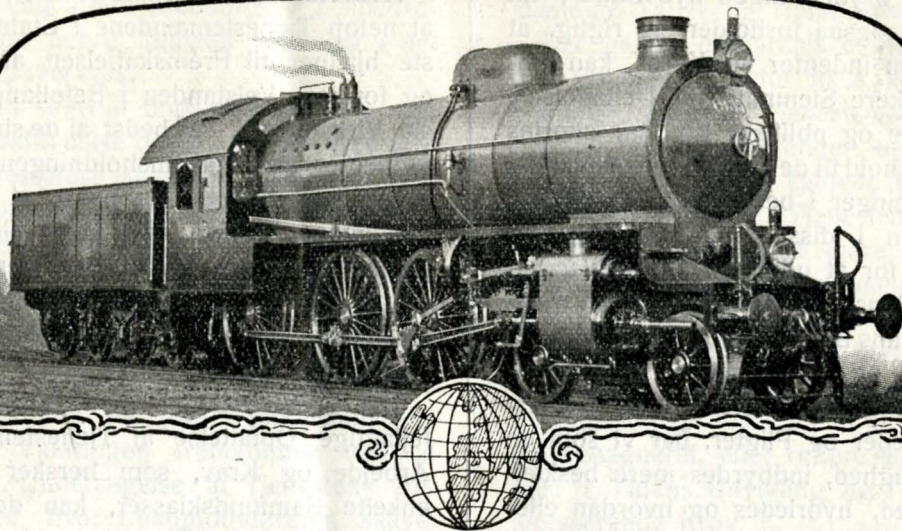


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



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

NR. 7

1. APRIL 1914

14. AARGANG

LOKOMOTIVPERSONALETS FORENINGSBESTRÆBELSER

Naar vi i den foregaaende Artikel henviste til i højere Grad end hidtil at beskæftige sig med Virksomheden og Udviklingen indenfor den offentlige og socialpolitiske Bevægelse, skal vi i denne Artikel søge at paavise Nødvendigheden deraf.

Gaar vi i Tankerne tilbage til den svundne Tid, vi behøver i saa Henseende kun at tænke os 20 a 25 Aar tilbage i Tiden, da kan det umuligt undgaa lagttagerens Opmærksomhed, at der i det forløbne Tidsafsnit er sket store Forandringer paa alle Omraader og ikke mindst paa de sociale og politiske. Det maa i denne Forbindelse være saa indlysende, at det vel ikke behøvedes at nævnes, at hvor store Dele i en Befolkning, som før lod deres Borgerrettigheder og Interesser varetage af andre Medborgere, men som nu efterhaanden ta-

ger til Orde for selv at opnaa Medbestemmelsesret, der maa og skal der fremkomme Uro og Utilfredshed, hvorved der atter af fødes en Del tomme Fraser og gyldne Løfter; netop fordi der mangler den politiske Modenhed, der ikke kan læres fra Dag til Mørgen, men kun kan erhverves gennem Tidernes mere eller mindre hurtige Udvikling. Endnu i vore Dage findes der saaledes rundt om i Landet store Dele af Befolkningen, som — muligvis paa Grund af visse personlige Fordele eller Frygten for at miste saadanne — overlader Medbestemmelsesretten til et lille privilegeret Mindretal, til Trods for at Opfattelsen og Udnyttelsen af de fælles Samfundsværdier staar i stærk Modstrid til hinanden. Netop denne Kendsgerning beviser, at ikke alle Samfundsborgere har den rette Forstaaelse i Udnyttelsen af deres Rettigheder, de mangler med andre Ord den sande Statsborgerbevidsthed.

Hvorledes stiller vi os overfor dette For-

hold? Skal vi være ærlige i Svaret, saa maa vi indrømme, at Tidens Udvikling i saa Henseende har passeret os Revue uden at efterlade andet Spor, end det som rummes i Ordene, at den der altid vil leve paa Traditioner, bryder ingen nye Baner; thi selv om det ogsaa forholder sig rigtig, at der i Nutiden indenfor vor Kreds, kan spores en stærkere Stemning for Deltagelse i det offentlige og politiske Liv, saa skortes det dog i Forhold til de andre Tjenestemands-sammenslutninger i betydelig Grad derpaa. Medens man i disse Organisationer bestræber sig for at udøve Forstaaelsen af Tjenestemandens statsretslige Stilling i Samfundet og hans Betydning for hele Befolkningens Liv og Virksomhed, samt søger at fremstille skarpe Linier for de borgerlige Rettigheder og Pligter, har vi som en nedarvet Svaghed, indbyrdes mere beskæftiget os med, hvorledes og hvordan eller hvad vi burde, uden dog at opnaa en fast formet Plan. De forskellige Meninger og Synspunkter staar som Regel i altfor stærk Modstrid til hinanden; dette Forhold maa sandsynligvis søges i den endnu delvis herskende Ængstelse fra de Tider, da Organisationsretten i langt højere Grad end nu var uvelkommen indenfor Lokomotivafdelingen.

Et andet Moment, som spiller en betydelig Rolle i denne Tilbageholdenhed, maa delvis ogsaa søges i den Holdning, som visse Dele i Befolkningen indtager overfor Tjenestemændene. Det er jo saaledes en Kendsgerning, at der i disse Kredse næres den Anskuelse af de Værdier, som den erhvervsdrivende Befolkning frembringer, og Personer, der delvis kunde undværes, og hvem det absolut ikke burde tillades at indblande sig i offentlige Forhold, fremsætte Forslag eller Kritik angaaende Samfundslovenes Gennemførelse. Man behøver her som et Bevis kun at hævde Opmærksomheden paa de forskellige ondsindede Angreb, som der saavel under som efter Lønningslovenes Behandling i 1908 og senere er fremkommen under Betegnelsen Funktionarismen; disse tilkendegiver just

ikke nogen Forkærlighed for Tjenestemændene. Naturligvis forglemmes der helt, at uden Menneskehjælp gaar intet Foretagende, hverken i det private Erhvervsliv eller Statsdrift.

Hvorvidt den Paastand forøvrigt passer, at netop Tjenestemændene i Statens Tjeneste hjælper til Fremskaffelsen af Værdier og formere Velstanden i Befolkningen ved sin Virksomhed, ses bedst af de sidste Aars Indtægter paa Statshusholdningens Budget. Heraf kan drages den Lære, at Tjenestemændenes Arbejde ikke alene bidrager til Nationalformuens Forøgelse, men at den ogsaa paa en virkningsfuld Maade er sammenknyttet til det samfundsnyttige Arbejde i det private Erhvervsliv.

Det bedste Middel til at imødegaa den fejlagtige Opfattelse af Tjenestemændenes Arbejde og Krav, som hersker indenfor enkelte Samfundsklasser, kan derfor kun blive, at enhver Tjenestemand personlig maa medvirke for Tilvejebringelsen af den rette Forstaaelse, saaledes at den herskende Uvilje forandres til et mere nøgternt Syn paa hans Stillings Betydning for Samfundet. I dette Øjemed bør alle holde et aabent Øre og Øje med, hvad der foregaar uden om os; vi maa saaledes lære at bedømme Udviklingens Retning og Befolkningens Krav fra Fællesinteressernes Standpunkt og følge disse saa langt, som vi uden Tilidsættelse af vore Pligter formaar. Hovedbetingelsen er naturligvis, at vi her først og fremmest under Tjenestens Udøvelse lægger den mest samvittighedsfulde Interesse for Dagen, saaledes at der paa dette Omraade ikke gives de utilfredse Medborgere Lejlighed til Fremsettelsen af nogen berettiget Kritik. Men paa den anden Side maa vi samtidig ikke glemme at forsvare vort Krav om Ligeberettigelse med andre Medborgere i Samfundet; thi paa dette Grundlag maa enhver Tjenestemand have ikke alene Ret men ogsaa en moralsk Pligt til Deltagelse. Som de gældende Bestemmelser i Øjeblikket er med Hensyn til politiske Rettigheder, danner vi for saa vidt en Pariakaste i Samfundet, eftersom en stor

Del af Tjenestemændene aarligt og uden eget Ønske berøves deres Valgret, til Trods for at de i mange Tilfælde maa yde langt større pekuniære Ofre til Stat og Kommuneudgifter end andre Medborgere i sideordnede, men bedre lønnede Stillinger i det private Erhvervsliv.

Vil man søge at finde en Forklaring paa, hvilken Indflydelse det er, der har fremkaldt den interesseløse Holdning, som er et Særkende iblandt en stor Del af Lokomotivpersonalet, særlig de ældre, og hvad Aarsagen kan være til, at man selv overfor store samfundsinteresserede Spørgsmaal stiller sig afvisende, endskønt man i Virkeligheden erkender, at Udfaldet kan faa stor Betydning for alle Samfundsklasser, da vil Forklaringen fremkomme ved en nærmere Undersøgelse af Tjenestens Beskaffenhed, hvor Lokomotivføreren saavel som hans Fyrbøder, i Modsætning til andre Tjenestekategorier, saa godt som aldrig kommer i Berøring med andre Samfundsborgere. At denne aarelange, ensformige og tilbagetrukne Tilværelse Tid efter anden maa præge Sjæl og Sind og gøre Modtageligheden for aandelig Paavirkning vanskeligere, er en Kendsgerning. Naar der til saa kommer de forskellige større eller mindre praktiske Vanskeligheder og Ubehageligheder, som Lokomotivtjenesten er saa rig paa, og Lokomotivpersonalet daglig har at kæmpe med, og dette ogsaa udenfor den direkte Tjenestetid, i Modsætning til den overvejende Del af andre Tjenestekategorier næsten altid fører en mere bunden Tilværelse, da er det let forstaaeligt, at særlig de ældre staar tøvende og delvis uforstaaende overfor andre Samfundsborgeres Frihedsfølelser og disses kulturelle og sociale Bestræbelser.

Er det Lokomotivpersonalets virkelige Hensigt at skabe Forandring i disse Forhold, da er Hovedbetingelsen ikke tilstrækkelig, at vi faar den rette Føling med de andre Tjenestemænd alene, ogsaa med det øvrige Samfund bør vi staa i Forbindelse, og først og fremmest er Betingelsen da, at vi opnaar en sikker Overvindelse af den

noget trykkende Frygtfølelse, der uden direkte foreliggende Aarsager faktisk kun er baseret paa en ubegrundet Utryghed, men dog er i Stand til at influere paa den selvstændige Tanke og Handlekraft.

Det gamle patriarkalske Forhold, hvor den Foresatte kendte hver enkelt af sine Undergivne, hvor Tjenestemanden selv i private Familieanliggender betragtede enhver Foresat som sin kaldede Repræsentant, er forlængst forbi. Tjenestemanden maa i Nutiden være langt mere selvstændig, thi det menneskelige Forstaaelses- og Medfølelsesbegreb har ogsaa fulgt Udviklingen, saaledes at Afstanden mellem Over- og Underklassen ikke mere er som tidligere. I Modsætning hertil har Lokomotivpersonalet stagneret, eller rettere sagt ikke fulgt med i Tidens Udvikling og i samfundsinteresserede Krav.

Den, der altid lever paa Traditionen, bryder ingen nye Baner, er Ord, der i Overensstemmelse med Nutidsforholdene tilstrækkelig tilkendegiver Nødvendigheden af Lokomotivpersonalets Deltagelse i det offentlige og politiske Liv. Til en vis Grad vil en saadan Deltagelse ogsaa danne Sikkerhedsventilen, hvorigennem den komprimerede Utilfredshed og Spænding iblandt Personalet uden Fare vil faa Luft og udignes.

— × ×



KULPRÆMIESYSTEMETS FØLGER OG ANVENDELSE AF IKKE-FAGFOLK PAA LOKOMOTIVERNE.

Om dette Emne meddeler den tyske Presse, at Uregelmæssigheden paa de belgiske Statsbaner i den Grad er tiltaget, særlig i den sidste Tid, at Handelskammeret i Aachen og Köln nu har taget sig af Sagen. De

fra Belgien ankommende Hurtigtog og Godstog indtræffer næsten alle med betydelige, næsten timelange Forsinkelser paa Knudestationerne Aachen og Köln, hvad der er til stor Gene for ikke alene den vesttyske Trafik, men ogsaa helt den øvrige Forbindelse. Til Trods for de tyske Jernbaneautoriteters Indsigelser, er der ingen Forbedringer sket.

Et Udvalg fra Handelsforeningerne anbefalede for kort Tid siden telegrafisk at henvende sig til den tyske Gesandt i Bryssel, for at han, paa det tyske Riges Vegne, kunde fremsætte Klagerne overfor den belgiske Statsbaneforvaltning. Efter de Oplysninger, som er fremkommen fra et Medlem af Handelskammeret, skal Aarsagen være en Art Obstruktion fra Lokomotivpersonalets Side i Anledning af en Forandring i deres Kul- og Oliepræmiesystem.

Efter hvad der fra tyske sagkyndige Folks Side udtales, har man allerede længe været klar over, at det en Gang maatte komme saaledes i Belgien, som Følge af den mangelfulde Kendskab til Lokomotivernes Behandling, som Lokomotivfolkene dér er i Besiddelse af. Da disse indtil for kort Tid siden, naturligvis af Profithensyn, er rekrutteret fra de ikke-faglærte Arbejders Rækker, har man, i det mindste for de vigtigste Togs Vedkommende, maattet tage sin Tilflugt til Anvendelsen af tekniske Kontrolører. Da det ligger aldeles klart, at disse Tilsynsførende ikke er i Stand til at kontrollere samtlige Lokomotiver, kan man kun forundres over, at de belgiske Statsbaneautoriteter ikke allerede for længere Tid tilbage har gjort sine Lokomotivførere mere selvstændige gennem en faglig Uddannelse, saaledes som Tilfældet er i de fleste europæiske Lande. Ejendommeligt er det ogsaa at høre, at ikke alle Lokomotivførerne er fast ansatte, og hvad man naturligvis har let ved at forstaa, er den Kendsgerning, at Lønnen er overordentlig lille.

Indenfor Lokomotivførernes egne Rækker har der, dels ved de hyppige Jernbaneulykker og andre Uregelmæssigheder, nu ogsaa gjort sig den Opfattelse gældende,

at der i overvejende Grad tiltrænges en faglig Uddannelse indenfor Standen.

I enkelte Tilfælde har Statsbanerne, i den allersidste Tid, begyndt at antage bedre Kræfter; dog maa Lønnen samtidig hæves betydelig. Vor Kilde nævner saaledes ca. 800 Francs aarlig pr. Mand.

Ved De danske Statsbaner har man som bekendt faguddannede Lokomotivførere, som man byder en Betaling, der i alle Tilfælde er mindre end den, som ydes den menige Politibetjent i Statens Tjeneste, hvis Løn er 1800 Kr. stigende til 2400 Kr. + 200 Kr. i Uniformsgodtgørelse, ved en Ansettelsesalder af ikke over 35 Aar.

Arnold.



D. L. & L. F.

Helsingør Lokomotivfører Afdeling.

Til Bestyrelse for Aaret 1914 valgtes paa den aarlige Generalforsamling som Formand Lokf. C. A. Vording og som Kasserer Lokf. J. Andersen. Ved senere foretagne Afstemning valgtes Lokf. J. Andersen til Delegeret.

C. A. Vording.

Aarhus Lokomotivfører Afdeling.

Til Delegerede er valgt: Lokf. Mich. Sørensen, Lokf. R. Larsen, Lokf. J. Petersen. Til Suppleanter valgtes Lokf. R. Grosen, og Lokf. S. Stjernø.

Festlig Sammenkomst.

Hvis der bliver tilstrækkelig Tilslutning, afholdes Fællesspisning for Medlemmer

med Damer Fredag den 24. April efter endt Generalforsamling. Der serveres Fisk, Steg og Dessert à Kr. 2.50. Efter Spisningen en Svingom. Anmeldelse om Antal Kuverter bedes tilsendt Lokf. Mich. Sørensen, Tiet-gentsplads 5, inden den 20. April.

*Bestyrelsen for
Aarhus Afdelingen.*



AUDITØRENS REDEGØRELSE I BRAMMINGESAGEN.

(Fortsat fra Nr. 3)

Jo mere Baneformanden undskyldes af, at han har fulgt almindelig Sædvane og Opfattelse, des mere Ansvar gaar der over paa hans foresatte. Thi det er jo ikke nok at give en Ordre, men dens Efterlevelse maa ogsaa saa vidt mulig passes, og det er de overordnede Sag at føre det nødvendige Tilsyn og give den fornødne Instruktion til dem, der udfører Arbejdet. Men hverken den stedlige Overbanemester Trabolt eller Banebestyrer Hein eller Kredsen under ham sorterende Ingeniører har haft Opmærksomheden henvendt paa, om den foromtalte Bestemmelse i Ordre G 35 blev overholdt, eller instrueret herom eller om andre Foranstaltninger mod Temperaturspænding i Sporet. Maaske deres Erfaringer ikke har givet dem Anledning til at frygte for Varmekurver i fuldt ballastede Spor, men i alt Fald skulde det synes, at den Omstændighed, at Sporet er blevet omlagt med længere Skinner, og at Ballasten paa i alt Fald en Del af den Strækning, hvor Sporet er omlagt, netop i tør og varm Sommertid vil være mindre solidt burde have givet Anledning til at tænke over Nødvendigheden af at sikre mod Udslag af Sporet paa Grund af Temperaturspænding.

Hvad Tilsynet med Sporet og Baneko-

lonnernes Arbejde i Almindelighed angaar, paahviler dette først og fremmest Overbanemesteren, og der er ingen Grund til at antage, at Overbanemester Trabolt, hvis Forretninger nøder ham til hyppigt at befære sin Strækning, ikke skulde have opfyldt sin Pligt og gjort sit bedste i saa Henseende. Fra Banebestyrer Heins og hans Ingeniørers Side føres intet regelmæssigt Tilsyn med Banekredsens Sporstrækninger under Befaring af disse paa Draisine eller til Fods, men saadant Tilsyn fra disses Side sker væsentlig kun lejlighedsvis, naar deres øvrige Forretninger medfører Befaring af Linien paa denne Maade. Banebestyreren foretager derhos Inspektionsrejser i Togene. Han, saa vel som Ingeniørerne, erklærer, at deres øvrige Embedsforretninger ikke tillader dem at føre et mere effektivt Tilsyn, og Banebestyreren udtaler, at det formentlig følger af Embedsorganisationen og Styrken af det Kredsen tildelte Personale, at der yderligere Tilsyn skal føres af Overbanemestrene. Han, saavel som Baneingeniør Hiort-Lorenzen, erklærer, at de resp. overfor Generaldirektionen og Banedirektøren i sin Tid har fremhævet det ønskelige eller nødvendige i, at der tildeltes Banekredsen mere teknisk uddannet Medhjælp. Hvorvidt der kan bebrejdes Banebestyreren i 2den Kreds noget med Hensyn til manglende Tilsyn med Kredsen Banestrækninger, bliver efter det anførte et administrativt Spørgsmaal, som det ikke kan tilkomme under-egnede at besvare.

Lokomotivfører 179 Petersen har forset sig ved at fremføre det forulykkede Tog med større Hastighed end tilladt, baade gennem Stationer og paa fri Bane. Som anført kan dette ikke antages at staa i Aarsagsforbindelse med Ulykken. Saafremt Forholdet er det af Lokomotivføreren forment, at den tilladte Hastighed gennem Stationerne vil blive sat op til 90 km, saa snart Sporforstærkningen er fuldført paa den endnu manglende Strækning mellem Tjæreborg og Esbjerg, er Førerens Forseelse ikke af større Betydning, idet Hastigheden da intetsteds har været farlig.

Føreren af bageste Maskine kan der formentlig intet bebrejdes med Hensyn til nys-
anførte Forhold.

Forinden Bestemmelse træffes om, mod hvem der eventuelt skal rejses disciplinær Tiltale i denne Sag, bør det afventes, til hvilket Resultat den indledede politiretslige Undersøgelse og den eventuelt derpaa følgende Justitsaktion vil føre.

Nærværende Sag gav undertegnede Anledning til paa ny at gennemse Sagen om Afsporing af Tog 1014' to bageste Vogne den 3. September 1912. Denne Sag følger hermed tilbage, suppleret med en paa given Anledning optagen Afhøring af Ledvogteren ved Overkørselen nærmest Uhedsstedet. Det skønnes nu, som i sin Tid, at det vilde have været frugtesløst at fortsætte Afhøringerne i Sagen. — Opmærksomheden henledes paa det fra Maskinafdelingens Side i samme Sag anførte, om det formentlig uforvarlige i ikke at nedsætte Toghastigheden paa Steder, hvor der arbejdes med Nedlæggelse af det nye Spor. Om dette Spørgsmaal er der i Forhøret i nærværende Sag gjort nogle Bemærkninger af Baneformanden i Tjæreborg og Overbanemester Trabolt, der begge mener, at Hastigheden burde nedsættes paa disse Steder. I denne Forbindelse fremkom Oplysning om et Tilfælde, hvor en Nedsættelse af Hastigheden paa Grund af daarligt Spor ikke ad sædvanlig tjenstlig Vej kom til Overbanemesterens og Baneformandens Kundskab, ligesom sidstnævnte ingen Meddelelse fik om den normale Hastigheds Genoptagelse, hvilket medførte det ret uheldige Forhold, at Baneformanden var af den Tro, at den gjaldt en Ordre om nedsat Hastighed for Kørselen over det Sted, hvor der arbejdedes med Indlæggelse af det nye Spor, uagtet normal Hastighed var genoptaget.

En alsidig Undersøgelse af denne Sag medfører Fremdragelsen af en Række Spørgsmaal, der maa blive Genstand for Administrationens Overvejelse. Efter den Anledning, nærværende Undersøgelse giver skal jeg tillade mig i saa Henseende at bemærke følgende:

Det bør formentlig overvejes, om der ikke bør træffes nye Bestemmelser til Sikring mod Kurver i Sporet paa Grund af Temperaturspænding. Det er vistnok et Spørgsmaal, om den af Generaldirektionen i saa Henseende udstedte Ordre K 431 (citeret i Forhørsbilag 21) er praktisk gennemførlig, for saa vidt Bestemmelsen om Løsning af Laskebolte skal forstaas efter Ordlyden som gældende ikke blot for Steder, hvor der foregaar Sporarbejde, ligesom ogsaa Bestemmelsen om Medførelse af to korte Skinner synes at maatte forvolde Vanskelighed for de Kolonner, der kun bestaar af faa Mand, idet de sværere Typer af Skinner — der vejer indtil 675 kg Stykket — paa Grund af deres Vægt kræver adskilligt Mandskab til deres Haandtering. Der kunde maaske være Tale om at forbyde visse Sporarbejder i stærk Varme, saaledes som Overbanemester Lysholm, Skanderborg, i Sagen erklærer at have gjort det ved Instruksen af sine Kolonneformænd.

Hvorvidt den lettere Ierfri Grusballast er tilstrækkelig for det svære Spor, turde der ogsaa være Grund til at underkaste en nærmere Undersøgelse. Forudsætningen for det i denne Sag antagne Resultat er jo, at et med Hensyn til Mængden af Ballast forsvarligt ballasteret Spor har slaet ud paa Grund af Varmespænding. — Opmærksomheden henledes i det hele paa det af Baneingeniør Hiort-Lorentzen, til Dels med Tilslutning af Banebestyrer Hein bemærkede, om det ønskelige i at styrke Sporet paa forskellig Maade.

At der foreligger et Spørgsmaal om Ordningen af det tekniske Tilsyn med Baneanlægene er berørt foran.

Den Rolle, som Formodningen om, at navnlig nedfaldne Bremsesaaler eller Bremsesko kunde have foraarsaget Ulykken, har spillet ved Sagens Undersøgelse, og de fremkomne Oplysninger om den Fare for Togsikkerheden, saadanne i andre Tilfælde har foranlediget, giver Anledning til at henstille, om man kan sikre sig yderligere, end det for Tiden er Tilfældet, mod denne Fare.

Spørgsmaalet om Anvendelse af toakset Materiel i Hurtigtog og om ensartet S sammensætning af disses Togstammer er formentlig allerede Genstand for Behandling af Administrationen.

Paabudet i Ordre K 307 om, at Lægkasserne kun maa aabnes af Læger, bør utvivlsomt ophæves. Det vil jo have været yderst beklageligt, om dette var blevet overholdt i nærværende Tilfælde. Der maatte vel i alt Fald f. Eks. inde i selve Lægkassen kunne anbringes et plomberet Rum indeholdende de Ting, som kun Læger maa eller kan gøre Brug af, og med en Indholdsfortegnelse paa Laaget til Underretning for alle Vedkommende.

En Konvolut med 27 Fotografier af det forulykkede Tog vedlægges. To af disse tilhører Driftsbestyrer Henriksen, Skovshoved Elektricitetsværk, der har bedt sig dem tilbagesendt efter Afbenyttelsen.

Personalakter for Overbanemester Trabolt og for Banemester 226 Christiansen følger hermed tilbage.

sign.

Aage Andersen.



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

(Fortsat)

Den foreslaaede Forvaltning vilde komme til at gøre Indkøb af højst forskellige Ting, saaledes f. Eks. Kul, Cinders og Koks, Telegrafpæle, Skærver, Vandbeholdere, Signalapparater, Klæde, Olie, Tvist og meget andet. Selvfølgelig kan Lederen ikke forstaa sig paa alle disse Materialer, og Udvalget er ogsaa opmærksom herpaa og foreslaar derfor, at Forvaltningen skal have let Adgang til Laboratorierne for at skaffe sig Oplysninger. Det er imidler-

tid en Misforstaaelse, at Laboratorierne kan undersøge alle mulige Varer; der vil i Virkeligheden — maaske for den overvejende Del af Leveringen — baade ved Udbydelsen og ved Kontrollen med de leverede kræves en indgaaende Medvirken af Bane eller Maskinafdelingens Teknikere. Paa Grund af de Samraad med andre Afdelinger, som i den Anledning maa finde Sted, vil Ordningen blive meget vidtløftig og alt andet end hensigtsmæssig.

Materialanskaffelserne bør derfor netop ikke foregaa paa eet Sted, men gennem de Organer, der har Betingelser for at ordne Indkøbene paa rette Maade og udøve en virksom Kontrol med det leverede Derved undgaas tidsspildende Forhandlinger og mange Ekspeditioner. For at opnaa den rette Ordning kan det undertiden være hensigtsmæssigt, at en Afdeling foretager visse Anskaffelser til Brug for en anden eller samtlige Afdelinger, og dette sker ogsaa f. Eks. med Knapper og Distinktioner. De er dog muligt, at saadanne Fællesindkøb kan finde Sted i større Omfang end nu.

Af det anførte vil formentlig fremgaa, at den af Udvalget haabede Besparelse ikke kan ventes, idet det formindskede Arbejde ved Ekspeditionen af Regninger vil blive opslugt mange Gange af et forøget Arbejde paa andre Punkter, bl. andet ved en uundgaelig Brevveksling mellem Afdelingerne og Hoved-Materialforvaltningen. Det ses derhos ikke, at Lagerbeholdningerne vil kunne blive mindre, og Udvalgets Haab om de lavere Priser, som Forvaltningen skulde kunne opnaa, turde let blive skuffet. Tilbage bliver der et stort Apparat med en Hoved-Materialforvalter, der foreslaas lønnet som en Kontorchef, i Spidsen; Udgiften til hans og hans Personales Lønning er sikker nok, uden at der til Genæld er Udsigt til at indvinde væsentlige Besparelser under de forskellige Afdelinger. — At dette er rigtigt vil ses, naar man undersøger Forholdene ved Materialanskaffelserne indenfor en enkelt Afdeling.

.. Hvad de under 6 nævnte Uniforms genstande angaar, da anskaffes Klæde og Foer til Kapper og Kaaber til samtlige Afdelinger fra den militære Klædefabrik i Usserød, medens Knapper og Distinktioner bestilles gennem Trafikafdelingen, der een Gang om Aaret afholder offentlig Licitation over disse Genstande i saadanne Mængder, at ogsaa Bane og Maskinafdelingens Forbrug kan dækkes.

Derimod udbyder Baneafdelingen Forfærdigelsen af de til dens eget Brug fornødne Kapper, Kaaber og Huer (hvortil Afdelingen selv leverer Knapperne og Distinktionerne) samt Leveringen af Skindtrøjer og Regnkapper, men da ingen af de andre Afdelinger bruger tilsvarende Uniformer som Baneafdelingen, maa det meget betvivles, at Forfærdigelsen, henholdsvis Leveringen af de sidst nævnte Effekter, vilde kunne opnaas til billigere Priser end nu ved at udbyde dem sammen med uensartede, til de andre Afdelinger bestemte Uniforms genstande.

For Maskin- og Trafikafdelingens Vedkommende kan der gøres omtrent tilsvarende Betragtninger gældende, dog er sidstnævnte Afdelings Anskaffelser forholdsvis af mindre Omfang end de rent tekniske Afdelingers. Af større Forbrugsgenstande anskaffer Trafikafdelingen kun Uniformsgenstande samt med Maskinafdelingen som Konsulent Brændsel til Opvarmning af Ventesale og Tog (Kul, Koks og Cinders). Begge disse Anskaffelser sker for et Aar ad Gangen efter forudgaaende Licitation. For Brændselets Vedkommende skal man udtrykkeligt bemærke, at det er af anden Art end det af Maskinafdelingen brugte, og hvad Uniformsgenstandene angaar, da er det som allerede bemærket kun Syningen, som bortliciteres af flere Afdelinger. Paa den anden Side omfatter denne saa store og saa uensartede Arbeidsmængder, at det ingenlunde kan betegnes som urigtigt at holde flere Licitationer over dette Arbejde“

Personaludvalget: „Idet vi tiltræde dette Af-snit, finde vi Anledning til at henstille, at de Tjenestemænd, som ikke faa Uniform udleveret, kunne faa Adgang til for en nærmere fastsat Betaling at faa Uniformsstoffer og Uniformsgenstande igennem Hoved-Materialforvaltningen. Endelig skulde vi henstille, at der i Forbindelse med denne Forvaltning oprettes et Skrædderværksted med en dygtig Tilskærer, idet vi gaa ud fra, at Forarbejdningen maakunne reguleres saaledes, at der bliver jævnt og stadigt Arbejde Aaret rundt.“

Personale paa smaa Stationer.

Statsbaneudvalget: „Af en Del af de ved Statsbanerne ansatte er Udvalgets Opmærksomhed blevet henledet paa den Betydning, det vilde have for Statsbanernes Økonomi, om Banernes Stationer af lavere Grad nedsattes til Holdepladser, og om Assistenten paa Landstationer erstattedes af stationsmesterprøvede Portører. Udvalget vilde for sit Vedkommende finde det heldigt, at de nævnte Forandringer lejlighedsvis i størst muligt Omfang gennemførtes, da der herved uden Skade vilde kunne spares ikke ubetydelige Beløb paa vedkommende Lønningskonti, men det skal iøvrigt bemærkes, at Statsbaneadministrationen allerede har foranlediget enkelte mindre Stationer nedsatte til Holdepladser. Man anser den Maade, hvorpaa dette er sket, for den rigtige, idet man har bevaret Ekspeditionernes Omfang de paagældende Steder som tidligere, saa at Forandringerne ere blevne rent indre Administrationsanliggender.“

Personaludvalget: „Spørgsmaalet om mindre Stationers Nedsættelse til Holdepladser og større Holdepladsers Oprykning til Stationer vil passende kunne finde sin Afgørelse ved den periodiske Klassifikation af Stationerne, under hvilken alle Forhold af Betydning kunne komme i Betragtning. Vi finde dog Anledning til at henlede Opmærksomheden paa

at Stationers Nedsættelse til Holdepladser vil medføre en Indskrænkning i Omfanget af Billetsalg, hvilket formentlig er til nogen Ulempe for Befolkningen.“

Ekstramandskab og Personalets Anvendelse.

Statsbaneudvalget: „ — — — I Tilknytning til, hvad der nogle Steder i det foregaaende er udtalt med Hensyn til enkelte bestemt angivne Omraader, henleder man Opmærksomheden paa Ønskeligheden af, at der i det hele til Udførelsen af alt saadant Arbejde ved Statsbanerne, hvortil ikke udfordres nogen virkelig Specialuddannelse og Erfaring, i videst muligt Omfang anvendes Ekstramandskab. Man vil herved kunne opnaa dels en Forbedring i Økonomien, dels bedre Avancementsmuligheder for de i underordnede Stillinger fast ansatte, hvis Antal nu er vel rigeligt i Forhold til Antallet af overordnede Stillinger ved Statsbanerne.

Endvidere maa man anse det for værende af væsentlig Betydning for Statsbanernes Økonomi, at de ansatte og underordnede Stillinger i Almindelighed ikke betragtes som hørende til en bestemt Afdeling, men at der i langt højere Grad, end det hidtil har været Tilfældet, arbejdes hen til, at de paagældendes Arbejdskraft ethvert Sted udnyttes bedst muligt, uden Hensyn til hvad det er for en Afdeling, der til enhver Tid har Brug for vedkommende Medhjælp.

Da der blandt det underordnede Personale ved den egentlige Drift f. Eks. under Trafikafdelingen uden Tvivl findes adskillige Folk med haandværksmæssig Uddannelse, vilde man derhos finde det hensigtsmæssigt, at man, hvor Lejlighed byder sig, gør Brug af saadan faglig Uddannelse, f. Eks. naar Spørgsmaal om Bagatelreparationer eller Afhjælpning af mindre Mangler ved Bygninger, Hegn og andet.

Fra forskellige Sider er der overfor Udvalget hævdet, at der adskillige Steder ved Statsbanerne, i Kontorer, paa Stationer, i Maskindepoter og andre Steder, er beskæftiget et Personale, der er en Del større end fornødent og rigtigt. Det er vanskeligt uden en meget indgaaende Undersøgelse at danne sig en begrundet Mening om de paagældende Forhold; men det henstilles, at det, hvor Forholdene dertil kunde give Anledning, gøres til Genstand for en nøje Undersøgelse fra Administrationens Side, hvorvidt der nogen Steds uden Ulempe kunne bespares nogen Arbejdskraft.“

Generaldirektionen: „I Anledning af Udvalgets almindelige Bemærkninger vedrørende Driftsledelsen (Udvalgets Betænkning Side 42—43) skal man kun udtale, at en Ordning, hvorefter det underordnede Personale ikke betragtes som hørende til en bestemt Afdeling, men efter Omstændighederne anvendes baade i Trafik-, Bane- og Maskinafdelingens Tjeneste kan tage sig meget tiltalende ud paa Papiret, men i Praksis vil vise sig yderst vanskelig at gennemføre og i Virkeligheden blive til alt andet

end Fordel for Banerne. Der bør gøres alt for i Tjenestetiden at udnytte det underordnede Personales Arbejdskraft paa bedste Maade, blandt andet ved at tildele en Mand saa meget Lejlighedsarbejde, som han kan paatage sig, uden at hans egentlige Hovedbeskæftigelse kommer til at lide derunder. Men at lade samme Mand udføre forskellige Afdelingers Arbejde vil blot føre til, at intet bliver ordentlig paa- set. Ordningen vil ogsaa avle Stridighed mellem dem, der skal benytte den paagældende, og som hver især mener at have første Ret til hans Hjælp, og let fremkalde Dovenskab hos Personalet, der i givet Tilfælde altid vil kunne paaberaabe sig at være beskæftiget for en af de andre Afdelinger, ligesom Forsømmelighed med den ene Afdelings Arbejde bestandig vil blive undskyldt med, at det ikke kunde blive gjort bedre eller blive færdig paa Grund af de Krav, den anden Afdeling stillede. Hertil kommer, at Arbejdslederne indenfor de enkelte Afdelinger aldrig vilde vide bestemt, hvem eller hvormange af de fælles Tjenestemænd, der kunde raades over, og det vilde hurtigt vise sig, at en Ordning, som den af Udvalget antydede, vilde blive en Foranstaltning af en for Banernes Økonomi meget skæbnsvanger Art.“

Personaludvalget: „Anvendelsen af Ekstrapersonale har i Trafikafdelingen allerede nu antaget et saadant Omfang, at vi maa anse det for umuligt at gaa videre i den Retning. Selv paa Varehusene, hvor Ekstrapersonale bedst og i størst Omfang lader sig anvende, vil det være nødvendigt at have et ret betydeligt Antal fast ansatte, som man i travle Perioder, saasom ved Højtider, i Sommerferien, under Militærindkaldelser og -Hjemsendelser, ved store Dyrskuer og Udstillinger samt under Sygdom og Orlov kan anvende baade til Togtjeneste og Plads- tjeneste, medens deres Virksomhed ved Varehusene udløres af Ekstrapersonale. Havde Statsbanerne ikke et saadant Reservepersonale, som de dog daglig kunne beskæftige, vilde de ikke under disse Forhold kunne bestride Trafiken, idet Ekstrapersonale kun i ringe Omfang og sjælden til nogen Nytte kan anvendes ved Togtjeneste, Signal-, Sporskifte- og Rangertjeneste. (Sikkerhedstjeneste).

Desuden maa vi anse det for tvivlsomt, om de rolige Arbejdsforhold, Statsbanerne med deres faste Personale hidtil har kunnet glædet sig ved, vilde kunne opretholdes ved Anvendelse af en stor Stab af Ekstrapersonale, der aldrig vilde føle sig fastere knyttet til Virksomheden, end at dette Personale under visse Forhold vilde forlade den.

Under Hensyn til, at Statsbanerne nu arbejder med det mindst mulige Trafikpersonale, maa vi anse det for udelukket, at dette Personale kan paatage sig haandværksmæssigt Arbejde. Derhos forudsætter saadant Arbejde, at Stationer og Holdepladser maatte være forsynede med Materialier og Værktøj, hvilken Forsyning sikkert vilde blive for bekostelig i Forhold til Nyttens heraf. Allerede nu

udføres der af Stationernes Portørpersonale mindre Reparationer, som ikke strengt taget hører til Portørgerning, og hvortil der ikke kræves særligt Værktøj.

Selv paa Landstationer, hvor der undertiden imellem Togtider kan være visse Pauser, kunne vi ikke tilraade nogen mere udstrakt Anvendelse af Portører til Smaareparationer, fordi Pauserne paa disse Stationer er Forudsætningen for, at Portørerne kunne udholde den lange Tjenestetid, der er almindelig paa Landstationer. Det er heller ikke os bekendt, at der er for rigeligt Personale paa nogen Station, hvilket maatte være Forudsætningen for den nævnte Anvendelse deraf. Det er os derimod bekendt, at der paa mange Stationer er en ret følelig Personal- mangel.

Personalets Arbejdskraft udnyttes nu ofte langt ud over det forsvarlige, dels fordi den daglige Tjeneste er for lang, og dels fordi Personalet ikke har Fridage i samme Omfang som de fleste af Landets øvrige Borgere. — — — — —“

(fortsættes).



PERSONALIA.

Forfremmede er:

1/4 1914.

Lokomotivfyrbøder E. Laursen, Aarhus H. til Lokomotivfører med Station i Esbjerg. Haandværker J. P. E. Mortensen, Ng. Vk., til Lokomotivfyrbøder med Station i Struer.

Forflyttede er:

Lokomotivfører E. L. C. Mathisen, Esbjerg, til Kbhvn. G. 1. Lokomotivfyrbøder H. N. Pallesen, Struer, til Aarhus H.

Afskediget er:

30/4 1914.

Lokomotivfører J. Rasmussen, Esbjerg, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed og med Pension.

30/8 1914.

Lokomotivfyrbøder A. E. Johansen, Struer
paa Grund af Svagelighed.

Navneforandring:

Lokomotivfyrbøder M. P. Nielsen, Aalborg, hedder fremtidig M. P. Røgilds.



RETTELSE
til Dagsorden.

I Dagsordenen for Hovedgeneralforsamlingen for Lokomotivførere rettes *Punkt 7* til: „Forslag fra Kjøbenhavn G. Afd. I om Samarbejde med Jernbaneforeningens 9. Kreds ved forestaaende Lønrevision“. (Herunder en Skrivelse fra J.-F. 9. Kreds).

I Dagsordenen for Hovedgeneralforsamlingen for Lokomotivfyrbødere rettes *Punkt 6* til „Forslag fra Aarhus og Østerbro om Anciennitetsregler.

Bemærk!

Meddelelse om Bestyrelsesvalg i Afdelingerne tilstilles undertegnede, saa snart Valg har fundet Sted.

Sekretæren.



Rangerførerplads.

Jyllands Vestkyst, 2 Mand, let Tjeneste, ingen Nattjeneste. Bytning ønskes med en Lokfbr. til København Ø.

Billet mrkt. „Bytning“, modt. Red.

MEDDELELSE
FRA BLADUDVALGET.

Da der ved Omordningen af Annonceforholdene muligvis er indtruffen nogen Forstyrrelse i Fordelingen af Blade til Afdelingerne, anmoder ovennævnte Udvalg hermed disse om at anmelde eventuelle Mangler efter nedenstaaende Adresse, hvortil ogsaa eventuelt fremtidige Klager bedes tilsendt.

C. A. Vording, Lokomotivfører,
N. Christensensvej, Villa „Dan“,
Helsingør.
p. t. Formand for Bladudvalget.



Adressefortegnelse:

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg

Hovedkassereren:

Lokf. C. Larsen, Vesterbrogade 128^b, Kjøbenhavn

Hovedbestyrelsens Sekretær:

Lokf. C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a⁷,
Kjøbenhavn B.

Formanden for Lokomotivførernes Hovedafdeling:

Lokf. M. Mortensen, Rosenvængets Allé, Esbjerg

Formanden for Lokomotivfyrbødernes Hovedafdeling:

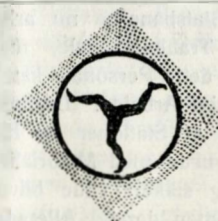
Lokfb. Rich. Lillie, Middelfartgade 4¹, Kjøbenhavn Ø.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Kronprinsesse Sofies Vej 21, 3 Sal
København F.

Bladudvalgets Formand:

Lokf. C. A. Vording, N. Christensensvej, Villa „Dan“,
Helsingør.



**Worning &
Petersens**
Xeroformsøbe

er kun ægte, naar
dette Mærke findes
paa Emballagen.