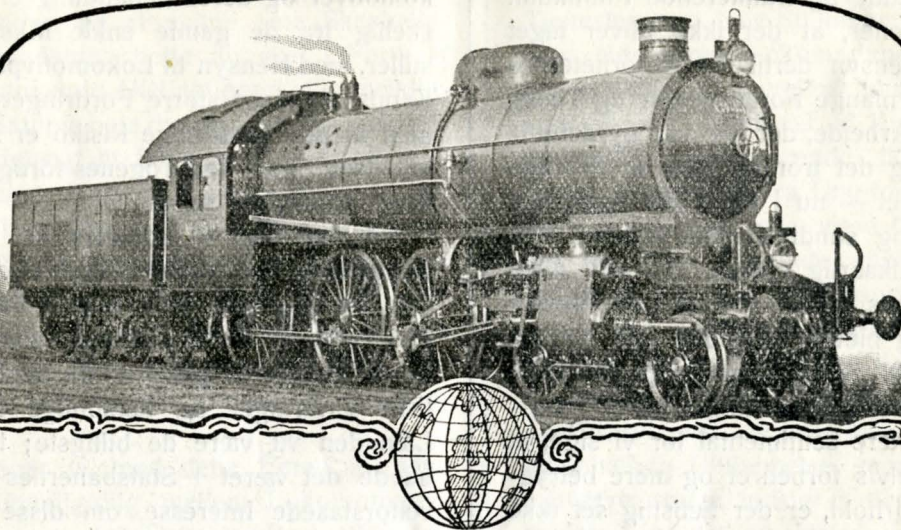


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



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

NR. 6

15. MARTS 1914

14. AARGANG

LOKOMOTIVPERSONALETS FORENINGSBESTRÆBELSER

En ret interessant Opgave er at gennemgaa Generalforsamlingsberetninger og Fagbladens Spalter fra sin Forenings første Dage. Intet Foredrag, med dertil hørende Lovord eller Kritik formaar i saa udpræget en Grad at give et Virkelighedsbillede af Tidernes vekslende Forandringer, som Forhandlingerne angaaende Lovforslagene Vedtagelse, Henlæggelse eller Forkastelse samt Referaterne af de forskellige Talere. Gennem et saadant Stof er lagttageren bedst i Stand til at følge Strømbrydningerne, altsaa Medlemmernes svingende Standpunkter, ligegyldig om disse har ført i Retning at Tilbageskridt, Stilstand eller Fremskridt. Man vil uvilkaarlig blive sat i Stand til at udlede, hvorvidt de forskellige Dispositioner har haft sit Udspring i Ligegyldighed, Selvopgivelse eller Opposition.

Den vigtigste Betingelse for at man ved Gennemgaaelsen af en saadan Oversigt ikke kommer i Strid med de faktiske Forhold er, at vedkommende ikke hengiver sig til Ensidighed, hverken i den ene eller anden Retning, men derimod lader sine Indtryk forme sig efter Beretningernes Kendsgæring, saaledes som disse har foreligget gennem Aarene.

Gennemgaar vi i dette Øjemed Beretningerne fra de første Dage af Lokomotivpersonalets Sammenslutning og indtil Nutiden samt Fagbladets Spalter, da maa det indrømmes, at Resultatet, med Hensyn til Forenings- og Standsforbedringer, har været meget beskedent. Vi maa, for Danmarks Vedkommende, endnu i 1914 erkende Sandheden i de Ord, som den norske Lokomotivfører K. Andersen paa den 2den nordiske Lokomotivmandskongres i Christiania den 27. Maj 1899, altsaa for 15 Aar siden, da han aabner Mødet og bl. a. i Slutningen af sin Aabningstale siger:

„Kravene til Lokomotivpersonalet stiger saa at sige stadig, eftersom mere nyt og mere tidsmæssigt Materiel anskaffes, hvilket man dog ikke kan beklage sig over, da de fleste nye Anordninger er til Betyggelse for det rejsende og trafikerende Publikum. Men jeg mener, at der ikke bliver taget fornødent Hensyn dertil fra Autoriteternes Side; thi de mange Forandringer og Tillæg i Førernes Arbejde, der før var byrdefulde nok, er — og det tror jeg ikke er tilstrækkelig paaagtet — nu i høj Grad tungt, anstrengende og sundhedsnedbrydende. Man maa da uvilkaarlig spørge: Er nu disse Tjenestemænds Stillinger, saavel økonomisk som tjenstlig blevet forbedret med Aarene og i Forhold til de stedse stigende Krav til dem? Svaret maa ubetinget blive: „Nej!“

Uden at være sentimental tør vi sige, at udover et delvis forbedret og mere betryggende Retsforhold, er der tjenstlig set ikke opnaaet nogen væsentlig økonomisk Forbedring siden 1899; men da vi paa et senere Tidspunkt vil komme tilbage til dette Emne, vil vi foreløbig lade Spørgsmaalet staa aabent og bede Læserne benytte Tiden til at gennemgaa de mange Ord og Timers Arbejde, som der i de svundne 15 Aar har været ofret for denne Sag.

Et af de vigtigste Punkter i Foreningens Historie, der burde samle Lokomotivpersonalet, er Spørgsmaalet om dets Stilling til Standens Højnelse i tjenstlig Henseende. Allerede saa tidlig som i 1899 indsaa Lokomotivpersonalet i de tre nordiske Lande, at det vigtigste Middel til at opnaa Forbedringer, som stod i Forhold til Tidens Krav, kun kunde løses gennem den kendte Grundsætning, at Kundskab er Magt. Ved fra Kongressen 1899 at følge de forskelligeartede Forhandlinger paa Generalforsamlingerne, og de indvundne Resultater op til Nutiden, samt de i denne Aarrække forekommende Svingninger, kan Løsningen kun blive, at Forholdene i Øjeblikket er de samme som den Gang, det første Forslag i den Retning stilledes.

Betragter vi fagligt set den stadige Udvikling, som netop Maskintekniken er under-

kastet, bør Opgaven for enhver Stand, under de nuværende Forhold hvor Opfindelser paa alle Omraaer daglig ser Dagens Lys, være, at sørge for en forbedret Uddannelse for Efterkommerne. Nutidens Lokomotiver og deres Behandling er vidt forskellig fra de gamle enkle Maskiner, og stiller, med Hensyn til Lokomotivpersonalets Kendskab, langt større Fordringer samtidig med at den personlige Risiko er forhøjet i betydelig Grad, ved Togenes forøgede Størrelse, Hastighed m. m.

Selv om man vil forsvare det modsatte Standpunkt ud fra et Besparelles stadium, kan der dog ikke med nogen Vægt gøres gældende, at de Kundskaber som udelukkende indhøstes gennem de daglige praktiske Erfaringer og personlige Forsøg, i Længden vil være de billigste; tværtimod havde det været i Statsbanernes egen og velforstaaede Interesse, om disse tidligere havde taget noget mere Hensyn til Lokomotivpersonalets Andragender om en fyldestgørende Undervisning efter Nutidens Forhold. En Kendsgærning er det, at et godt uddannet Personale økonomisk set i Længden vil kunne arbejde betydelig mere besparende end det Personale, som ved praktisk Selvstudium Tid efter anden og maaske i Aarevis tilegner sig Kundskaber, der paa visse Omraader lider af Ensidighed eller andre Mangelfuldheder. Det vil aldrig kunne undgaas, at hvor den Art Forhold gør sig gældende, kan det passere, at enkelte Personer modtager helt fejlagtige Paavirkninger, der ikke alene er til Skade for dem selv, men ogsaa for de yngre Kræfter, som herfra skal modtage deres videre Uddannelse. Følgerne bliver, at den samme Ensidighed, gamle Fordomme o. s. v. overføres paa Efterkommerne.

Kundskab er Magt. Disse Ord, som foruden at tage Sigte paa den faglige Uddannelse, ogsaa paa mange andre Omraader har en overordentlig stor Betydning indenfor alle Samfundets Erhvervsgræne bør ikke vedblivende være uberørt af Lokomotivpersonalet. Jo højere det almene Kulturtrin forhøjes i de forskellige Befolkningslag,

desto større bliver ogsaa Kløften, dersom ikke Tjenestemændene paa dette Omraade i Tide drager Lære deraf, og gør energiske Skridt til at følge den stedse fremadskridende Udvikling. Mindst af alt nytter det dog, dersom man kun tilstræber en ydre Forgyldning for at skjule sine Skrøbeligheder, hvadenten dette nu sker i Form af mere prangende Distinktioner eller velklingende Stillingsbetegnelser. Er det vor oprigtige Hensigt at følge med i Udviklingen, og at staa Maal med andre Medborgere, da maa Hovedopgaven dog ikke alene være henvendt paa det faglige Spørgsmaal, men tillige paa Erhvervelsen af de Kundskaber, som falder ind under Begrebet den almene Uddannelse, hvor Interesserne saavel paa politiske som sociale Omraader sammenknyttes.

Foretager vi, med dette Emne for Øje, en Sammenligning mellem Lokomotivpersonalet og andre Tjenestemænd eller private Erhvervsgrene, da nytter det ikke, at vi i Overmod eller i Bevidstheden af „den faglige Uddannelse“, slaar os for Brystet og betragter os, som værende i tilstrækkelig Besiddelse af alle Livets Kundskaber. Den praktiske og faglige Uddannelse er ganske vist en naturnødvendig Følge af Kravene i Nutidens Udvikling, og en Fordel for Lokomotivmændene, men berettiger mindst af alt til Selvovervurdering; thi der stilles i vor Tid en Fordring, der, selv om denne ogsaa gaar i en anden Retning end akkurat den praktiske og faglige, dog har en stor Betydning og en overordentlig Indflydelse ved Bedømmelsen af en Stands Udviklingstrin; nemlig paa hvilken Højde Aandslivet indenfor Medlemmernes Rækker befinder sig.

Paa dette Punkt nytter al vor Henvi-
ning til den praktiske og faglige Uddannelse absolut ikke, vi maa for at være Sandheden nærmest erkende, at saaledes som Forholdene i Øjeblikket har udviklet sig, stagnerer vort aandelige Organisationsliv i Modsætning til andre, der har lært at forstaa, at aandelige Kundskaber er et ligesaa vigtigt Middel til Standshøjnelse, som

den tjenstlige Uddannelse er en Nødvendighed. For Erhvervelsen af det første bærer vi selvfølgelig selv Ansvar, medens Pligten for den jærnbanemæssige Uddannelse udelukkende paahviler Jærnbaneautoriteterne. Den forhaandenværende Stilling mellem de Tjenestemænd, hvis Stillinger kan betragtes som sideordnet Lokomotivpersonalets, er nu saaledes, at hvad vi haandværksmæssigt set har erhvervet af Kundskaber, for de andres vedkommende, ikke alene udliges gennem de fra Ungdommen erhvervede Kundskaber paa visse Omraader paa det aandelige Omraade, men at der maa indrømmes disse et vist Forspring fremfor os.

Er det Lokomotivpersonalets virkelige Mening at komme op paa den Højde, som det ønsker tilstræbt, maa det, i Forbindelse med Kravet om en mere tidssvarende jærnbanemæssig Uddannelse, saantidig søge at erhverve større Indsigt i det politiske og sociale Liv; det er aldeles ikke tilstrækkeligt, at der stilles Fordring om at de Yngre Kræfter, altsaa Lokomotivfyrbøderne, skal berige deres elementære Lærdom gennem Skoleundervisning, for dermed Tid efter anden at besætte Standen med mere kundskabsrige Kræfter. Ogsaa de ældre, altsaa Lokomotivførerstanden maa, dersom den vil hold Skridt med Udviklingen, i langt højere Udstrækning end Tilfældet hidtil har været, drage Lære af de andre Tjenestemænds Virksomhed udenfor den daglige Gærning, hvor disse, gennem Deltagelse i det sociale og politiske Aandsarbejde, hver især søger at gavne sin Stand efter bedste Evne. Kun derved undgaar vi for voit vedkommende at blive overfløjet af andre Medansatte.

Vel er det en Kendsgerning, at denne Opgave er vanskelig at udføre, en Følge af Lokomotivtjenestens særegne Beskaffenhed, men paa dette Omraade bør vi søge at overvinde den Ulyst, der til Dato har været Lokomotivpersonalets værste Fjende. Hvor Nødvendigheden byder det, kan der ogsaa blive Tid tilovers, og et af de bedste Midler, som der til Eksempel kan udføres i Hjemmet, er Læsningen af belærende

Bøger, Tidsskrifter og socialinteresserede Blade. Hovedbetingelsen er fremfor alt dog, at vedkommende har Viljestyrke og Udholdenhed.

Vil vi fremad, maa det ske ad samme Vej som andre Organisationer med praktiske Erhverv; thi Sjælen i den moderne Organisationstanke er en forhøjet Kundskabserhvervelse, og den vigtigste Faktor for en Stands Bestræbelser i Retning af faglig og økonomisk Fremgang. Kun derved vil enhver blive i Stand til at se stort paa Livet og ikke lade sig henrive af mer eller mindre af dettes Genvordigheder eller Fortrædeligheder, men med Mandighed og Klogskab formaa at forsvare sin Stilling og Person overfor alle Angreb.



D. L. & L. F.

Det aarlige Delegeretmøde

afholdes Lørdag den 25. April Kl. 10 Fm. pr. i Forsamlingsbygningen, Østergade, Aarhus.

Hovedafdelingsgeneralforsamling for Lokomotivførere afholdes Fredag 24 April Kl. 11 Fm. pr. — Samme Sted.

Hovedafdelingsgeneralforsamling for Lokomotivfyrbødere afholdes Fredag 24 April Kl. 11 Fm. pr. — Samme Sted.

Dagsorden

for

Delegeretmødet.

Punkt 1. Prøvelse af Mandaterne.

- 1a. Valg af Mødets Tillidsmænd:
 - a. Dirigent. b. Sekretærer.
 - c. Justeringsmænd.
- 2. Beretning om Organisationens Virksomhed. (Herunder Interpellation af Lkf. H. Ohlsen).
- 2a. Beretning om Bladets Virksomhed (herunder Interpellation af Fredericia Afd.).

Punkt 3. Fremlæggelse af Regnskabet.

- 3a. Fremlæggelse af Organisationens Budget for 1914.
- 4. Fremlæggelse af Bladets Regnskab.
- 4a. Fremlæggelse af Bladets Budget for 1914.
- 5. Forslag fra H. B. om Sammenslutning med Jernbaneforeningen.
- 6. Forslag fra H. B. om at formindske H. B. Medlemsantal med 2.
- 7. Forslag fra H. B. om at forandre Organisationens Navn til „Statsbanernes Lokomotivpersonales Forening“.
- 8. Forslag fra H. B. om en ny Ordning af Fordelingen af Arbejds kørsel.
- 9. Forslag fra Fredericia og Aarhus Afdelinger om Lok.frbr. Adgang til Medbestemmesret ved Udarbejdelse af Kørselsfordelinger.
- 10. Forslag fra Viborg, Struer, Skanderborg Afd. og Lokfrb. Raabæk, Korsør, om Stipendier, henholdsvis Fællesrejser.
- 11. Forslag fra Nyborg Afd. om at rejse Mindestene paa forulykkede Lokomotivmænds Grave.
- 12. Forslag fra København G. Afd. om at søge indført Værdimaaler ved Lønnings- og Pensionsberegning.
- 13. Forslag fra Fredericia Afd. om Refusion af indbetalte Pensionsbidrag.
- 14. Forslag fra Struer Afd. om Forhøjelse af Rangergodtgørelsen.
- 15. Forslag om at Masnedsund og Langaa Underafd. oprette Afdelinger.
- 16. Valg af Formand, Hovedkasserer og Redaktør.

- Punkt 17. Valg af Hovedbestyrelsesmedlemmer.
— 18. Valg af Revisorer.

Dagsorden
for

Hovedafdelingsgeneralforsamlingen.

Lokomotivførerne.

- Punkt 1. Valg af Mødets Tillidsmænd.
— 2. Beretning om Hovedafdelingens Virksomhed.
— 3. Fremlæggelse af Regnskabet.
— 4. — - Hovedafdelingens Budget 1914.
— 5. Forslag om Sammenslutning med Jernbaneforeningen.
— 6. Forslag om Bevilling til Maa-nedsskemaerne.
— 7. Forslag fra Jernbaneforeningens ~~9. Kreds~~ om Samarbejde ved ~~Lønnings~~revisionen.
— 8. Valg af Formand.
— 9. Valg af Hovedafdelingsbestyrelse.
— 10. Valg af Revisorer.

Dagsorden
for

Hovedafdelingsgeneralforsamlingen.

Lokomotivfyrbøderne.

- Punkt 1. Valg af Mødets Tillidsmænd.
— 2. Beretning om Hovedafdelingens Virksomhed.
— 3. Fremlæggelse af Regnskabet.
— 4. Fremlæggelse af Budget for 1914.
— 5. Forslag om Sammenslutning med Jernbaneforeningen.
— 6. Forslag fra Aarhus og ~~Korsør~~ om Anciennitetsregler.
— 6a. Forslag fra Korsør om Lønningsanciennitet.
— 7. Forslag til ændret Beregning af Tillægsbilletter.
— 8. Forslag om Anvendelse af et fast årligt Beløb til Udsmykning af Opholdsværelserne.
— 9. Hjælpefonden.

- Punkt 10. Forslag fra Struer om daglig Rapportførelse for Lokomotivfyrbøderne.

- 11. Valg af Formand.
— 12. Valg af Hovedafdelingsbestyrelse.
— 13. Valg af Revisorer.

Valg af Delegerede.

Til de forestaaende Hovedafdelingsgeneralforsamlinger og Delegeretmødet vælges Afdelingerne følgende Antal Delegerede:

	Medl.	Dlg.
Kjøbenhavn G. Afd. 1 og 2 tils.	166	8
— H " 3 - 4 "	39	2
— Ø " 5 - 6 "	37	2
Helsingør..... " 7 - 8 "	25	2
Roskilde..... " 9 - 10 "	36	2
Gedser..... " 11 - 12 "	30	2
Kallundborg .. " 13 - 14 "	19	2
Slagelse..... " 15 - 16 "	35	2
Korsør..... " 17 - 18 "	48	4
Nyborg..... " 19 - 20 "	93	4
Fredericia " 21 - 22 "	89	4
Esbjerg..... " 23 - 24 "	67	4
Thisted..... " 25 - 26 "	15	2
Struer..... " 27 - 28 "	86	4
Viborg..... " 29 - 30 "	55	4
Frederikshavn. " 31 - 32 "	18	2
Aalborg..... " 33 - 34 "	33	2
Randers-Langaa " 35 - 36 "	33	2
Aarhus..... " 37 - 38 "	136	6
Skanderborg .. " 39 - 40 "	38	2

Ialt... 62 Dlg.

Der vælges ligemange fra Lok.fører som Lok.frb. Afdelingerne.

Afdelingsformændene bedes *senest 20. April* tilstille Undertegnede Meddelelse om, hvilke Medlemmer der er valgt.

C. M. Christensen,
Sekretær.

Til Afdelingskassererne.

Af Hensyn til Timeregningen maa Di-æter til Delegeretmødet udbetales af Afdelingerne. Beløbet refunderes af Hovedkassen ved Rekv. af Mærker. Hvis det

bliver nødvendigt kan Afdelingerne faa Forskud.

Hovedkassereren.

Kjøbenhavn Gb. Afd. for Lokomotivførere.

Efter foretagen skriftlig Afstemning er følgende Medlemmer valgt til Delegerede ved Hovedafelingsgeneralforsamling og Delegeretmødet i April Maaned 1914:

Lokomotivførerne J. S. Grauballe, H. Hammershøj, C. M. Høier, P. J. Knudsen.

H. Kann.

Roskilde Lokf. Afd.

Søndag den 15. Februar 1914 afholdt Lokomotivførerafdelingen i Roskilde Generalforsamling. Til Bestyrelse valgtes: Formand Lokof. Alfred Petersen, Kasserer og Repræsentant Lokof. Knudsen, Revisorer Lokof. N. Christensen og Lokof. G. Andersen.

Alfred Petersen.

Roskilde Lokfyrb. Afd.

afholdt sin aarlige Generalforsamling den 13. Februar.

Til Bestyrelse valgtes ved skriftlig Afstemning:

Formand: N. P. Nielsen,

Kasserer: V. Jørgensen,

Repræsentant: F. Madsen,

Sekretær: F. Petersen,

Revisorer: Holst og N. Hammer,

samt K. E. Povlsen, som Repræsentant for Masned Sund Underafd.

Roskilde Lokfyrb. Afd.

Søndag den 1. Marts afholdt Roskilde Lokfyrb. Afd. Fællesspisning med Bal, hvortil Venner og Bekendte var indbudt. Ballet begyndte Kl. 8¹/₂ og Spisningen Kl. 10¹/₂, under hvilken det sædvanlige gode Humør kom frem og som ydermere krydredes ved, at et Par udmærkede Sange

blev afsunget. Den ene var en Revysang, forfattet af vor Kollega N. Hammer, og hvori vi alle fik et lille Hip, selvfølgelig i al Gemytlighed. At det morede Selskabet, at Hammer til Gengæld og uden at ane noget, i den anden Sang, vistnok forfattet af vor Kollega Holst's Hustru, ogsaa fik lidt af „Stegen“, er overflødig at bemærke. I det hele taget en udmærket Fest, som vort Festudvalg har Ære af at have arbejdet for.

En Tak bringes herved til alle, baade fra fjærn og nær, som overværede og bidrog til, at Festen blev saa vellykket som den blev. — En særlig Tak til vore Overordnede, som sendte Afløsning til dem, der ønskede det.

N. P. Nielsen.

Obs.!

Til d'Hrr. Afdelingsformænd.

Paa Grund af en beklagelig Forglemelse fra Trykkeriet er der ikke tilsendt Falster-Afdeling Eksemplarer af Lok.-Tid. Nr. 3 og 4.

Afdelinger som maatte være i Besiddelse af overkomplette Numre af ovennævnte bedes godhedsfuldt tilsende Redaktøren disse.

Red.



DET SJÆLLAND-FALSTERSKE STATSBANEPERSONALES BIBLIOTEK.

Generalforsamling afholdes Lørdag den 28. Marts Kl. 8 Aften i Bibliotekslokalerne Istedgade 3¹. Dagsorden er følgende:

1. Formanden aflægger Beretning.
2. Fremlæggelse af Regnskab.

3. Valg af Udvalg til Optælling af Stemmesedler.
4. Ændring af Vedtægternes § 4, sidste Stykke (sidste Sætning foreslaas slettet) og § 6, 1. og 2. Stykke („Bopæl“ foreslaas rettet til „Tjenestested“).
5. Eventuelt.

Til de forestaaende Valg er følgende Kandidater opstillede:

Bestyrelsen (der vælges 2 Medlemmer):
Fuldmægtig Schwanenflügel og Assistent
J. A. Møller.

Suppleanter for Bestyrelsen (der vælges
2 Suppleanter): Assistent C. P. Petersen
og Assistent C. Dænckermortensen.

Revisor: Assistent Stoumann.

Revisorsuppleant: Assistent Heurlin.

Stemmesedler skal være Bestyrelsen i
Hænde senest den 5. April.

Bestyrelsen.



DER ER FORSKEL PAA ET SØLVUR OG EN MULKT.

Tanken om at foreslaa de danske Statsbaner nedlagt, naar Grundlovssagen er løst — det ske snart — har vundet mægtig Tilslutning, særlig blandt Jernbanemændene, og undertegnede har siden Tankens Fremkomst modtaget 7 Deputationer, 4 Enkeltmandsgrupper samt 2 Lokomotivkobbeltænger — tabt mellem Fredericia og Hasselager.

Deputationerne og Grupperne vil underskrive Forslaget, og Kobbeltængerne skal vedlægges som Bevis for, at Statsbanerne er uholdbare. Tallet paa Brevene, som undertegnede har maattet læse i samme Anledning, skrives med et flercifret Tal. „Kan De, Hr. Forslagsstiller, tænke Dem“, staar der i et Brev, „at den Gang Enkekejserinden var ude at køre med „De danske Statsbaner“, kom Toget rettidig ind, og Togføreren (ham med Fløjten) fik et flot Sølvur for den glimrende Præstation, men nu, da Kongen er ude at rejse og kommer 11 Timer forsinket til Frederikshavn, saa faar „Gud straffe mig“ Lokomotivføreren (ham med Kullene) en Mulkt for den ikke saa ualmindelige Præstation. Det er den om-

vendte Verden. Naar det gaar ualmindelig godt, belønnes Togføreren, men naar det gaar almindelig skidt, faar Lokomotivføreren Straffen, En saadan Uretfærdighed kan jeg ikke være med til og støtter derfor Deres udmærkede Forslag om Nedlæggelse af Statsbanerne, for det kan alligevel ikke blive ved at gaa.

Underskriften er desværre ulæselig, men det gør forresten ingen Ting. Undertegnede er ligeglad, bare Forslaget vinder Tilslutning, og det synes at være Tilfældet.

Mange vil maaske spørge: „Hvorledes skal vi saa befordres fra f. Eks. København til Frederikshavn?“ Selvfølgelig gennem Luften, det er da ganske naturligt. Maaske mener en enkelt, der ikke har Pæren rigtig i Orden, at det kan blive vanskeligt at gennemføre Luftforbindelse mellem de forskellige Byer, men det er jo det rene Nonsens.

Der er da Luft nok, og naar Vald. Poulsen kan sende hele Romaner fra København til Sandwichøerne gennem Luften, hvad skulde der saa være i Vejen for til den Tid at sende en Konge eller Enkekejserinde fra København til Frederikshavn. Nej, det ordner sig nok, bare rolig.

Jens Knold.

(Efter Dagspressen.)



FRA ALLE LANDE

Som Læserne vil erindre, meddelte vi for nogen Tid siden, at der paa Finansloven i Prøjsen var ansat 15½ Million Mark til Lønningsforbedringer fra Assistentklasserne og nedefter. Ved Forelæggelsen af Lovene i Rigsdagen d. 18. Februar har man fuldstændig forbigaaet Lokomotivførerklassen.

Som naturligt er, har denne hensynsløse Tilsidesættelse vakt en Storm af Forbitrelse indenfor Lokomotivførerstanden, der paa akkurat samme Maade som de danske Lokomotivførere i Tidens Løb er skudt længere og længere tilbage i Lønningsindtægterne, medens andre Tjenestekategorier, med hvem de tidligere stod sammen, er kommen langt højere op i Aarsindtægter. Da Emolumenterne (ligesom hos os) i de senere Aar har været stærkt nedadgaende, maa vi give vore Standsfæller Ret, naar de nu spørger, hvorledes Staten gennem de

stadige Tilsidesættelser og Reduktioner i Indtægterne, vil kunne fordre den Samvittighedsfuldhed, som der i Virkeligheden bør findes hos en Lokomotivfører.

Betegnende for den politiske Stilling, og hvad Lokomotivførerne nu agter at foretage sig, citerer vi følgende Uddrag af en Kundgørelse fra Bestyrelsen for Organisationen, og hvori det i Slutningen hedder:

En Vej har vi ladet ligge indtil Lønningslovenes Tilsynekomst. Denne Vej har vi nu betraadt. Det er Standens Tilflugt til Hans Majestæt, den tyske Kejser, vor øverste Krigsherre o. s. v.

Selv om vi efter danske Forhold ikke kan andet end smile af disse højtravende Udtalelser, har Sagen dog en dybere Betydning, idet den direkte Aarsag efter alle Solemærker at dømme er en Hævnaft fra Administrationens Side.

Som bekendt rejste vore Standsfæller forrige Aar en heftig Kritik mod det overhaandtagende Udbytningsystem indenfor Lokomotivafdelingen, saaledes at Personalet i en utilbørlig Grad overanstrengtes. Gennem Repræsentanter i Rigsdagen bragtes Spørgsmaalet frem for Offentligheden, hvor alle Partiers Blade tog Lokomotivpersonalet i Forsvar. Følgen blev, at man maatte ned sætte den daglige Tjenestetid, medens Administrationen høstede sig en Misbilligelse for sin Hensynsløshed. Da det som bekendt er farligt at hævde sin Ret, hvor indflydelsesrige Personer har Uret, er det kun naturligt at nære den Anskuelse, at Administrationen paa ægte præjsisk Vis takker for sidst.

Vi skal forøvrigt senere meddele vore Læsere de fremkomne Resultater af den kejserlige Opofrelse og Indflydelse, selv om vi aldrig til Fremme af vore Krav ønsker at benytte os af en saa høj Bevaagenhed som Landsoverhovedets.

— x x



PERSONALIA.

$\frac{1}{3}$ 14.

Forfremmede til Lokomotivførere er Lokomotivfyrbøderne:

M. F. Bennekou, Skanderborg, med Station i Fredericia. A. J. Jacobsen, Frederikshavn, med Station i Fredericia. G. F. Nielsen, København G. 1., med Station i Gedser.

Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er Haandværkerne:

G. Löffgrenn, 3 Kreds, med Station i Glyngøre. P. Pedersen, Ng. Vk. med Station i Struer. S. Petersen, Ng. Vk., med Station i København G. 1.

Forflyttede er:

Lokomotivfører H. M. A. Schultz, Gedser, til Kalundborg. Lokomotivfyrbøder H. V. Laursen, Fredericia, til Frederikshavn. Lokomotivfyrbøder A. A. Thøgersen, Struer, til Skanderborg. Lokomotivfyrbøder A. Sibbernsen, Glyngøre, til Fredericia.

$\frac{15}{3}$ 14.

Forflyttede er:

Lokomotivfører P. C. Christensen, Aalborg, til Fredericia. Lokomotivfører A. J. Hougaard, Fredericia, til Aalborg. Lokomotivfyrbøder K. K. O. Johansen, København G. 5., til København G. 1. Lokomotivfyrbøder S. T. Hansen, København G. 1, til København G. 5.

$\frac{1}{4}$ 14.

Forflyttede er:

Lokomotivfører C. H. Lysholm, Frederikshavn, til Langaa 3. Lokomotivfører C. E. Beich, Langaa 3, til Frederikshavn. Lokomotivfyrbøder K. M. Kristiansen, Roskilde, til Østerbro. Lokomotivfyrbøder F. H. A. Andersen, Østerbro, til Roskilde.

Navneforandring:

Lokomotivfyrbøder N. J. Nielsen, Aarhus H., hedder fremtidig N. J. N. Purup.



• LOKOMOTIVFORMAND
I. P. C. SIMONSENS 50-AARS
JUBILÆUM D. 1. FEBR. 1914

I Anledning af sit 50-Aars Jubilæum var Lokomotivformand I. P. C. Simonsen, Kallundborg, Genstand for megen Opmærksomhed saavel fra sine Kolleger som fra Over- og Underordnedes Side.

Lokomotivremisens Kontor var fra den tidlige Morgenstund festligt og nydeligt udsmykket, og her overraktes der Lokomotivformanden et overordentlig vellykket Billede med hele Lokomotivpersonalets Portrætter, samt med de forskellige Maskintyper, der fandtes paa Depotet.

Samtidig overraktes der Jubilaren et smukt Skrivetøj fra Arbejderne i Remisen, og det var let at se, at det var med oprigtig og sand Glæde, at vor gamle Lokomotivformand modtog disse Erindrierer fra det Personale, han nu i saa mange Aar havde samvirket med. Om Aftenen var Lokomotivførerne indbudt til Festmiddag i Slotskælderen, og her blev der talt mange anerkendende Ord til Jubilaren og sagt ham en hjertelig Tak for Aarene, der var gaaet. Alt i alt var det en udmærket Fest, og Stemningen var, som den burde og skulde være.

Fra Maskinbestyrer Rambusch modtog Simonsen en Lykønskning, hvori denne bragte Jubilaren en oprigtig og personlig Tak for hans mangeaarige og trofaste Hjælp og ønskede ham mange gode og lykkelige Hvileaar. Fra Lokomotivmestre og Lokomotivformænd modtog Jubilaren et stort Sølvbæger, og i Løbet af Dagen indløb ca. 200 Telegrammer og Breve fra Venner og Kolleger fra forskellige Egne af Landet, hvilket paa den smukkeste Maade beviste, at vor gamle Lokomotivformand i de mange Aar, han saa trofast har udfyldt sin Plads, har formaaet og skaffe sig Venner, der med Glæde huskede ham og havde noget at sige ham Tak for.



STATSBANEUDVALGETS
BETÆNKNING OG DE TILSLUT-
TENDE UDTALELSER
FRA GENERALDIREKTIONEN OG
PERSONALUDVALGET

(Fortsat)

Men det bør ikke overses, af Fordringerne til Administrationen om Tilvejebringelse af Udbytte af Statsbanedriften maa nedsættes i Forhold til det Omfang, hvori den lovgivende Magt tager Beslutning om Gennemførelse af Statsbaneanlæg, som ikke kunne ventes at blive rentable, men dog findes nødvendige eller ønskelige, f. Eks. til Ophjælpning af fattige Egne eller af andre særlige Hensyn. Paa lignende Maade maa det erkendes, at Administrationens Evne til at tilvejebringe et tilfredsstillende Udbytte af Statsbanedriften nødvendigvis er bleven betydelig forringet gennem de Lønningsforbedringer, som ved nyere Love, navnlig ved Lovene af 15. Maj 1903 og af 27. Maj 1908, er tilstaaet Banernes Tjenestemænd.

Angaaende Statsbanernes Takster er der under Behandlingen i Landstinget af de i Rigsdagssamlingen 1910—11 af Regeringen forelagte Lovforslag stillet Forslag om, at Bestemmelse vedrørende Beregning af Statsbanernes Takster for Fremtiden ikke skulde træffes af Lovgivningsmagten (Rigsdagstidende 1910—11, Tillæg B., Sp. 2362—63 og 2371—76; jfr. Landstingets Forhandlinger Sp. 1898—99). Udvalget kan ganske slutte sig til den Betragtning, som ligger til Grund for det ommeldte Forslag, nemlig at en større Frihed for Administrationen ved Fastsættelse og Regulering af Taksterne maa være en væsentlig Betingelse for Opnaelse af tilfredsstillende Resultater af Banedriften i økonomisk Henseende.

Man maa derfor anse det for ønskeligt, at der Tid efter anden indrømmes Administrationen en videre Dispositionsfrihed paa det her ommeldte Omraade; men man finder derhos Anledning til at fremhæve, at Administrationens Opgave end mere har været vanskeliggjort ved den gennem senere Aars Lovgivning — tildels mod Statsbaneadministrationens egne Ønsker — skabte Vekslen af snart lavere, snart højere Takster, thi medens Bevægelsesfrihed ved Fastsættelse af de enkelte Takst- og Befordringsbestemmelser indenfor de fastslaaede Hovedrammer maa anses for hensigtsmæssig, bliver en altfor hyppig Forandring af Grundtaksterne uheldig allerede af den Grund, at en fyldestgørende Erfaring for, hvorledes Taksterne virke, kun kan erhverves gennem et længere Tidsrum, ligesom enhver fuldstændig Omvæltning af de paa det omhandlede Omraade bestaaende Forhold altid skaber Usikkerhed og derhos er bekostelig. Tilsvarende, men endnu føleligere Ulemper fremtræde ved Gennemførelsen af omfattende Ændringer i Statsbanernes Styrelsesform; men ogsaa med Hensyn hertil maa det erkendes, at de Tidsrum, som ere

hengaede mellem de af Lovgivningsmagten truffne Beslutninger om Forandringer i Statsbanernes Styrelsesform, ikke have været meget betydelige; man skal i saa Henseende henvise til Lovene af 12. April 1892, 26. Marts 1898 og 15. Maj 1903. Under Hensyn hertil er det at haabe, at den Omordning af Banernes Styrelsesform, som eventuelt maatte blive Frugten af Udvalgets Virksomhed, vil medføre en mere varig Tilstand end de tidligere Omordninger.

Der er gennem de senere Aar forvoldt Statsbaneadministrationen nogen Ulempe derved, at der til Gennemførelse af forskellige udefra overfor Statsbanerne rejste Krav er søgt Støtte ved direkte Henvendelse snart til Rigsdagen, snart til Ministeren. Disse Krav have ikke altid været berettigede, og naar Administrationen desuagtet har maattet opfylde flere saadanne, er Resultatet undertiden blevet til Skade for god Økonomi. Det vilde derfor være ønskeligt, om der i Fremtiden kunde blive vist nogen Tilbageholdenhed ikke alene i Henseende til ad de ommeldte Veje at rejse saadanne Krav, men ogsaa med Hensyn til Opfyldelsen af dem.

Det bør dog tilføjes, at den ommeldte Fremgangsmaade fra Befolkningens Side sikkert maa ses paa Baggrund af de oftere fremkomne Klager over den Maade, hvorpaa Statsbaneadministrationen til Tider skal være optraadt overfor Befolkningen. Disse Klager have næppe altid savnet Berettigelse, og man finder derfor Anledning til at udtale, at det maa anses for ønskeligt for Bevarelsen af det rette Forhold mellem Administrationen og deraf Befolkning, som benytter Statsbanerne, at der ikke gives Anledning til slige Klager.

Personaludvalget: „Under dette Afsnit findes de Lønningstorbedringer, som ved Lovene af 15. Maj 1903 og 27. Maj 1908 er tilstaaet Banernes Tjenestemænd, anførte som en særlig Grund til, at Administrationens Evne til at tilvejebringe et tilfredsstillende Udbytte af Statsbanedriften er bleven betydelig forringet. Idet vi selvfølgelig kunne erkende, at disse Love have bragt Statsbanerne en væsentlig Udgiftsforøgelse, føle vi dog Anledning til at udtale, at vi finder Udgiftsforøgelser af den Art, der ere paakrævede af den almindelige Prisforhøjelse af Livsfornödenheder, lige saa naturlige som Prisstigninger paa Kul og Materiale, som Banerne nødvendigvis maa bruge i Driftens Interesse.

Derimod kunne vi fuldt ud tiltræde Udvalgets Bemærkning om, at Fordringerne til Administrationen om Tilvejebringelse af Udbytte af Statsbanedriften maa nedsættes i det Omfang, hvori den lovgivende Magt tager Beslutning om Gennemførelse af Statsbaneanlæg, som ikke kunne ventes at blive rentable, men dog findes nødvendige og ønskelige f. Eks. til Ophjælpning af fattige Egne eller af andre Hensyn. Vi ere ligeledes enige med Udvalget i Hensigtsmæssigheden af at give Administrationen større Bevægelsesfrihed særlig med Hensyn til Fastsættelse af Takst- og Befordringsbestemmelser og slutte os til

Udvalgets Haab om, at den Ordning af Styrelsesformen, der maatte blive Resultatet af de omfattende Forarbejder, som ere udførte, maa blive varig.“

Forholdet til Ministeriet.

Om dette gaar Udvalgets Planer i det væsentlige ud paa, at der ansættes „en forretningskyndig og administrativdygtig Generaldirektør“ direkte under Ministeriet, og at der tillige direkte under Generaldirektøren ansættes en Vicedirektør til at træde i Generaldirektørens Sted i det Omfang, der gøres fornødent. Til Generaldirektørens og Vicedirektørens Raadighed oprettes et ministeriel Kontor, ledet af en Kontorchef. Dette Kontor skulde i det væsentlige erstatte Generaldirektionens nuværende Sekretariat og det nuværende 2det Ekspeditionskontor under Ministeriet for offentlige Arbejder.

Generaldirektionens Udtalelser herom gaar i Korthed ud paa, at ikke alene Generaldirektøren, men ogsaa de 4 Direktører (altsaa hele den nuværende Generaldirektion) henlægges direkte under Ministeriet, som derved faar den fornødne Sagkundskab, hvorved Ministeren vil blive sat i Stand til i en stor Mængde Sager at træffe sin Afgørelse langt hurtigere end nu. Den kollegiale Generaldirektion ønskes opretholdt, hvad der angaar Behandling af Sager vedrørende Personalet. Det skulde tillige være en Pligt for Generaldirektøren at pleje Samraad med samtlige Direktører om alle vigtige Anliggender. Man kan ikke tiltræde Udvalgets Forslag om Ansættelse af en Vicedirektør, idet den af Udvalget foreslaaede Ordning i Praksis vilde medføre, at ikke Generaldirektøren, der „altid er paa Rejser“, men Vicedirektøren i Forbindelse med Departementet, fik Overledelsen i sin Haand.

Personaludvalget tiltræder for sit Vedkommende fuldt ud Statsbaneudvalgets Forslag paa dette Punkt.

Statsbanernes Organisation.

Som det fremgaar af Bemærkningerne til det i Folketinget den 26. Januar forelagte Lovforslag om Statsbanernes Styrelse, har Statsbaneudvalget stillet ret vidtgaaende Forslag til Ændringer i hele Statsbanedriftens Organisationsform. Da det vil føre for vidt at komme ind paa Enkelthederne i disse Forslag her, skal vi indskrænke os til i Korthed at skitsere Hovedtrækkene og samtidig omtale de Bemærkninger saavel Generaldirektionen som Personaludvalget har gjort i deres Betænkninger. Statsbaneudvalgets Forslag gaar ud paa at ansætte 3 Distriktschefer direkte under Generaldirektøren, de skulde hver have sit Distrikt underlagt med det under Distriktet hørende Maskin-, Trafik- og Baneafdeling sorterende Personale. Under disse Distriktschefer skulde altsaa sortere de fornødne Bane- og Maskingeniører og Trafikinspektører. Som et Mellemlid mellem Distriktschefen og Personalet ude paa Linien skulde der endvidere oprettes Trafik- og Banesektioner ledede af Trafikinspektører og Baneingeniører.

Generaldirektionen ønsker Trafikafdelingen delt i 2 Overtrafikinspektorer, medens den ønsker de tekniske Afdelingers Selvstændighed opretholdt i samme Omfang som nu. Tillige ønsker den oprettet 10 Trafiksektioner og 14 Banesektioner samt 4 Maskininspektioner.

Personaludvalget er enig med Statsbaneudvalget paa de fleste Hovedpunkter i Forslaget, dog fraaader det Sektionerne, som vil blive et nyt Om-svøbsdepartement, men anbefaler til Gengæld Oprettelsen af 4 Kredse, hvis Chefer faar en lignende Stilling, som den Statsbaneudvalget har foreslaaet for Distriktschefernes Vedkommende.

Det forelagte Lovforslag er i Hovedtrækkene bygget over Statsbaneudvalgets Forslag; dog har Ministeriet paa nogle Punkter taget Hensyn til de Forslag, der er fremsat dels af Generaldirektionen, dels af Personaludvalget.

En Hoved-Materialforvaltning.

Statsbaneudv.: . . . Under Hensyn til det anførte foreslaar Udvalget, at der oprettes en Hoved-Materialforvaltning fælles for alle Statsbanernes Afdelinger til Anskaffelse og Forvaltning af Forbrugsartikler, navnlig saadanne, som anskaffes til flere forskellige Afdelinger; men derimod ikke Driftsmateriel og Værktøjsmaskiner, hvilket formentlig fremdeles bør anskaffes af Maskinafdelingen, ej heller Skinner, Sveller og lignende Materialier, hvis Anskaffelse ogsaa i Fremtiden som hidtil bør ske gennem Baneafdelingen. I ressortmæssig Henseende foreslaas Hoved-Materialforvaltningen lagt under Regnskabsafdelingen med let Adgang til Benyttelse af Statsbanernes Laboratorier. Det skulde være dens Opgave efter Samraad med de forskellige Forbrugere at udarbejde Forslag til Licitationsbetingelser, afholde Licitationerne, undersøge Vareprøverne, acceptere Tilbudene eller indstille disse til Generaldirektørens Antagelse osv. og at fordele Varerne til Forbrugerne. De Fordele, der vilde opnaas ved at samle alt Materialindkøb og Forvaltning af de indkøbte Materialier vilde blandt andet være, at der vilde kunne opnaas billigere Priser, at Lagerbeholdningerne lettere maatte kunne holdes indenfor en rimelig Størrelse, at der opnaas Besparelser og at en effektiv Revisions Opgave vil blive betydelig lettere, naar der kun er een indkøbende Myndighed, end naar der indkøbes Varer fra mange forskellige Sider.

Under Hoved-Materialforvaltningen skulde da alt Uniformsvæsen henlægges med det dertil hørende Noteringsarbejde over de til hver enkelt ansat udleverede Genstande, hvorved en ret stor Korrespondance mellem de forskellige Afdelinger vilde bortfalde. Endvidere skulde Værkstedsmagasinerne Forsyning med indkøbte Materialer foregaa fra Hoved-Materialforvaltningen, saaledes at der indrettes tidssvarende, praktiske Materialregnskaber, og saaledes at Udleveringen af de af Statsbanerne selv fabrikerede Artikler til alle de forskellige Afdelinger

fant Sted fra de allerede nu eksisterende Værkstedsmagasiner gennem Hoved-Materialforvaltningen“.

Generaldirektionen: Dette lyder meget smukt, og man vilde absolut anbefale Oprettelsen af en Forvaltning som den ommeldte, hvis man kunde være enig med Udvalget i, at Foranstaltningen var hensigtsmæssig og vilde medføre Besparelser. Ingen af Delene er dog Tilfældet, hvad der vil fremgaa af det følgende.

(fortsættes.)



RETTELSE

I Lokf. Herm. Ohlsens Artikel om „Forbedringer af det fremskudte Signal“ findes nogle meningsforstyrende Trykfejl, Side 61 og 62 i Lok. Tid. Nr. 4.

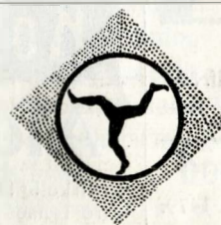
Side 61, 1. Sp., 1. Linie i 2. Stk. staar den, læs *der*.

- - - næstsidste Linie i 5. Stk. staar anlægges, læs *omlægges*.

- - 2. - 5. sidste Linie i 3. Stk. staar tilsigtede, læs *utilsigtede*.



AALBORG OG A. BRØNDUM & SØNS
AKVAVITTER



Worning &
Petersens

Xeroformsæbe

er kun ægte, naar
dette Mærke findes
paa Emballagen.

Frederikshavn.*Husk!*

Brødrene Danielsens
kontante Manufakturforretning,
ROSENBORG,
Frederikshavn.

Alfred Hansens
Colonial- & Urtekramforretning
Søndergade 41,
Frederikshavn.
bringes i velvillig Erindring.

GORM KNUDSEN'S
sforretning
Paalæg Søndergade 56,
anbefales.

Husk Møbelmagasinet
Søndergade 35.
1. Kl. Arbejde. — Billige Priser.
J. F. LARSEN.

G. OLSEN,
Slagterforretning,
Søndergade 35,
anbefaler alt i frisklavede Varer
til billigste Dagspriser.

E. J. Rosleff,
Isenkram, Glas, Porcelæn
- - Udstyr - -
Fest- og Brudegaver.

Nykøbing F.

KNUD IBSEN,
-- vis a vis Hotel „Dania“ --
Lager af Uhre og optiske Artikler.
Man ser bedst med Brillen fra
KNUD IBSEN.

H. P. Kreiberg
Firm. Grundlagt 1837 (Simon Schultz) Firm. Grundlagt 1837
Juveler & Guldsmed
Nykøbing F. — Telefon 69.

J. O. LARSEN,
Isenkram- & Udstyrsforretn.
Telf. 478. Nykøbing F. Telf. 478.

Randers.

P. HANSEN,
Telf 374. **Guldsmed.** Telf. 374.
Middelgade 7.
(overfor Højskolehotellet).

Houmedens Kaffebod
Telf. 1479. anbefales. Telf. 1479.
Houmeden 8 — Peter Hausted.

Kallundborg.

Husk Herre Beklædnings-
Magasinet
(WILLIAM MADSEN)
Kallundborg. Telefon 321.

MESSEN Løve Lærred
i til Linned og Skjorter
Kallundborg overgaar **alt.**

Vilh. Mortensen,
Uhrmager.
Skibbrogade 2. Kallundborg.
Gaa til Fagmanden naar De vil have
et godt Uhr.

● **Møbelmagasin** ●
Største Udvalg i Møbler
Tlf. 149. F. HANSEN. Tlf. 149.

JOHANNE FRIGAST'S
Fotografiske Atelier
anbefales d'Hr. Lokomotivmænd.
Aaben Kl. 9-6. Søndag Kl. 1-5.

Korsør.

Vett & Wessel
ved Emil Hansen, Korsør.
Ved kontant Køb udleveres
Rabatmærker. For 25 Kr. af disse
gives 1 Kr. i Varer.

Elektrisk Lys- og Forlang
Motorinstallationer. Tilbud.
Stort Udvalg i KRONER og AMPLER.
OSRAM Metaltraadslamper.
Telf. 110 Henrik Hansen. KORSØR

Møbelforretningen, Nygade 21,
anbefaler sig med alt til Faget
henhørende.
H. J. HANSEN,
Sadelmager & Tapetserer

P. MORTENSENS
Bageri og Konditori,
HALSKOV, bringes i
Lokomotivpersonalets Erindring.

S. Wellejus Halskov,
Korsør.

Korsør Vegetabil Margarine.

Aldrig før i Randers.

En virkelig billig Uhrmager, som garanterer absolut Ima Arbejde, bor Brødregade 4.
Uhre renses og rep. 1,90, Fjedre Ima Kvalitet, 1 Kr. alt med Garanti, Uhrglas 25.
Uhrmager HEGELUND, Brødregade 4.

HARALD FISCHER

Teif. 104 KORSØR Telf. 104
Støbegods — Isenkram — Glas — Porcelæn
Colonial — Delikatesshandel
Varerne bringes overalt i Byen* og paa Halskov.

TAPETER — RULLEGARDINER
Gardinstænger og Rammer
købes billigst hos
H. P. JENSEN - Korsør.

Korsør Kaffe- & Thehandel
ved Hansen & Aaby
Telefon 99 — Nygade 2.

H. LARSEN — GULDSEMED & GRAVØR
Nygade — Korsør
Største Udvalg i alle Nyheder

Møbler Stort Lager.
Billige Priser.
Afbet. indr.
Rabat for Kontant.
Martin Jensen, Torvet.
Ligkister. Gratis Ligvogn.

G. Johnsens Skotøjs- Korsør
Etablissement,
Herre-, Dame- og Børnefodtøj
Stort Udvalg. — Billige Priser.

Chr. Møllers Slagterforretning KORSØR
bringes i Lokomotivpersonalets
velvillige Erindring,
Kun 1. Kl.s Varer.

P. W. PILGAARD
Guldsmed og Uhrmager.
Største Udvalg i Korsør.
Funktionærer 10% Rabat. Tlf. 182

Lokomotivpersonalet bedes
erindre
Blomsterforretningen
Nygade 4. A. Eriksen. Tlf. 128.

Ekviper Dem!!
i London Herre Magasin
Algade 44. Telf. 195.
KORSØR.

Uhre, Guld, Sølv- og Elektrolepvarer.
Briller og Pincenez i største Udvalg.
Reparationer udføres nøjagtigt.