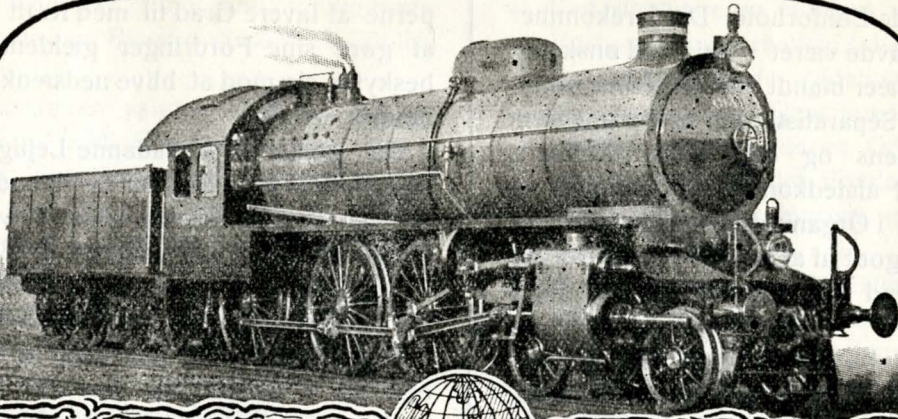


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR STATS- OG PRIVATBANERNES LOKOMOTIVPERSONALE (DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND)

NR. 14

1. AUGUST 1913

13. AARGANG

NORDISK LOKOMOTIVMANDS- FORBUNDS 8. KONGRES.

Som meddelt i foregaaende Numre af „Lok.-Tid.“ afholdtes i Stockholm Kongres, til hvilken de tre nordiske Landes Lokomotivmandsforbund sendte Delegerede.

Om denne Kongres Betydning for de skandinaviske Lokomotivmænd, skriver „Lokomotivmännens Tidning“, bør det kunne for enhver, som søger at sætte sig ind i de Spørgsmaal, der være forelagt til Behandling, være klart, at den udgjorde et endog meget vigtigt Led i de Bestræbelser, som for nærværende kan siges i disse Dage at være fremme blandt Jernbanepersonalet i Almindelighed i de skandinaviske Lande og blandt Lokomotivpersonalet i Særdeleshed.

Kongressen har med al ønskelig Tydelighed godtgjort, at de Vanskeligheder disse har haft at kæmpe imod, naar det gjaldt eller gælder at tilkæmpe sig en nogenlunde taalelig Tilværelse i det Samfund, hvor de har gjort og daglig gør saa betydelige Indsats for en økonomisk sund Samfundsudvikling, findes overalt.

Kongressen har godtgjort, at Lokomotivpersonalet i Sverige, Norge og Danmark, trods det aandeligt og legemligt anstrengende Arbejde, de ved alle Lejligheder udfører i økonomisk og social Henseende i Samfundets og det offentlige Tjeneste, dog maa i Lighed med alle andre Organisationer gaa frem med Kraft og Alvor, for i nogen Maade at kunne tilkæmpe sig de Fordele af hvilke de har mange tilgode, for paa en nogenlunde tilfredsstillende Maade at udføre de Pligter og Skyldigheder, som Samfundet kræver af dem.

Og sidst, men ikke mindst, har denne Kongres paavist, at Forudsætningen for at de skandinaviske Lokomotivmandsgrupper skulle kunne have Udsigt til at tilkæmpe sig nogen eller nogle af de Fordele, de gennem deres Organisationer vil komme i Besiddelse af, er at alle Lokomotivmænd kommer til Erkendelse af den store Betydning, der ligger i at gaa frem i Solidaritetens og Samhørighedens Tegn.

De norske Tjenestemænds i dette og foregaaende Aar paabegyndte Lønningsbevægelser anskueliggjordes paa Kongressen,

og af de fremkomne Oplysninger forstaa man, at det ikke er nogen Børneleg for Statstjenestemændene at fremføre deres Krav om forbedrede Lønforhold. Det forekommer os, at det havde været i høj Grad ønskeligt om de Koryfæer blandt Statsbanernes Lokomotivførere (Separatisterne), hvilke gaa frem i Selviskhedens og den indre Stolthedens Tegn, for at afstedkomme Sprængning og og Splittelse i Organisationsbestræbelserne, kunde have godt af at se, hvor enigt Norges Jernbanemænd har samlet sig om deres Krav. —

Det synes os derfor, som om der just nu foreligger et Tilfælde, som burde mane enhver Tjenstmand at slutte sig til sin Organisation og derigennem skaffe den den størst mulige Styrke, for derigennem med størst mulige Virkning at føre Lønspørgsmaalet mod den bedst mulige Løsning. Et godt Samarbejde mellem de respektive Organisationer maa derved kunne tilvejebringes i saa vid Udstrækning, at Muligheden for Lønspørgsmaalets lykkelige Løsning sikkert ikke vil være helt udelukket.

Paa lignende Maade har de norske Tjenstmænd arbejdet under Lønbevægelsen, og Frugten deraf venter de fra Stortinget, hvor Lønsagen for Tiden hviler.

Det kan vistnok anses for at være beklageligt, at en Samfundsklasse, som i de nuværende Samfundstilstande har en saa vigtig og ansvarsfuld Opgave at udfylde, som den der bliver Jernbanemændene til Del, ikke i rimelig Grad skulde faa sine økonomiske Fornødenheder tilfredsstillende, med mindre den paa den mest eftertrykkelige Maade forstaa at føre sine Krav frem for rette Forum.

Men det er nu engang blevet Tidens Løsen at Sparsomheden lægges til Grund for en god Husholdning, ogsaa antages og træder i første Række fra den Side, hvor det gælder om at faa den levende Arbejdskraft til billigst mulige Pris, og det mærkelige derved er, at Sparsommeligheden giver sig de stærkeste Udslag, hvor Talen er om at regulere Økonomien for de mindre Indtægter.

Følgen deraf er blevet, at da Konjunkturerne i det kapitalistiske Samfund driver Pri-

serne paa Livsfornødenhederne i Vejret, saa tvinges i Særdeleshed Tjenstmandsgrupperne af lavere Grad til med Kraft og Alvor at gøre sine Fordringer gældende for at beskytte sig mod at blive nedsænket i økonomisk Misère.

Det gælder ved saadanne Lejligheder, at staa Skulder mod Skulder og Haand i Haand, thi det er den eneste sikre Udvej for at tvinge dem der har Magten til Eftertanke.

De norske Tjenestmænds Lønbevægelse har med al ønskelig Tydelighed anvist Vejen i denne Henseende, som staa til Efterfølgelse her i Landet, for saa vidt det ellers skal være nogen virkelig Fordel, at iværksætte en Lønbevægelse blandt svenske Tjenstmænd.

Kan det anviste Eksempel faa en lignende Efterfølgelse blandt svenske Lokomotivmænd, da har Nordisk Lokomotivmandsforbund vist at være mere end en Saga blot, og dermed givet et godt Udbytte.

* * *

Da Pladshensyn ikke tillader et fuldstændigt Referat af Kongressens Forhandlinger, skal vi give et Resumé.

Fredag den 13. Juni Kl. 10 Fm. aabnes Kongressen i „Arbetareinstituttets“ Lokaler, Norra Kyrkogata, af „Nordisk Lokomotivmands Forbund“s Præsident Lokf. Chr. Christensen, Esbjerg.

I sin Indledningstale fremhævede Præsidenten den Betydning Forbundet havde for de skandinaviske Lokomotivmænd, at Standens økonomiske og sociale Velfærd skulle i Fremtiden og i langt højere Grad være afhængigt af det, der nu og fremdeles gennem Forbundet kunde udrettes for Nordens Lokomotivmænd.

Han udtalte Haabet om, at den Kongres han nu erklærede for aabnet, maatte forundes den at gøre sin kraftigste Indsats i Forbundets lykkelige Udvikling til at kunne blive en Organisation, der fuldtud var værdig til at fremføre de nordiske Lokomotivmænds Sag og i dette Ønske bød han alle Delegerede Velkommen, og erklærede 8de nordiske Lokomotivmandskongres for aabnet.

Derefter skred Kongressen til Valg af Funktionærer. Da Præsidenten i Henhold til Lovene skal lede Forhandlingerne, valgtes ingen Ordfører. Som saadan fungerede Præsidenten med Bistand af Lokf. Hj. Molin, Stockholm.

Til Sekretærer valgtes Lokf. L. Bauer, Christiania, C. M. Christensen, Kh. og A. Thylander, Stockholm. Til Justeringsmænd valgtes Lokførerne A. Carlsten og F. Viklund, begge af Stockholm. Derefter nedsattes et Redaktionsudvalg paa 7 Medlemmer.

I Henhold til Dagsordenens Punkt 4 afgav de respektive Landes Forbundsbestyrelser Beretning for den forløbne 3-aarige Periode, som derefter godkendtes.

Derefter behandledes Forslaget til Love, som har være optaget i „Lok.-Tid.“ og for senere at gøre det til Genst. for en grundig Principdebat, henvistes det til Redaktionsudvalget, som med Henblik paa de førte Forhandlinger skulde omredigere visse Paragrafer i Lovforslaget.

Spørgsmaalet om Forhandlingsret og Lokomotivpersonales retslige Stilling optoges derefter til Debat. I Henhold til den forud lagte Plan indleddedes disse Spørgsmaal med en Taler fra hvert Land, der tillige havde til Opgave dels i Korthed at give en historisk Fremstilling af disse to vigtige Spørgsmaal, dels at fremstille disse Ønsker, fremdeles næredes af Personalet i de forskellige Lande.

Indledere var A. Thylander for den svenske, Chr. Christensen for den danske og Th. Nordahl for den norske Afdeling.

Under Debatten betonede Repræsentanterne fra alle tre nordiske Lande skarpt Nødvendigheden af en saa vidt udstrakt Forhandlingsret, at Tjenstmændene ikke alene fik Paatale- men ogsaa Resolutionsret. Alle Talere var ogsaa enige om, at Spørgsmaalet om Personalets retslige Stilling ikke kunde løses paa tilfredstillende Maade førend en Forhandlingsordning satte Tjenstmændene istand til gennem deres Tillidsmænd at øve Indflydelse ved det forberedende Arbejde, der gaar forud for Vedtagelse af Lovbestemmelser i saavel det

disciplinære som strafferetlige Spørgsmaal ved Jernbanerne.

Kongressen vedtog følgende Resolution:

- 1) Ved Statsbanerne indføres uindskrænket Forhandlingsret mellem Administrationen og underordnede Afdelinger, og paa den anden Side Tjenstmændene og Arbejdere gennem deres Organisationer, alt i Henhold til det Forslag der i 1912 er indsendt til Rigsdagens andet Kammer ved C. Winberg.
- 2) at disciplinære Straffebestemmelser ved Jernbanerne udøves efter Love derom, som udarbejdes ved Forhandling mellem Administrationen og Personalets Organisationer, og som godkendes af Regering og Rigsdag.
- 3) at Straffebestemmelser, der lægges til Grund ved civilretlig Behandling omarbejdes i saadan Retning og derved gøre det muligt for den civile Domsmyndighed at tilmaale Straffen efter Forseelsens Beskaffenhed, samt
- 4) at saavel disciplinære som civilretlige Spørgsmaal varetages af Fagdomstole med Bistand af Civildomstole, nedsatte af Regering og Rigsdag og uafhængige af Administrationerne.

Efter Middagspausen indløb følgende Telegrammer:

Fra Aarhus:

Held og Lykke i Arbejdet for vor Stand!

D. L. & L. F.

Fra Drammen, Norge:

Vestbanens lokomotivpersonales forening hilser kongressen.

Leve samhället!

Styrelsen.

Fra Lokomotivmester Malm, Stockholm:

Mina varmaste lyckönskningar följa Eder, strävande för lokmännens välgång, och vågar jag hoppas, att Edra beslut fattas med manligt förutseende och präglas av noggran omsorg åt att allt, som kan verka enande och samlande av hele kåren, måtte av Eder på det livligaste beaktas.

Fra Katrineholm:

Nordens lokmän!

Må kloka rådslag bliva till välsignelse med enighet inåt och utåt!

Lokmän i Kathrineholm.

Fra Sala:

Till ett gott resultat i de beslut kongressen fattar önskar

Avdelningen 52.

Næste Sag paa Dagsordenen, Tjenestetiden, indledes af Engström, Sverige.

I et længere Foredrag skildrede han Forholdene i Tjenstgøringsspørgsmaalet, som fra mange Sider finder Sted ved svenske Stats- og Privatbaner og dvælede særlig ved Statsbanepersonalets berygtede Ordre 600 og Privatbanepersonalets „Avtal Nr. 2“. der har intim Forbindelse med førstnævnte, og som ved deres Stilisering giver Plads for Fortolkninger, der hverken er betryggende for Personalet eller Driftssikkerheden

Endvidere talte Lokf. M. Mortensen og Christensen, Danm. samt Nordahl fra Trondhjem, der betonedede, at Tjenestespørgsmaalet i begge Lande var utilfredsstillende.

Følgende Resolution vedtoges af Kongressen:

„Kongressen, som har behandlet de afgivne Redegørelser om Tjenestetiden i de nordiske Lande, er kommet til det Resultat, at det ikke alene for Personalet selv, men ogsaa for den rejssende Offentlighed saavel som for Børnene, er til stor Skade at udnytte Personalets Arbejdsevne i den Udstrækning som ofte er Tilfældet. Kongressen, vil derfor af al Kraft understrege dens tidligere fremsatte Krav om lovbestemt Maksimalarbejdsdag samt

at den daglige Tjenestetid bliver saa jævnt fordelt som muligt,

at Nat- og Søndagstjeneste beregnes efter saadanne Regler, at der ved saadan Tjeneste gives en nødvendig Forkortning,

at der gives passende og tilstrækkelige

Hviletider mellem Tjenestens Afslutning og Tiltrædelse, at der erholdes et passende Antal Fridage, og at der træffes Bestemmelser om det Antal Timer, Fridagen skal omfatte, samt at Søndagshvile maa i højere Grad blive Personalet til Del, end nu er Tilfældet.“

Eksamensspørgsmaalet indledes af A. Thylander, Stockholm, Em. Sandberg, Christiania og Rich. Lillie, Kbh.

De afgav hver for sig en udførlig Beretning om, hvorledes dette Spørgsmaal til Dato havde udviklet sig i de nordiske Lande og paaviste, hvorledes man fra Personalets Side ingen Anstrængelser havde sparet sig for at bringe det for Personalet saa yderst vigtige Spørgsmaal frem til en for saavel Personalet som Driftssikkerheden tilfredsstillende Løsning.

Endskønt man ikke kan benægte, at der fra de Foresattes Side i den senere Tid er udrettet adskilligt for Lokomotivpersonalets Uddannelse, kan det dog — set fra Personalets Side — konstateres, at dette Spørgsmaal endnu befinder sig paa et meget utilfredsstillende Standpunkt, hvilket er en naturlig Følge af, at kun den ene Part (Personalet) i dette Tilfælde som saa mange andre har beskæftiget sig med dette Spørgsmaals Løsning.

Om dette Spørgsmaal udspandt sig en meget livlig Diskussion, og vi mener ikke at kunne undlade at gengive de Udtalelser, som Lokomotivmester Malm, Stockholm og Lokf. A. Ringdahl, Engelholm, fremkom med.

Hr. Malm vilde betone, at vilde man nogen Sinde fremsætte det Spørgsmaal, om en Mand skulde være kvalificeret til sin Stilling, saa gjaldt det særlig Lokomotivmanden. Som de allervigtigste Kvalifikationer vilde han henregne prima fysisk Styrke og mere end middelmaadigt gode Aands-evner, som man havde Ret til at forlange skulde findes hos enhver Aspirant til Lokomotivtjenesten.

Erfaringen havde vist, at man just her ikke altid havde iagttaget tilbørlig Forsigtighed. Unge Mænd var ofte uddannet til Lokomotivmænd; men efter nogen Tids

Forløb havde man indset, at de ikke var i Besiddelse af saadanne fysiske og psykiske Egenskaber, at de kunde udholde Tjenesten, men har maattet se sig om efter en anden Livsstilling paa et Tidspunkt, hvor de i deres fremskredne Alder har haft Vanskelighed ved at finde passende Beskæftigelse. Dette vilde være undgaaet, saafremt disse i Tide var blevet underrettet om, at de ikke var i Besiddelse af de naturlige Egenskaber, der kræves til Lokomotivmandens Bestilling.

Naar der siden hen blev Tale om Personalets theoretiske Uddannelse, vilde Taleren hævde, at i alle Fag var den den dygtigste, der tilegnede sig den største Kundskabsfyldte, og han kunde og vilde ikke benægte, at de svenske Baner i denne Henseende under den forløbne Tid havde mange Synder paa sin Samvittighed, thi med Henblik paa Lokomotivpersonalets theoretiske Uddannelse var det først i den allerseneste Tid, man havde vedtaget Bestemmelser om obligatoriske Fordringer om et vist Maal af Kundskaber for at kunne blive forfremmet til Lokomotivfører. Ved Privatbanerne var der saa godt som intet gjort for paa tilfredsstillende Maade at løse Lokomotivpersonalets Uddannelsesspørgsmaal.

Hr. Malm vilde dog fremfor alt hævde Betydningen af, at Lokomotivmændenes praktiske Uddannelse naaede den højeste Grad af Udvikling. Om Aspiranten besidder aldrig saa høje theoretiske Kundskaber, følger ikke deraf, at han kan anses for en duelig Lokomotivmand, naar han ikke er fuldt fortrolig med de mange i den praktiske Tjeneste forekommende Tilfælde.

Ringdahl, Engelholm, havde med uskrømtet Tilfredsstillelse set, at der var givet Eksamensspørgsmaalet en Plads paa Dagsordenen ved denne Kongres. Han saa heri et Bevis for, at „Nordisk Lokomotivmands Forbund“ i denne Henseende ikke havde slaaet af paa sine gamle Fordringer. Taleren var en af dem, der for ca. 20 Aar siden var aktiv Deltager i dette Spørgsmaals Bearbejdning, og mindedes, at Modstanden mod dets Fremkomst ikke mindst fandtes

blandt selve Lokomotivpersonalet. Forholdene havde imidlertid bedret sig, idet Lokomotivpersonalets Organisationer havde bragt Spørgsmaalet et godt Stykke fremad mod den endelige Løsning; men det var nedstemmende at erindre om, at der blandt Lokomotivmænd i vore Dage — og i Særdeleshed blandt de yngre — fandtes mange, der, saa saa snart Talen var om Eksamensspørgsmaalet, havde den største Frygt for, at Kravene skulde blive sat for højt. Saadant er sørgeligt at konstatere, i Særdeleshed da man ved og kender, at Lokomotivmandens Arbejde er af den Art, at den største Kundskabsfyldte og den største praktiske Duelighed er en uomtvistelig Nødvendighed for den, der vil forskaaffe sig en Uddannelse, der kan gøre ham til en fuldt ud duelig Lokomotivfører.

Man bør ogsaa altid holde sig det for Øje, at en yderst vigtig Forudsætning for, at Lokomotivmændene i Fremtiden skal kunne holde sig oppe i den sociale Stilling, Arbejdet kræver, er, at Eksamensspørgsmaalet løses paa en tilfredsstillende Maade.

Iøvrigt sluttede Taleren sig til Hr. Malm og mente, at den nordiske Lokomotivmandskongres burde i dette Spørgsmaal fremkomme med en saa kraftig Udtalelse som muligt.

Efter at flere Talere havde haft Ordet, vedtog Kongressen følgende Udtalelse:

„Kongressen, der med Interesse har beskæftiget sig med Referaterne om Eksamensspørgsmaalets Stilling i de forskellige nordiske Lande, afgivet af de forskellige Landes Repræsentanter, udtaler sin Tilfredshed med, hvad der er foretaget, men maa bestemt fastholde de Krav, som ved tidligere afholdte nordiske Lokomotivmandskongresser er blevet fremført som obligatorisk og lovbefalet Eksamen for alt Lokomotivpersonale, saavel Stats- som Privatbanepersonale“.

(Fortsættes)



FORHANDLINGER.

Paa Jernbaneforeningens Hovedbestyrelsesmøde den 15. 7 var der opført paa Dagsordenen bl. a. „Sammenslutning af Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening til Etatsorganisationerne“.

Hovedbestyrelsen vedtog at tiltræde, at Spørgsmaalet om Sammenslutning henvises til Fællesudvalget til Undersøgelse og til Fremskaffelse af et Grundlag for en saadan Sammenslutning. Det forudsættes dog, at Fællesudvalget supplerer sig med Repræsentanter fra de særlig interesserede Grupper, for Jernbaneforeningens Vedkommende bl. a. med d'Hrr. Lokomotivfører Lillelund og Strand.

Som det vil være vore Medlemmer bekendt, afholdtes der for nogen Tid siden et Møde mellem Repræsentanter fra D. J. F. og vor Organisation. Mødet var foranlediget sammenkaldt af D. L. & L. F. og resulterede i en Henvendelse til Jernbaneforeningen for at faa et nyt Møde i Stand, til hvilket ogsaa denne Forening vil lade sig repræsentere. Desuden er der af Hr. Maskinarb. Kirketerp indbragt et Forslag til Fællesudvalget om at søge vor Org. tilsluttet Etatsorganisationerne og saaledes komme ind under Forhandlingsreglerne.

Som man af ovenstaaende Meddelelse vil se, har Spørgsmaalet nu været drøftet i Jernbaneforeningen, og man har givet sin Tilslutning til, at Sagen behandles videre. Det vil saaledes være at haabe, Forhandlingerne snart maa komme i Gang, saaledes at det endelige Resultat snarest kan foreligge, hvad dette saa end bliver. I Øjeblikket er det dog ikke muligt at se, hvilken Grad af Velvillie mod os, der iøvrigt er nedlagt i Beslutningen. For de mere mistænksomme vil der i Bestemmelsen om, at d'Hrr. Lillelund og Strand skal tiltræde Fællesudvalget, være Anledning til at tro, at der i Jernbaneforeningen er Kræfter i Bevægelse, som ikke ønsker vor Org. altfor blide Kaar, og tager man Hr. Lillelunds Artikel i „Vor Stand“ Nr. 12, hvori han jo netop afbryder al Forhandling med os, kan

det jo tyde paa, at det, saafremt han kommer til at raade, ikke vil blive til synderlig meget med Forhandlingerne.

Endvidere kunde Bemærkningen om Fremskaffelse af „Grundlag“ lige saa gærne være skreven af Hr. Lillelund, saa nøjagtig ligner den hans eget Kælebarn fra de mellem ham og os vekslede Skrivelser. Der er naturligvis ikke noget slemt i at møde med et „Grundlag“ til et Forhandlingsmøde; men naar man som vi har set, hvad Hr. Lillelund i den Forbindelse kalder for Forhandlingsgrundlag, saa er der Anledning til at tage Sagen med al mulig Forbehold. Imidlertid tør vi vel foreløbig gaa ud fra, at han ikke selv kommer til at bestemme, hvor høj Grad af Forstaaelse vor Org. skal møde, og jeg tror, at der paa trods af eventuelle Ønsker fra hans Side er saadanne Kræfter i Bevægelse, at det vil blive yderst vanskeligt for Hr. Lillelund at forhindre, at det uheldige Forhold, der er indtraadt mellem vor Org. og de to Etatsorganisationer bringes ud af Verden.

Esbjerg, i Juli.

M. Mortensen.



VORE SIDEBANER.

Betragter man ud fra et jernbanemæssigt Standpunkt de foreliggende Forhold paa vore Sidebaner, maa man i væsentlig Grad give Publikum og Dagspressen Ret i den Kritik, der i de senere Aar har været fremsat fra Landets forskellige Egne, over den nuværende Ordning paa disse Baner, med Hensyn til Bekvemmeligheden og Befordringen.

I Nutiden, hvor Udviklingen stadig i højere Grad kræver Forbedringer i Samfærdselsmidlerne, og i Betragtning af, at disse mere og mere faar en direkte eller rettere sagt en økonomisk Betydning for Samfundet i sin Helhed, vil man saaledes aldrig kunne slippe uden om det egentlige Hovedpunkt i Klagerne, nemlig Hastigheds-spørgsmaalet.

Selv om man nu ogsaa maa indrømme Berettigelsen af Publikums tilbagevendende Anker, og den forhaandenværende Tilside-sættelse, i Forhold til Hovedruterne, maa man som Jernbanemand dog ikke være blind for, at der for Jernbanevæsenets Vedkommende spiller langt flere og mere betydningfulde Forhold med ind i en saadan Reforms Gennemførelse end t. Eks. for Skibsfarten, Automobilkørsel o. s. v. o. s. v., hvor i Forvejen de væsentligste Betingelser for en forceret Fart altid er tilstede. Ved Indførelse af større Hastigheder i Jernbane-driften maa der derimod i Forvejen foretages nøjagtige Beregninger og Undersøgelser med Hensyn til Trækkekraften, Trafik, de private Færdselsforhold, Banelegemet og andre Sikringsmidler, især for de uindhegnede Baners Vedkommende.

Men er Betingelserne for en driftssikker Hastighedsforøgelse til Stede paa vore Sidebaner? Da der i saa Henseende ikke foreligger andre Oplysninger end dem, der findes i Statsbanernes utilgængelige Arkiv, er udenforstaaende tvungen til udelukkende at henholde sig til de gennem den praktiske Tjeneste foreliggende Kendsgerninger, i Forbindelse med det fra andre Kilder erhvervede Materiale, for dermed at foretage en Sammenligning.

Som Hovedbetingelse for Togets Sikkerhed ved en hurtigere Kørsel er Banelegemet og Bremsevirkomheden, paa uindhegnede Banestrækninger tillige Befolkningstætheden i Banestrækningernes Nærhed. Undersøger vi i dette Øjemed Banelegemet paa Strækninger med 20 til 30 kg Skinner, saa erfarer man først, at Politiloven tillader en Hastighed af indtil 70 km pr. Time paa indhegnede Strækninger og 45 km paa uindhegnede; men samtidig faar man gennem sagkyndige Jernbanefolk oplyst, at der paa de uindhegnede Banestrækninger mangler en Svelle i hver Skinnelængde, saaledes at Afstanden mellem Svellerne gennemsnitlig skal regnes til ca. 630 m/m . Det kan altsaa ikke benægtes, at Sikkerheden derigennem er formindsket en Del, men Spørgmaalet bliver da, hvorvidt 45

km Hastighed bør anses for at være det højeste, et saadant Banelegeme kan ud-sættes for.

I denne Forbindelse er det værd at notere til Eksempel, at de hessiske-prøjsiske Statsbaner, efter at de Tid efter anden fra Aaret 1894 har ændret Svelleafstanden paa deres Sidebaner fra 1000 m/m til 720 m/m samtidig har forhøjet Hastigheden til 50 km pr. Time.

Foretager man nu en Sammenligning mellem disse Tal og de ved De Danske Statsbaner anvendte, saa kan man sikkert gaa ud fra, at der er tilstrækkelig Sikkerhed for en hurtigere Kørsel end 45 km. pr. Time. Et yderligere Bevis for, at Sikkerhedsgrænsen har været takseret overordentlig højt, viser den Kendsgerning os, at man i de senere Aar er gaaet over til Anvendelsen af Lokomotivtyper, som tidligere ikke maatte anvendes paa disse Banestrækninger. Ogsaa Hastigheden med Prøvetog, indtil 60 à 70 km. pr. Time, bestyrker den Anskuelse.

Som foran nævnt kræver Hensynet til Befolkningstætheden og Færdselsforholdene, at et saa vigtigt Spørgsmaal bliver underkastet en indgaaende Undersøgelse førend, det indføres i den praktiske Drift. Men ogsaa paa dette Punkt vil man finde Forhold, der taler til Gunst for en Ændring i de nu-gældende Bestemmelser, idet man her kun behøver at henvise til den af Rigsdagen iaar vedtagne Hastighed af 50 km pr. Time for Automobilkørsel. Dette Skridt fra Lovgivningsmyndighedernes Side tilkendegiver, at Befolkningen i hele Landet er bleven mere fortrolig med de mekaniske Samfærdselsmidler, hvad der selvfølgelig ogsaa influerer paa Jernbanedriften.

Endelig og vel som den vigtigste Anbefaling for en hurtigere Kørsel paa vore Sidebaner er, med Hensyn til Sikrings-spørgsmaalet, det i Nutiden overalt indførte automatiske Bremsesystem, hvis Bremsevirkning er af langt hurtigere og større Betydning end Haandbremsebetjeningen, der som bekendt var eneherkende paa alle Sidebaner i tidligere Tid. Man kan med Sikkerhed

gaa ud fra, at Bremselængden med det nuværende System er bragt ned til det halve.

Sammenlægger man disse — ganske vist ud fra en Praktikers Standpunkt anstillede — Betragtninger og hertil knytter den Kendsgerning, Statsbanerne fremfor andre Ejere af Samfærdselsmidler nyder den overordentlige og betydningsfulde Begunstigelse, at Publikum ikke maa færdes paa dets Territorium, vil Kørehastigheden med de forhaandenværende Midler kunne forhøjes til ca. 50 à 60 km pr. Time, uden at Sikkerheden for Publikum vil blive formindsket. Det vigtigste Middel for Tilvebringelsen af en saadan Hastighed, nemlig Trækkekraften, er jo alt tilstede.

*



D. L. & L. F.

Adressefortegnelse:

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. C. Larsen, Vesterbrogade 128^a, København.

Hovedbestyrelsens Sekretær:

Lokf. C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a²,
København B.

Formanden for Lokomotivførernes Hovedafdeling:

Lokf. M. Mortensen, Rosenvængets Allé, Esbjerg

Formanden for Lokomotivfyrbødernes Hovedafdeling:

Lokfb. Rich. Lillie, Middelfartgade 4¹, København Ø.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

Hovedbestyrelsesmødet ^{21/7} 1913 paa Nyt Landmandshotel.

Alle var mødt.

Dagsorden:

1. Udvalgene til Beregning af Timepenge-spørgsmaalet aflægger Beretning.
2. Bladudvalget aflægger Beretning.
3. Forslag til Omændring af den faglige Redaktion af Dansk Lokomotiv Tidende.

4. Behandling af indkommen Materiale til Belysning af Lokomotivførernes Tjenestetid.
5. Der udgives et Maanedsskema til hver Lokomotivmand til at paaføre den daglige Tjeneste.
6. Behandling af indkomne Svar paa Andragender.
7. D. L. & L. F. og 2 Kr. Kassen.
8. Eventuelt.

Ad. 1. Det vedtoges at optrykke Materialet og tilstille H.B. Medlemmer dette.

Ad. 2. Udvalgets Beretning toges til Efterretning.

Ad. 3. Forslaget fremkaldte en Del Diskussion og vedtoges tilsidst med 4 Ja mod 2 Nej, 5 stemte ikke.

Ad. 4. Sagen henvistes til Forretningsudvalget.

Ad. 5. Mortensen fremsatte et Forslag til et Maanedsskema og anbefalede dette. Efter nogen Diskussion faldt Forslaget med 5 St. mod 5 St.

Ad. 6. Toges til Efterretning.

Ad. 7. Henvistes til et senere H. B. Møde for at fremskaffe nye Oplysninger.

Ad. 8. Til Medlemmer at „Nordisk Lokomotivmands Forbunds“ Sekretariat valgtes C. Christensen og Rich. Lillie. — A. Olsen refererede Sagen angaaende de af Lokfb. kørte Førerkilometer, Sagen overgik til Forretningsudvalget.

C. M. Christensen.

Lokomotivførernes Hovedafdelingsbestyrelsesmøde ^{21/7} 13 paa Nyt Landsmandshotel.

Dagsorden

1. Forhandlingerne med 9. Kreds i J. F.
 - 1a. Agitationen.
 2. En Afdelings sag fra Aalborg.
 3. Forslag til Udgivelse af et Maanedsskema.
 4. Forslag om Kilometerpengenes Overgang til Timepenge.

5. Valg af et Medlem af „Nordisk Lokomotivmands Forbunds“ Sekretariat.
6. Beretning om Forretningsudvalgets Besøg hos Direktøren.
7. Eventuelt.

Ad. 1. Det vedtoges at tilstille Formanden for Kredsen et Svar paa Skrivelse af 26/4 13.

Ad. 1a Det vedtoges at paabegynde Agitationen i Henhold til den vedtagne Bestemmelse paa Mødet 19/1 13.

Ad. 2. Form for Førerafd. i Ab. rettede følgende 3 Spørgsmaal:

1. Er jeg berettiget til som Fmd. for Fører Afdl. i Ab. at henvende mig til Maskinbestyreren paa Personalets Vegne naar jeg kan dokumentere, at et Flertal ønsker det (87 %).
2. I bekræftende Fald om mit Ønske om at kende vedkommende Meddeler er uberettiget.
3. Om medfølgende Skrivelse under de foreliggende Omstændigheder er uhøflig i Formen.

Ad. 1 og 2 enedes man om at lade Spørgsmaalet gaa videre til Direktøren.

Ad. 3. Enedes man om at tilstille Fmd. Meddelelse om H. Afd.s Syn paa dette.

Ad. 3. Forslaget vedtoges.

Ad. 4. Formanden anbefalede at man foreslog H. B. at offentliggøre Sagen i „D. L. T.“ ledsaget af Bemærkninger af Forretningsudvalget.

Ad. 5. Man vedtog at stemme paa H. B. Formand.

Ad. 6. Toges til Efterretning.

Ad. 7. Intet.

C. M. Christensen.

Referat af Hovedafdelingsmøde for Lokfb.

I Forbindelse med Hovedbestyrelsesmødet afholdt Hovedafdelingen for Lokomotivfyrbødere Møde paa Landmandshotellet d. 21. Juli, tilstede var: *R. Lillie, J. Søndergaard, C. Jensen, R. Hviid* og *A. Olsen.*

DAGSORDEN:

- Pkt. 1. Udvalget til en ændret Beregning af Tillægsbilletter aflægger Beretning.
 - 2. Udvalget om Lokfb. som Fører kørte Kilometer afgiver Beretning.
 - 3. Behandling af indkomne Svar paa Andragender.
 - 4. Forslag til Anvendelse af et Beløb til Lokfb. Opholdsværelser.
 - 5. Eventuelt.

ad Pkt. 1. *C. Jensen* afgav Beretning, som toges til Efterretning.

Det vedtoges enstemmigt: At Hovedafdelingen til den kommende Generalforsamling foreslaar følgende ændret Beregning for Betaling af Tillægsbilletter: Delegerede fra Jylland faar Tillægsbillet, naar Generalforsamlingen afholdes i København, og Delegerede fra Fyn, Sjælland og Falster faar Tillægsbillet, naar Generalforsamlingen afholdes i Aarhus, derimod faar Delegerede fra Jylland ikke Tillægsbillet, naar Generalforsamlingen er i Aarhus, og Delegerede fra Fyn, Sjælland og Falster ikke naar den afholdes i København.

ad Pkt. 2. *A. Olsen* afgav Beretning, af denne fremgik det, at der i Januar, Februar og Marts tilsammen er kørt 141,607 Lokomotivførerkilometer af Lokfb. Det paalagdes Udvalget at fremskaffe Opgørelse for 1ste Halvaar snarest og tilstille Forretningsudvalget dette inden 1ste August.

ad Pkt. 3. Formanden oplæste Svar paa de indsendte Andragender, (se „Lok.Tid.“).

ad Pkt. 4. Formanden motiverede Forslaget. Det vedtoges at tilskrive Afdelingerne for at høre hvilken Stenning, der er for Tanken, iøvrigt henlagdes Forslaget til næste Hovedafdelingsmøde.

Alfred Olsen,
Sekretær.

Hovedkassereren er bortrejst d. 4.—10.
August.

Til Medlemslisten.

Aarhus Afdl.

Indmeldt d. 1. Juli 1913:
Lokf. Rasm. Frederiksen.

Fredericia Afdl.

Indmeldt d. 1. Juni 1913:
Lokf. J. S. Michelsen.

Viborg Afdl.

Indmeldt d. 1. Juli 1913:
Lokfrb. Lyngkilde.

Esbjerg Afdl.

Indmeldt d. 1. Maj 1913:

Aspirant H. R. Hansen (7105).

Aspirant H. C. Bies (7106).

Aspirant W. Bøttern (7108).

Hermed meddeles, at Hovedafdelingen for Lokomotivførerne udsender et Skema til Maanedstregnskab. Skemaet vil blive tilstillet samtlige Lokomotivførere, og udsendes omkring den 2. August. Man anmoder alle Lokomotivførere om at føre det fra den 1. August.

*M. Mortensen.***Mærk!**

Under Roekampagnen ved Nykjøbing F. Sukkerfabrik bliver der fra 15. September d. A. to Rangerførerpladser at besætte for to Lokomotivførere eller eksaminerede Lokomotivfyrbødere. Kampagnen varer i Almindelighed 3 à 4 Maaneder. Løn 200 Kr. maanedlig.

I Tilfælde af gensig Tilfredshed kan Pladserne tiltrædes hvert Aar. Henvendelse til Lokomotivfører J. M. Christensen, Grønsundsvej, Nykjøbing F.

Paa given Foranledning skal man indtrængende opfordre Medlemmerne til ufortøvet at tilstille Redaktionen Avisudklip naar Dagspressen behandler Spørgsmaal Lokomotivpersonalet vedrørende. *Red.*

**GÆSTFRIHED.**

Efter at være hjemkommen fra en Rejse, som min Hustru og jeg har foretaget til Stockholm og forskellige Steder i Finland, føler jeg Trang til at meddele lidt om al den hjertelige Gæstfrihed, vi har mødt. Opholdet i Stockholm skal jeg ikke komme ind paa, da det sikkert bliver omtalt fra anden Side, og hvis jeg blot havde været i Besiddelse af de nødvendige Evner, skulde det være mig en Glæde at fortælle om det herlige Imatra Vandfald, Sct. Petersborgs overdaadige Kirkepragt og middelalderlige Kærter, Helsingfors' Skønhed o. s. v., men alt det kan man læse om i Rejsebeskrivelser; dog een Ting kan man ikke finde der, og det er Fortællingen om den enestaaende Gæstfrihed, vi har mødt, en Gæstfrihed, som gik ud paa at hædre ikke blot min Hustru og mig, men alle danske Lokomotivmænd. I Riihimaki, hvor vi boede privat hos en Lokomotivfører, jeg har gjort Bekendtskab med, mødte en Deputation, som indbød os til en Sammenkomst med Foreningen paa Hotellet. Her tilbragte vi en herlig Aften sammen med ca. 30 finske Lokomotivmænd med deres Damer. Musik, Sang, Kaffe, Punch og Taler, navnlig for danske Lokomotivmænd og deres Hustruer, fik Timerne til at svinde hurtigt. Ved Opbruddet maatte jeg love at bringe Hilsen til Danmark.

Nu gik Turen til Vandfaldet „Imatra“, hvis Skønhed ikke kan beskrives, men maa ses, og videre til Sct. Petersborg, hvor vi blev modtagne af en Lokomotivfører, som førte os til sit nærliggende Hjem, hvor vi blev behandlet som gamle Venner; ikke Tale om, at vi maatte gaa paa Hotel, nej, her skulde vi være om Natten. Tillige kom en russisktalende Lokomotivfyrbøder, som var særlig godt kendt i Byen, han skulde være vor Cicerone; ja, paa den Maade er det herligt at rejse.

Paa hvilken Maade, vor Ankomst er bleven anmeldt, ved jeg ikke, men ogsaa i Wiborg blev vi modtaget af en Lokomotivmand, som skulde vise os rundt i Byen,

beværte os og sørge for vort Hotelophold, altsammen paa Foreningens Regning, trods min kraftige Protest; han havde sine Instrukser, sagde han. Efter et Par Dages Hvil i Riihemaki, kom vi til Helsingfors, hvor der mødte ikke mindre end 8 Lokomotivmænd for at tage imod os, og sammen med dem havde vi en herlig Dag i denne smukke By med sine herlige Omgivelser, og heller ikke her maatte vi faa Lov til selv at betale for vore materielle Fornødenheder, og kun et Skaar var der i vor Glæde over at modtage al den Gæstfrihed, nemlig Tanken om, at det vilde være os umulig at gøre Gengæld, da vor Forenings Love ikke hjemler Ret til slige Udgifter; personlig skal jeg selvfølgelig gøre alt, hvad der staar i min Magt, og kan saa kun bede mine Kolleger om at gøre deres til, at fremmede Kolleger kan føle lidt til den bekendte danske Gæstfrihed, hvor der gives Lejlighed dertil.

J. Knudsen,
Lokf. Kbh.



FREDERICIA-UHELDET.

I Fortsættelse af Dagspressens Kommentarer til Fredericia-Uheldet geng. vi nedenst.:

Usikkerheden paa Jernbanerne.

Der er afskediget 20 Lokomotivførere i de senere Aar, uden at de er erstattede.

Særlig i Jylland er Tjenestetiden lang.

De Oplysninger, der straks efter Toguheldet ved Fredericia fremkom om Lokomotivf. Larsens uforsvarlige lange Tjenestetid, gav, som omtalt, et Par Statsbane-Direktører, d'Hrr. Floor og Helper, Anledning til at rykke frem i Højrebladene med Erklæringer, som skulde besmykke Statsbanernes — eller rettere d'Hrr.s egen — Sag.

Det blev i min sidste Artikel nøje paavist, i hvilken Grad disse Erklæringer fra Statsbanernes egne Embedsmænd var vildledende for den Offentlighed, de var afgivne til, og stridende mod de faktiske

Tjenesteforhold. I Tilslutning hertil skal jeg blot fremhæve, at dette Eksempel paa de højere Embedsmænds Optræden er alt andet end enestaaende. Ved samme Lejlighed lod den ene af Direktørerne sig forlyde med at den ordinære Tjenestetid sjældent overskred 8—9 Timer. Og, som allerede antydte, gav samme Direktør efter Uheldet ved Aarhus, da Toget kørte den gale Vej, „Berl Tid.“ den Oplysning, at den ordinære Tjenestetid ikke plejede at være over 6—7 Timer.

Forvirringen og Evnen til at vildlede synes ikke at kunne være større, og selv helt udenforstaaende vil ikke have svært ved at se, at Direktørernes, ogsaa indbyrdes modstridende, Erklæringer trænger til eftertrykkeligt at korrigeres.

I Forbigaaende kan det som et mere kuriøst Eksempel paa, hvad Bestræbelserne for at svække Personalets Part i Publikums Sympati kan føre til, nævnes, at man endog under Omtalen af Uheldet i Fredericia har faaet Lejlighed til at gøre Lokomotivmesteren til Lokomotivfører Larsens Svigerfader.

Hensigten er næppe til at tage Fejl af men Hr. Larsens Svigerfader, der er Bagermester, har haft Grund til at undre sig, da han pludselig saa sig udnævnt til Lokomotivmester med 3810 Kr. i Aarsgage. Fra den Side, hvor der virkes for at besmykke Statsbaneledelsens Forhold, synes man ikke at forsmå noget som helst Middel.

Det skal dog ikke lykkes at bibringe Offentligheden ganske falske Forestillinger om Personalets Vilkaar og Ledelsens Ansvar overfor en fortsat, maaske voksende Overbebyrdelses Virkninger paa den almindelige Køresikkerhed.

D'Hrr. Direktører har dog trods alt ikke kunnet undgaa en delvis Indrømmelse af at Tjenestetiden i mange Tilfælde er alt for lang. Med Rette vil Offentligheden da spørge hvorledes Direktionen med dette Forhold for Øje kan tillade, at et Tog overlades til en Mand, som i Forvejen er dødstræt af Overanstængelse! Det skulde synes indlysende nødvendig, at man lod ham afløse i Tide.

Men her er vi ved et Kærnepunkt i hele

denne Sag; der vil ofte i saadanne Tilfælde ikke være en eneste Afløser at opdrive, som ikke netop i det givne Øjeblik lider haardt under tjenstlig Overbebyrdelse — thi forlængst har *Statsbaneledelsen afskediget en Snes Lokomotivførere uden at erstatte dem med nye Mænd!* Som Følge heraf har Tjenestetiden mange Steder været i stadig Tiltagen, og dens ordinære Længde er hverken 6 à 7 eller 8 à 9 Timer, som Direktionen vover at paastaa, men den vil, hvis Sparesystemet fortsættes paa samme Maade som hidtil, navnlig i Jylland, antagelig snart vise sig at naa op mod 10 à 12 Timer i Døgnet. Og som Fredericia-Tilfældet har vist, kan den endog under visse Omstændigheder hobe 19¹/₂, *Timers Tjeneste* paa en Mands Skuldre i enkelt Døgn!

For at gøre en Ende paa alle Førvirringsforsøg overfor hele denne Sag og dens Bedømmelse af Offentligheden, er det, at Lokomotivpersonalet nu vil iværksætte en Undersøgelse af Tjenestetiden, som den virkelig er, og Resultatet heraf vil da blive offentliggjort. Det skal da være interessant at se, hvorledes d'Hrr. Direktører vil bære sig ad med at dække over det efterhaanden uhyggeligt tunge Ansvar, de har paadraget sig.

Lokomotivmand.



STIPENDIER FOR 1913.

En fuldstændig Forbigaaelse af Lokomotivpersonalet.

Den bevilgede Sum af 5000 Kr. til Rejseunderstøttelse til Statsbanernes Personale er fordelt saaledes:

Fuldmægtig *H. J. Borberg*, Statistisk Kontor 200 Kr.
for i Tyskland og Østrig at gøre sig bekendt med Fremgangsmaaden ved Udarbejdelsen af de fremmede Jernbaners Statistik, navnlig grafiske Fremstillinger og Sondring af Udgifterne ved Person- og Godsbefordringen,

Assistent <i>F. C. C. Terndrup</i> , Bogholderkontoret	200	—
for at gøre sig bekendt med de norske Statsbaners System for Arkivering og Registrering af Regnskabsbøger og med Regnskabsbilags Behandling og Opbevaring,		
Ingeniørassistent <i>J. Kristensen</i> , 2det Telegrafdistrikt, Aarhus	300	—
til Foretagelse af en Rejse i Belgien og Frankrig i ca. 3 Uger, for at gøre sig bekendt med derværende Signal- og Sikringsanlæg,		
Overbanemester II (Plantør) <i>G. C. Bahnsen</i> , Langaa	200	—
til Foretagelse af en Rejse i Tyskland og Holland i 2 à 3 Uger, for at gøre sig bekendt med Forholdene ved Brandskade, foranlediget ved Gnister fra Lokomotiver		
Overbanemester II <i>D. S. Fischer</i> , 29de Overbanemesterstrækning, Herrøng 200	—	—
til Foretagelse af en Rejse i Sverrig og Norge i 2 à 3 Uger, for at gøre sig bekendt med Svelleimprægnering, Kolonnernes Arbejdsmaade ved Vedligeholdelsesarbejder og Banernes Bevogtning		
Baneformand I Nr. 75 <i>H. Nielsen</i> , Kol. Nr. 75, Snekkersten	150	—
til Foretagelse af en Rejse i Tyskland i 2 à 3 Uger, for at gøre sig bekendt med Kolonnernes Arbejdsmaade og Værktøj,		
Haandværker II Nr. 2206 <i>M. Dons</i> , 2det Telegrafdistrikt, Fredericia	150	—
til Foretagelse af en Rejse i Sverrig i 2 à 3 Uger, for at gøre sig bekendt med Sikrings- og Signalanlæg		
Ingeniørassistent <i>H. N. Mamsen</i> , Maskinkontoret	400	—
til en Rejse i Tyskland og Østrig for at gøre sig bekendt med Vognopsynstjenesten paa derværende Jernbaner		
Konstruktør <i>L. P. Kirck</i> , København 200	—	—
for i Sverrig og Tyskland at gøre sig bekendt med Lokomotiver med Overhedning og Dieselmotor-Lokomotiver		
Lokomotivformand <i>H. H. V. Clausen</i> , København	200	—
for at gøre sig bekendt med Remiseforhold og Ordningen af Remisearbejdet ved større Lokomotivdepoter i England og Skotland		

- Værkmester I *H. C. Frederiksen*, København 200 --
for i Sverrig og Norge at gøre sig bekendt med Centralopvarmningsanlægs Drift og Pasning, Pasning og Betjening af Elevatoranlæg samt Belysningsanlæg og Togbelysning
- Assistent *K. P. H. Nielsen*, Maskin-afdelingens Regnskabskontor i København 200 --
for i Sverrig og Finland at gøre sig bekendt med derværende Forhold med Hensyn til Modtagelse af Træleveringer
- Stationsforstander *H. Voss*, R. af Dbg., Roskilde 400 --
for kunne gøre sig bekendt med Togekspeditionen paa mellemstore tyske Knudestationer
- Overassistent *C. E. A. O. Carlsen*, Helsingborg 300 --
for at gøre sig bekendt med Overleveringsforretningerne paa forskellige svenske Overgangsstationer samt undersøge Forholdene vedrørende Læsningen af Trælast til Danmark
- Godsekspeiditør *L. A. Hald*, Randers 300 --
for at gøre sig sig bekendt med Station- og Togtjenesten ved engelske Baner
- Assistent *V. J. Larsen*, Nyborg . . . 300 --
for at kunne gøre sig bekendt med Færgestationer og større Knudestationer i Sverrig og Tyskland
- Assistent *M. Høft*, 4de Trafikkreds 300 --
for ved bayerske, badensiske og schweiziske Baner at kunne gøre sig bekendt med Forholdene vedrørende Stationers Opvarmning, Belysning og Rengøring
- Stationsmester *N. C. Andreasen*, Alken 200 --
for at kunne gøre sig bekendt med Sikkerhedstjenesten ved mindre Ekspeditionssteder (Holdepladser) i Norge
- Togfører Nr. 107 *O. Henriksen*, Aarhus H 200 --
for at kunne gøre sig bekendt med Togpersonalets Forhold og Tjeneste paa større tyske og østrigske Stationer
- Togbetjent Nr. 70 *P. Andersen*, Korsør 200 --
for at kunne gøre sig bekendt med forskellige Forhold vedrørende Togpersonalets Tjeneste paa enkelte Stationer i Tyskland, Schweiz og Østrig

Overportør II Nr. 137 *N. G. L. Nielsen*, Københavns Personbanegaard 200 --
for at kunne gøre sig bekendt med Ledelsen af Togopvarmning og af Kedelpassertjenesten i Sverrig og Norge

Det er med en vis Skuffelse, at Lokomotivpersonet gennemlæser denne Liste, idet Rejsestipendierne er søgt af adskillige vel kvalificerede Lokomotivmænd. Den opmærksomme Læser af „Lok.-Tid.“ vil have bemærket, at det Emne, der er givet Konstruktør Kirck, allerede er indgaaende behandlet i vore Spalter. Ligeledes vil det Emne, der er givet Plantør Bahnsen, i nærmeste Fremtid faa en grundig Behandling netop fra det Sted, hvortil hans Rejse gaar.

Vi tror da, uden Selvovertur, at der uden Skade for andre kunde have været taget skyldigt og rimeligt Hensyn til Lokomotivpersonalet.

Red.



RIGSDAGSBEHANDLING AF JERNBANEPERSONALETS TJENESTE OG HVILETID I TYSKLAND

(Fortsat.)

Jeg skal ikke komme tilbage til Enkelthederne i dette vigtige Emne. Alt, hvad der kan siges derom, er sagt forrige Aar. At en lovfæstet Regulering er gennemførlig, beviser nemlig Eksemplet fra Svejts. Naar Chefen for Rigsbanevæsenet har udtalt i Budgetudvalget, at den svejtsiske Lov ikke var tilfredsstillende paa alle Punkter, da foreligger der efter min og Meningsfællers Overbevisning aldeles ingen Grund for de forenede Regeringer til helt at afstaa fra at gøre Forsøg hos os. Vi er tværtimod af den Mening, at Grundsætningerne for Tjenst- og Hviletiden, som de nugældende Forvaltningsbestemmelser er byggede op paa, i tilsvarende Gennem- og Udarbejdelse vil kunne være egnede til at danne Rammen for en lovformet Aktion. (Hørt fra de Na-

tionalliberale). I mine Meningsfællers Navn vil jeg derfor indtrængende anmode Hr. Præsidenten for Rigsbaneamtet om at opbyde hele sin Indflydelse paa at være medvirkende til Gennemførelse af de af hele Rigsdagen anerkendte og berettigede Ønsker hos Personalet. — — —

Hähnle: Mine Herrer, ogsaa mine Meningsfæller af det fremskridtsvenlige Folkeparti *maa meget beklage, at Rigskansleren ikke har efterkommet Rigsdagens Resolution fra forrige Aar, og hvori der fordredes Forelæggelsen af et Lovudkast til en lovfæstet Regulering af det tyske Jernbanepersonales Tjeneste og Hviletid.* Mine Meningsfæller og jeg staar paa det Standpunkt, at dette er paatrængende nødvendigt, og i saavel Forvaltningens som Trafikens Interesse, for muligvis at undgaa en Overanstrengelse af Personalet; vi staar paa det Standpunkt, at det er nødvendigt, at der paa en mere rundhaandet Maade garanteres Jernbanepersonalet Hviletider, og jeg tror ogsaa, det i financier Henseende er af Interesse for de paagældende Statsbaner. Vi tror tillige, at det er paatrængende nødvendigt, at der indføres en Regulering ved Lov, idet vi gaar ud fra, at kun en lovfæstet Regulering af Rigsbaneamtet kan danne Betingelsen for det nødvendige Grundlag af en afgørende Plan. (Hørt fra Venstre). Hr. Rigskansleren har i Overensstemmelse med de interesserede Bundesregeringer, den Anskuelse, *at Reguleringen ved Lov hverken vil være nødvendig eller hensigtsmæssig.* Vi tror, at Nødvendigheden af en lovfæstet Regulering netop fremkommer ved, at Rigsbaneamtet er eller skulde være en offentlig Autoritet, hvem det tilkom at føre Rigets Opsigt med alle Baneforvaltninger, altsaa ogsaa over de prøjsiske. (Rigtig fra Venstre). Vi tror, at Grundlaget i et saadant Tilsyn vil være mere hensigtsmæssig som Lov og ikke saaledes som nu, hvor dette praktiseres gennem indbyrdes Overenskomster.

Hr. Rigskansleren har meddelt os, *at der allerede er truffet Foranstaltninger til Forandringer i de nu gældende Bestemmelser, og han gaar derfor ud fra, at der er truf-*

jet væsentlige Forbedringer for Personalet, som derefter skal blive gennemført. Vi vil hilse saadanne Forbedringer med Glæde, dog vilde den være endnu større for os, *dersom den forelægdes for os i Form af en Lov.* Der er forrige Aar, ja endnu længere tilbage, talt om, hvad der var Aarsagen til de mange Ulykkestilfælde. Der er i Særdeleshed fra Hr. Præsidenten for Rigsjernbaneamtet bleven henvist til, at det største Antal af disse Jernbaneulykker er passeret i de første Timer af Personalets Tjeneste. Der er saa henvist til, at Hviletiderne stadig er bleven udvidede. Der har nu den 18. Marts været afholdt en Forsamling for Lokomotivpersonalet, hvor der udtrykkelig blev betonet, at siden Aarene 1908—11 er den planmæssige Tjeneste stadig bleven forøget. *Vi anser det ikke for at være rigtigt, netop i de nuværende Tider, hvor Belastningen af Lokomotivpersonalet stadig forøges gennem den forcerede Kørsel, ved Indskrænkningen af Togenes Holdetia paa Stationerne o. s. v., at den planmæssige Tjenestetid da i en saadan Tid yderligere forlænges,* og jeg beder Hr. Præsidenten om Oplysninger om, hvorvidt disse Opgivelser er rigtige.

Men vi kan heller ikke støtte den Opfattelse, *at en lovformet Planlæggelse af Tjeneste- og Hviletiden for det tyske Jernbanepersonale skal være mere hindrende end gavnlige for den stadige Udvikling.* Vi kan aldeles ikke indse nogen Grund for, hvorfor de ved Overenskomst mellem de sammensluttede Baneforvaltninger allerede nu foretagne Forandringer ikke kan blive ophøjede til Lov, og jeg tror, at hvem der har iagttaget Lovgivningsmaskineriet ikke kan finde, at der i det tyske Rige tages saa stærke Hensyn til at faa en gældende Rigslov omændret. Jeg tror, at Vedtagelsen af en Rigslov om Jernbanepersonalets Hviletid ikke vil volde større Vanskeligheder end en Omordning af den nuværende Overenskomst mellem en Mængde Baneforvaltninger, en Forandring, som dog kun kan gennemføres ved langvarige Forhandlinger.

Mine politiske Meningsfæller er derfor

af den Anskuelse, at vi med Bestemthed vedblivende maa holde paa, at der foretages en lovfæstet Regulering af det tyske Jernbanepersonales Tjenst- og Hviletid, og vi vil nu som før forfægte denne Fordring, der ogsaa deles af Jernbanepersonalet selv.

Wackerzapp, Præsident for Rigsbaneamtet: D'Hrr. foregaaende Talere har igen indgaaende beskæftiget sig med Spørgsmaalet om Jernbanepersonalets Tjenst- og Hviletid og har atter udtalt, at dette Spørgsmaal burde reguleres ved Lov. De har herved udtalt deres Beklagelse af, at Rigsregeringen ikke har billiget den af Rigsdagen forrige Aar vedtagne Resolution. Mine Herrer, de Grunde, som har været medbestemmende for Regeringens Stilling, er meddelt Dem i Besvarelsen af Resolutionen. Efter denne er Rigskansleren i Overensstemmelse med de interesserede Bundesregeringer. af den Mening, at en lovfæstet Regulering i den Anledning ikke er nødvendig og ikke engang vil være hensigtsmæssig; for det første, fordi der i den Henseende paa de tyske Baner bestaar og anvendes tilstrækkelige Bestemmelser, tillige fordi en lovfæstet Regulering vil faa vidererækkende Betydning; i Særdeleshed vil der i Forvaltningernes Dispositionsret ikke kunde taales flere indskrænkende Bestemmelser, end der nu bestaar, og yderligere vil den stadige Udvikling af Reglementet, som maa forbeholdes, ved en lovfæstet Regulering komme til at virke mere hindrende end fremmende. — —

— — Altsaa mere end 95 % af hele Trafikpersonalet havde i Gennemsnit en daglig Tjeneste af 8 til 12 Timer. For Lokomotiv- og Togpersonalet udgjorde denne Tjeneste kun 9,21 henholdsvis 9,75 Timer. Heri er medregnet Tiden til Tjenestens Forberedelse og Afslutning, der for Lokomotivpersonalets Vedkommende gennemsnitlig maa fastsættes til $1\frac{1}{2}$ Time. Af planmæssige Hviledage falder der gennemsnitlig pr. Måned paa en Tjenestemand i Prøjsen 3,64 og paa samtlige tyske Baner 3,77 Hviledage. Dertil har hver Hviledag i Prøjsen en Varighed af 30,49 Timer og paa samtlige

tyske Baner 30,60 Timer. Ogsaa her var det igen noget gunstigere for Lokomotivpersonalet. I alle Tilfælde tilkendegiver disse Tal det tjenstpligtige Antal som Tjenstfordelingen udviser. (Hør, Hør fra Socialdemokraterne). Jeg anser det for at være overdrevent, ja, for urigtigt, naar der, som det oftest sker, bliver fremsat den Paastand, at Virkeligheden sættes saa stærkt i Baggrunden for det tjenstpligtige Antal Timer, at de fra Tjenstfordelingerne fremførte Tal ngen Betydning kan tillægges, *I hvert Fald maa man ved Bedømmelsen af disse Forhold fraregne de større Driftsuregelmæssigheder, navnlig de store Uheld eller endog saadanne Trafikforsinkelser, som dem der forrige Efteraar er forekommet i Ruhrdistrikterne. At Personalet undtagelsesvis i saadanne vanskelige Tider maa forblive paa deres Poster, udover de i Tjenstfordelingerne fastsatte Tider og til Grænsen af deres Ydeevne, vil vel ingen og mindst af alle det interesserede Personale gøre Indsigelse imod.* Udskiller man de større Driftsuregelmæssigheder — og de kommer heldigvis kun sjældent for paa de tyske Baner — da afvikler Tjenesten sig gennemgaaende indenfor Tjenstfordelingernes Rammer, saaledes som disse af Rigsbaneamtet ved gentagen Undersøgelse efter indtrufne Driftsuheld er bleven fastsatte. — —

Tjenstskifter af længere Varighed, særlig saadanne paa 14, 15 og 16 Timer, er jo kun tilladt, naar Driftsforholdene er enkle, og der falder store Pauser imellem Tjenstskifterne. Men at der ved mindre Arbejdsydelse, og hvor der falder større Pauser mellem Omskiftningerne, eller hvor der forekommer Inddelinger paa 15 à 16 Timer, saaledes som det sker paa svagere trafikerede Linier, navnlig Sidebanerne, at der ikke her kræves nogen større Belastning af Personalet, ved enhver, som af praktisk Erfaring kender Jernbanetjenesten.

Jeg ønsker ved denne Lejlighed udtrykkelig at fremhæve, at — hvad der desværre ikke i tilstrækkelig Grad bliver lagt Vægt paa under Behandlingen af dette Spørgsmaal — de i de almindelige Forskrifter

staaende Fastsættelser kun angiver saavel den højeste som laveste Grænse af de foreskrevne Hviledage, *men at denne Maximal- og Minimalgrænse kun sjældent kommer til Anvendelse i Virkeligheden.* —

Til trods for, at den nuværende Tjenstinddeling efter dette i det store og hele maa betegnes som tilfredsstillende, har Jernbaneforvaltningerne dog været villige til, *gennem de fra Praxis indvundne Erfaringer,* idet de samtidig vilde tage Hensyn til Personalets Ønsker, endnu en Gang at optage Spørgsmaalet, *om ikke Reglementet kunde ændres i Retning af Tjenstlettelse.* Forrige Aar, 1912, har der derfor under Ledelse af Rigsbaneamtet fundet Forhandling Sted, som har ført til, at der skal indføres nye Bestemmelser for samtlige tyske Jernbaner, som, saasnart disse træder i Virksomhed, vil medføre en betydelig Tjenstlettelse for Personalet. Saaledes er Maksimalgrænsen af det enkelte Skifte, der som forhen omtalt hidtil har udgjort 16 Timer, reduceret til 15 Timer. Yderligere er Personalets mangeaarige Fordring med Hensyn til Hviledagens Antal og Timeantal i Realiteten gaaet i Opfyldelse. Som en fuld Hviledag skal der ikke mere regnes med et Timeantal af 24, men derimod med mindst 32 sammenhængende Timer. Medens Bane- og Stationspersonalet nu kun kan gøre Fordring paa en Hviledag om Maaneden, under ordinære Forhold vel kun paa 24 Timer, skal fremtidig enhver Tjenstmand under Driften have mindst 2 Hviledage paa mindst 32 Timer, medens det med Nattjeneste beskæftigede Stations- og Togpersonale yderligere vil blive tildelt en 3. Hviledag. Tillige er der taget Hensyn til, at disse Hviledage saavidt mulig følger i regelmæssig Afstand fra hinanden samt, hvor det kan ske, at den ene Trediedel falder paa Søn- og Festdage.

Saafernt det forekommer, at enkelte Hviledage bortfalder paa Grund af Driftsregelmæssigheder, *skal de senere erstattes paa den Maade, at det mindste Antal af de foreskrevne Hviledage garanteres.* Yderligere skal overensstemmende med Personalets Ønsker, Stations- og Togpersonalets Tjenstfordeling

ikke mere beregnes efter det daglige Gennemsnit, men fastsættes maanedsvist. Paa den Maade vil Lokomotivpersonalets daglige Tjenstetid i Almindelighed blive nedsat med 1 Time. Desuden er foreskrevet, at Tjenstskifterne skal stedse være afpassede efter de virkelige Forhold, og at der i saa Henseendeskal tages Hensyn til Tjenestens Vanskelighed og Ansvar, saavel som Nat-tjenestens Art og Længde.

Mine Herrer, jeg ved nu meget vel, at ikke alle Ønsker fra det interesserede Personale tilfredsstilles gennem denne Omregulering. Men hvor stor en Betydning den nu foreslaaede Ændring faar paa Formen af den senere Tjenstfordeling, vil straks kunne ses, naar jeg anfører, at den tyske Forvaltning vil være nødt til at udvide sit Driftspersonale med ca. 10 à 12000 Personer. Det er indlysende, at en saa betydelig Personalførelse ikke kan gennemføres umiddelbart efter, at man er bleven enig om Grundlaget. Helt bortset fra, at Statsbanerne til Personalførelse behøver Tilslutning fra Staternes lovgivende Faktorer, vil alle Forvaltninger først lade det ny antagne Personale uddanne, til Tjeneste ved Driften.

(fortsættes).



PERSONALIA.

Forfremmet er:

Haandv. L. P. Frandsen til Lokomotivfb. i Kbh. G. 5.

Forflyttet er:

Lokomotivfører W. M. N. Clausen, Struer, til Ribe.

Navneforandring:

Lokomotivfyrbøder T. J. Nielsen, Frederikshavn, hedder fremtidig T. J. Skeltved.

