Bestemmelser overholdes tilsyneladende ikke; der forekommer mange Overdrivelser. Jeg har her Tjenestefordelinger, som jeg, saafremt Ministeren skulde ønske det, gerne skal nævne, hvori der pr. Maaned forekommer 325 Timers Tjeneste, og disse Planer er ikke fra eet Distrikt, men derimod næsten fra alle Direktionsdistrikter. Jeg haaber, naar jeg giver Hr. Ministeren nærmere Meddelelser, at Lokomotivpersonalet ikke gøres ansvarlig derfor, men derimod den, som har tilladt disse Overskridelser af Tjenestetiden.

Et andet Punkt i Deputeretkammerets Bestemmelser siger, at under almindelige Forhold navnlig paa Sidebaner kan Arbejdstiden for Lokomotivpersonalet udvides til 11 Timer. Forekommer dette, maa Personalet præstere betydeligt mere for at opnaa en Fridag; de maa da arbejde  $12\frac{3}{4}$  Time.

Hvad man forstaar under Begrebet under ordinære Forhold, fremgaar af dette ene Tilfælde, at der paa en af Prøjsens mest trafikerede Banegaarde ved Udfærdigelsen af en Tjenstfordeling, hvori Tjenesten betegnes som ordinær, er tilmaalt Personalet over 300 Timer pr. Maaned.

I Deputeretkammerets Bestemmelser af 1908 blev det fastsat, at den maksimale Arbejdstid ikke maatte være over 16 Timer; der siges nemlig deri:

For at Personalet i størst muligt Omfang kan tilbringe Hviletiden i Hjemmet, kan der undtagelsesvis tillades indtil 16 Timers Tjeneste i et Døgn, saafremt der udenfor Hjemstedet gives en mindst 5 Timers sammenhængende Pause, og naar dermed opnaas, at Personalet kan tilbringe den efterfølgende Nat i Hjemmet.

I de nu gældende Bestemmelser er disse 16 Timer fastsat som Grænse; de gælder ikke mere for den enkelte Dag, og den bestemte Anvisning paa de 5 Timers Hviletid er bleven erstattet med »rigelig Hviletid«. Det staar altsaa i enhver foresats Magt at bestemme, hvad rigelig Hviletid er. Jeg tror, at enhver vil give mig Ret i, at denne lange Tjenestetid, navnlig indtil 16 Timer, under ingen som helst Betingelser burde forekomme. Derved bringes Driftssikkerheden kun i Fare.

Endnu en Deputeretkammerbestemmelse angaaende Tjenestens Varighed paa Maskinerne; den maa under ingen som helst Form overskride 10 Timer. Ogsaa her forekommer det, som om disse Bestemmelser ikke overholdes. Jeg har her forskellige Tjenestefordelinger, hvoraf det fremgaar, at der i Virkeligheden er tildelt mange flere Timers Tjeneste paa Maskinen, end der er foreskrevet i Bestemmelserne. Ministeren har vel, hvad jeg ogsaa paaskønner, bekendtgjort, at de omtalte Forskrifter skulde fortolkes saa humant som muligt; men overalt synes det desværre, som om denne ministerielle Anordning ikke har fundet Forstaaelse. Der henvises til, at Direktionerne vil gøre Driften saa økonomisk som muligt. Dette er selvfølgelig paaskønnelsesværdigt; men det høje Hus er sikkert enig med mig, naar jeg udtaler, at Besparelser ikke bør tilstræbes paa Driftssikkerhedens Bekostning.

Hvor vanskelig Tjenesten paa et Lokomotiv er, kender jeg af egen Erfaring. Jeg har ofte saavel om Dagen som Natten

kørt paa Maskinen i Industridistrikterne og har der erfaret, hvor uendelig mange Vanskeligheder Lokomotivpersonalet har at kæmpe imod, hvilke Farer det er udsat for, og hvorledes det saavel i aandelig som legemlig Henseende paavirkes. Dog skal jeg indrømme, at ikke min Anskuelse alene kan være afgørende. Af en Petition, som Lokomotivførerne i Marts tilstillede Rigsdagen, fremgaar et bedre Billede over den anstrengende Tjeneste. Efter denne har de i de sidste 11 Aar afdøde Lokomotivførere gennemsnitlig kun opnaaet 19 Tjenestear med  $45\frac{1}{2}$  Leveaar, medens den gennemsnitlige Levealder for pensionerede Lokomotivførere kun har været 48 Aar. De opnaar altsaa som Følge af de store Anstregelser ikke den samme Gennemsnitsalder som de øvrige ansatte.

Den skildrede Udvikling af Jernbanevæsenet har ført til, at Lokomotivpersonalet selv har sørget for deres videre Uddannelse. De har indset, at det med Stillingen forbundne Ansvar for Personer og Materiel nødvendiggør en bedre Uddannelse, Maskinerne er bleven mere komplicerede, og deres Produktionsevne er steget med ca. 50 %. Personalet har derfor selv oprettet Fagskoler. Saadanne Skoler er nu med Ministerens og Direktionens Tilladelse oprettet i en hel Række Byer, jeg tror ca. 60. Desværre forekommer det i den senere Tid, som om Autoriteterne har taget Afstand fra disse Fagskoler; de faar ingen amtlig Støtte, og deres Tilskud er delvis inddragne. Navnlig har Handelsministeren, der ellers har bevilget disse, nu nægtet saadanne, og som jeg hører, giver Jernbaneministeren heller ikke mere Understøttelse dertil. Jeg beklager dette; jeg vil netop bede Hr. Jernbaneministeren om at yde disse Fagskoler Tilskud; disse er jo dog ikke saa høje,

maaske er ca. 1200 til 1600 Mark nødvendig. Andre Stater giver saaledes aarlige Tilskud, til Eks. Sachsen, som yder 1386 Mark pr. Aar. Resultatet af disse Skoler bliver, at Lokomotivførerne er bedre kvalificerede, de kommer til at staa bedre udrustede overfor Farer og Uheld, ligesom ogsaa en bedre skabt Kraft er af stor Fordel for Maskinens Behandling. Den udvidede Uddannelse kommer Staten til gode. Dette er vigtige Synspunkter, og jeg maa indtrængende anbefale, at disse Fagskoler udvides mere systematisk og forsynes med tilstrækkelige Midler.

Tillige vil jeg bede Ministeren saavidt muligt at understøtte Lokomotivpersonalets Foreninger, da disse saavel i social som kulturel Henseende er udmærkede og i Særdeleshed stræber efter at modarbejde den samfundsomstyrtende Bevægelse.

Iblandt andre Udtalelser, som har Interesse for os, skal nævnes nogle Udtalelser af den Deputerede von Böhlendorf Kölpin, som bl. a. bemærkede, at omend han fuldt ud maatte anerkende Lokomotivpersonalets Præstationer som fortræffelige, burde man dog ikke forglemme, at saalænge dette Personale er og vedbliver at være Mennesker, vil Katastrofer aldrig kunne undgaas, og ønskede, at Ministeren og hele Forvaltningen benyttede Teknikens Udvikling i højere Grad end hidtil, saaledes at Kørsel forbi Stopsignaler umuliggøres.

Deputeret Dr. Becker (Centrum) oplyste endvidere, at Lokomotivfører Garbs paastod, at Signalet havde vist »Fri Bane«, hvilken Paastand ogsaa støttes af Lokomotivføreren og Fyrbøderen paa Militærtoget, idet disse har forklaret, at saavel det fremskudte Signal 3 som Hovedsignalet viste »Fri Bane«. Imod denne Forklaring staar Blokpostens Betjeningsmandskab, der erklæ-

Jernbane-  
funktionærer!  
Ekstra Rabat!

5%

paa Herreklæder,  
færdigsyede og efter Maal,  
og

rer, at Hovedsignalet og det fremskudte Signal 2 stod paa »Stop«, og at Personalet yderligere saavel med et rødt Flag som Hornsignaler gav Tegn til Standsning. Taleren fremkom derefter med en ogsaa for det danske Lokomotivpersonale interessant Oplysning, nemlig, at der aldeles ikke var fremskaffet uomstødelige Beviser for, at det ikke var muligt at foretage Omstillinger af Apparateret, idet det var en bekendt Sag, at der kunde foretages Manipulationer, altsaa Indgreb i Blokapparaterne, hvorved en Omstilling muliggjordes.

Undertegnede ønsker at bytte med en Kollega i Kjøbenhavn H. eller Ø.  
Lokfrb. 376 Hegelund,  
Vedde.

### Skotøjsmagasinet BILLIGHEDEN

Sønder Boulevard 48,  
anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Herre-, Dame- og Børnefødtøj.  
Reparationer udføres smukt, solidt og billigt i Løbet af faa Timer.  
Ottilia de Padua Reissig.

## Møbler

Specialitet:  
Montering af 2  
3 og 4 Vær.s  
Lejligheder.  
Alt forarbejd.  
af prima Mate-  
rialier. Egne  
Værksteder.  
10 Aars Garan-  
ti. — Rimelige  
Betalings-  
vilkaar.

Frederiksborggade 41 (ved Dronn. Louises Bro).

## Gummi-Kravetøj

(hvidt og kulørt).

Største Udvalg.

Billigste Priser.

Nedfald. Flip, kulørt, 60 Øre,  
opst., kulørt, 45 Øre, alle Nr.,  
dobbel Flip, kulørt, 75 Øre,  
og hvide 65 Øre.

Kulørt Serviteurs 1,00,

hvidt do. 0,75,

Manchetter 0,75 faas i

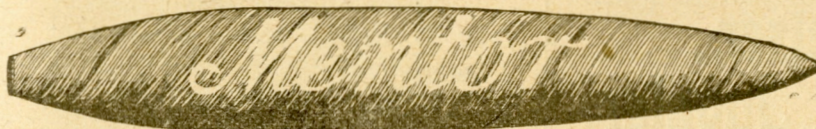
„Flippen“, Istedg. 128, Kbh. V.

Ærb. K. Hintz.

Obs.! Svære hv. Gum. Flipper opst. hjemkomne à 0,75.  
Postordres ekspederes pr. omgaende.

D'Hrr. Lokomotivmænd  
bør lade deres Tøj renses i  
Ulstrup & Jessens kem. Tøjrensingsanstalt  
Gothersgade 54.

Filialer: Slotsgade 3 og Værnedamsvej 21



ende Kvalitets-Cigar, 50 Stk. Kr. 3,00. gratis.

„Salvador Melange“ 1 Kr. 30 Øre pr. Pd. Prøver udleveres  
Packness & Co., Helgolandsgade 5 Stuen.

Lige overfor det nye Missionshotel.

# Tuborg Pilsner

## Danmarks Nationaldrik.

**10%** paa Hatte, Lintøj, **Tøjhuset**  
Undertøj og alle øvrige Artikler Vesterbrogade 17  
indrømmes Dem! Kjøbenhavn B.

## Tandlægerne

Frøken Maria Bøving og Frk. Margrethe Mose

Vesterbrogade 66<sup>a</sup> Kbhavn. Telefon Vester 159y  
Konsultationstid: Hverdage Kl. 10—4  
og Søndage i Reglen Kl. 10—12.

Jernbanesygekassens Tandlæger.

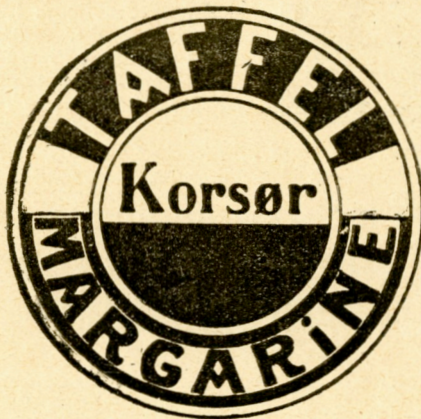
## Trikotage og Lingeri.

Specialitet: **Børnekonfektion.**

Systue for Børnekjoler.

Smagfuldt Udvalg. Altid billigst.

N. Chr. Jensen, Bruunsgade 39, Aarhus, Tlf. 2596.



**Carl Nielsen,  
Guldsmed & Juveler,**

Bruunsgade 25, Aarhus.

Telefon 791.

Telefon 791.

Hele Tandsæt  
fra **20 Kroner.**

**Smertefri Tandudtrækning.**

**Plombering** omhyggeligt og  
humant.

5 Aars skriftlig Garanti paa bedste Tænder.

Tandudtrækning, Plombering og kunstige Tænder fra **1 Kr.**

**Tandlæge Ruben,**

Vesterbrogade 20, Kjøbenhavn.

10—3 og 6—8. Søndag 10—12.

Jernbanefunktionærer 5 pCt. Rabat paa  
bedre Ting.

Mine Priser er billigere end Sygekassens.

## Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade,  
Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16<sup>III</sup>, Kjø-  
benhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

## CARLSBERG PORTER

# Istedhus Møbel-Magasin

leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles favorable Vilkaar.

Garanti for Soliditet.

Chr. Nielsen, Telefon Vester 209. Enghaveplads 1 & 2.  
Kjøbenhavn.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages i Bladet ved Henvendelse til »Jernbanefagpressens Annoncebureau«, Asger Ryggsgade 4<sup>a</sup> tv.  
Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.