

18. Aarg. Nr. 7.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. April 1918.

Henvendelsen til Lønningskommissionen.

Omstaaende findes den af vor Organisation til Lønningskommissionen fremsendte Skrivelse.

Det har i denne været os magtpaaliggende at fremhæve dels de Uretfærdigheder, der — for saavidt angaar vore Medlemmer — findes paa den nuværende Lønningslov, dels at fremhæve den Betydning det vil have for Statsbanerne at skabe saadanne Forhold i enhver Henseende, at det bliver muligt at knytte gode og dygtige Folk til Banerne.

Vi har først foreslaaet de nuværende Satsbestemmelser afskaffede. Vi er gaaet ud fra, at Lønnen for Arbejdet maatte være ens, uanset hvor Personalet er stationeret, eller for at udtrykke det nærmere: den pensionsgivende Indtægt maa være ens overalt, saaledes at Pensionen ogsaa bliver ens for alle. Det er jo ingenlunde givet og vel ikke engang almindeligt, at den pensionerede Lokomotivmand bliver boende paa det Sted, hvor han sidst har været stationeret.

Det kan maaske med nogen Ret paastaas, at det er dyrere at bo i en stor eller større By end det er i de mindre Byer eller paa Landet. Vi har imidlertid ment, at denne Forskel bør udlignes ved et Opholdstillæg, som er knyttet til den paagældende Station og ikke som nu til Personerne.

Vi har foreslaaet Stillingsbetegnelsen „Loko-

motivfyrbøder“ ændret til „Lokomotivmaskinist“. Som Motivering har vi bl. a. fremdraget Eksempel paa, at Lokomotivfyrbøderen er gjort medansvarlig for Fejl, begaaet af Lokomotivføreren.

Vi har kort omtalt og paavist, at der ikke gives Lokomotivpersonalet Uniform, og venter, at Kommissionen ved Lønansættelsen vil tage Hensyn hertil. Beklædningsspørgsmaalet er med de meget høje Priser blevet et meget vigtigt Spørgsmaal. Vi skal ikke og har ikke antydnet noget herom; men fuld Beklædning andrager i hvert Fald flere Hundrede Kroner, som vi selv maa udrede.

Vi ved alle, at Opholdet paa Maskinen kræver en god og varm Paaklædning, som det under de nuværende Forhold er meget vanskeligt at skaffe og som kræver en meget stor aarlig Udgift, en Udgift, der langt overstiger den nuværende Lønforskell mellem vore og andre Tjenestemænds, som faar udleveret Beklædning.

Der er endvidere foreslaaet, at Lokomotivfyrbødernes Lønanciennitet regnes efter Ansættelsesdagen som fast timelønnet Haandværker.

Dette Krav er vel motiveret ved den Omstændighed, at Aspiranter i visse Perioder har været ansatte som saadan i 5 til 7 Aar. Det maa derfor være et billigt Krav, at Aspiranten medtager den erhvervede Anciennitet. Dette Krav omfatter ogsaa de nuværende Lokomotivfyrbødere.

Endelig er der stillet Krav om, at Forfrem-

melse til Lokomotivfører altid sker efter et Aars Tjeneste paa Rangermaskinen for derved at hindre, at Lokomotivfyrbøderne i en Aarrække anvendes til Førergerning uden dennes Løn.

Pensionsforholdene vil senere blive behand- lede.

I Henvendelsen er derimod ikke omtalt Løn- kravene, i nøje Overensstemmelse med Cen- tralorganisationen, hvor disse vil blive nær- mere udformet og behandlede. Dette vil nu finde Sted.

Til

Lønningskommissionen af 1917.

Dansk Lokomotivmands Forening tillader sig ærbødigst at fremsætte følgende til den ærede Lønningskommission i Anledning af den forestaaende Lønningsrevision:

1. Forslag om Afskaffelse af Lønsatserne a, b, c og d.
2. Fremstilling af hvor Lokomotivpersonalets Lønning burde ligge.
Ønske om Forandring af Stillings- betegnelse for Lokomotivfyrbøderne.
3. Uniformsspørgsmaalet.

*Forslag om Afskaffelse af Lønsatserne
a, b, c og d.*

I Lov Nummer 113 om Lønninger m. v. for Tjenestemænd ved Postvæsenets, Stats- banerne, Telegraf- og Toldvæsenet af 27. Maj 1908 er det under „Almindelige Bestemmelser § 1 anført, at Opholdsstederne klassifi- ceres saaledes, at de falder ind under 4 for- skellige Lønsatser a, b, c og d.

Disse Satser tager Sigte paa gennem for- skellige Løntrin at udjævne den Forskel i Levofoden, som findes mellem stærkt- og svagtbefolkede Dele af Landet.

Denne Maade at regulere Lønningerne paa, i Forhold til Opholdsstedernes forskel- lige Prisniveau, har Dansk Lokomotivmands Forening gennem de forløbne Aar haft Lej- lighed til at konstatere virker uheldig.

Vi skal saaledes først henpege paa, at Satsbestemmelser meget ofte virker paa en saadan Maade ved Forfremmelse, at den for- fremmede gaar ned i Løn, fordi Bestemmelsen i § 5, 1ste Stykke, sidste Punktum, foreskri- ver, at paagældendes Lønning beregnes efter det nye Opholdssteds Lønsats, og derved ska-

bes der saadanne mærkelige Forhold, at æl- dre Lokomotivmænd paa samme Station har mindre Løn end yngre.

Vi skal illustrere dette Forhold ved et Par Eksempler:

To Lokomotivfyrbødere forfremmes til Lokomotivførere 1. November 1910. Lokomo- tivfyrbøder A. var ansat den 1. August 1898, Lokomotivfyrbøder B. var ansat den 1. Ok- tober 1898, begge i Kjøbenhavn. A. forflyt- tes ved Forfremmelsen til Station paa Sats cd. B. forbliver i Kjøbenhavn paa Sats ab.

I Følge Lønningslovens § 5 bliver A.s Løn som Lokomotivfører beregnet, som havde han været Lokomotivfyrbøder paa Sats d., og som Følge heraf bliver hans Løn 1680 Kr., medens B. i Følge samme Paragraf straks er- holder 1ste Alderstillæg og faar saaledes 2010 Kr., altsaa højere Løn end sin 2 Maaneder ældre Kollega.

A. forflyttes efter Ansøgning den 1ste No- vember tilbage til Kjøbenhavn (Sats ab.) og erhoder nu 1770 Kr. i aarlig Løn.

Som Følge af Lønningslovens § 6 tilkom- mer der A. det første Alderstillæg den 1ste August 1914, og han naar da at faa samme Løn som B. (2010 Kr.), men den 1ste No- vember s. A. erhoder B. andet Alderstillæg, og har nu 2250 Kr., og først den 1ste Au- gust 1922, med Udgangen af det 12te Tjene- steaar som Lokomotivfører, opnaar A., den ældste, fremtidig at komme paa samme Løn- trin som B.

Hvad dette Forhold pekuniært betyder fremgaar tydeligt af efterstaaende Sammen- stilling.

Lokomotivfører A.		Lokomotivfører B.	
Ansat den 1/8 1898 i Kjø- benhavn. Forfremmet den 1/11 1910 paa Sats cd.		Ansat 1/10 1898 i Kjøben- havn. Forfremmet den 1/11 1910 paa Sats ab.	
1. Aar	1680 Kr.	1. Aar	2010 Kr.
2. "	1680 -	2. -	2010 -
3. "	1780 *)	3. -	2010 -
4. "	1830 -	4. -	2010 -
5. "	2010 -	5. -	2250 -
6. "	2010 -	6. -	2250 -
7. "	2010 -	7. -	2250 -
8. "	2070 -	8. -	2250 -
9. "	2250 -	9. -	2490 -
10. "	2250 -	10. -	2490 -
11. "	2250 -	11. -	2490 -
12. "	2310 -	12. -	2490 -
13. "	2490 -	13. -	2490 -
13 Aar	26.610 Kr.	13 Aar	29.490 Kr.

*) Forflyttet til Kjøbenhavn
1/11. 1912.

Heraf fremgaar, at Lokomotivfører B.

med yngste Anciennitet i 13 Tjenestear sammenlagt tjener 2880 Kr. mere end Lokomotivfører A.

Organisationen har ved flere Lejligheder rettet Henvendelse til Administrationen om at faa dette Forhold ændret, enten ved personlige Tillæg eller Anmærkning paa Finansloven.

Vore Henvendelser frugtede ikke, man opnaede intet Resultat.

Da der imidlertid i Maj 1917 opstod et Forhold, der paany understregede det paa-pegede uheldige i nævnte Paragrafer, idet en Lokomotivfyrbøder, der var stationeret i Helsingør, som Følge af Satsbestemmelserne gik ned i Løn, optog man atter Sagen.

Forholdet var dette: Lokomotivfyrbøder A. var den 1ste Maj f. A. stationeret i Helsingør, og hævede da sin Løn for Maj Maaned.

Den 5te Maj modtog han Meddelelse om, at han fra 1ste Maj at regne var forfremmet til Lokomotivfører med Station i Gedser.

Lønningsbestemmelserne bevirkede, at nævnte Lokomotivmand den 1ste Juni fik 5 Kr. mindre i Løn som Lokomotivfører, end der den 1ste Maj udbetaltes ham som Lokomotivfyrbøder i Helsingør.

Endvidere fradrog der, samtidig med hans første Lønningsudbetaling som Lokomotivfører, yderligere af hans Løn 5 Kr., der var ham for meget udbetalt den 1ste Maj i Forhold til hans nuværende Løn, fordi han da fik Lokomotivfyrbøderlønning i Helsingør.

Paa en Henvendelse om dette Forhold til Generaldirektoratet modtog Organisationen den 21. December 1917 følgende Svar:

„Under Henviisning til, at Anvendelsen af § 5 i Etatslønningsloven af 27. Maj 1908 i visse Tilfælde medfører, at Lokomotivpersonalet ved Forfremmelse gaar ned i Løn, har Foreningen i tvende hertil indsendte Andragender af henholdsvis 18. December 1915, J. Nr. 212 og 14. Oktober 1917, J. Nr. 358, anholdt om, at dette Forhold maa blive søgt ændret.

I denne Anledning skal man, efter at Sagen har været forelagt Ministeren, herved meddele, at da det af Foreningen ønskede Resultat kun vil kunne opnaas ved en Ændring i Lønningsloven, og man ikke under de nuværende Forhold har ment det rigtigt at fremsætte Forslag til en saadan Ændring, beklager man ikke at have set sig i Stand til at tage Foreningens Andragende til Følge“.

Organisationen tillader sig under Henviisning til foranførte at henstille til den ærede Lønningskommission i den ny Lønningslov at fjerne de i Lønningsloven af 1908 indeholdte

Statsbestemmelser, saaledes at Lønnen bliver ens for alle Lokomotivmænd i hele Landet, og erstatte Satserne med et Opholdstillæg for at udligne den Forskel. Satserne tager Sigt paa.

Bibeholder man Satserne og Lokomotivfyrbøderlønnen paa enkelte Trin, overstiger Lokomotivførerbegyndelseslønnen, vil der stadig fremkomme Tilfælde som de nævnte, der bevirker, at Lokomotivmænd med samme Anciennitet, samme Stilling og Station, ikke er ligelønnede, ja, endog Lokomotivmænd med større Anciennitet staar paa et ringere Løntrin end yngre.

Dette medfører Satserne, og det har aabenbart ikke været Hensigten, men naar man lægger Opholdstillæg ind i Lønnen som en Del af denne, medfører det netop saadanne Konsekvenser som særlige Alderstillæg, Nedgang i Løn og uensartet Pensionering.

Organisationen maa derfor, forsaavidt det ikke undgaas, at Lokomotivfyrbøder- og Lokomotivførerlønningerne griber ind i hinanden, da dette ogsaa er medvirkende til at skabe disse uheldige Forhold, anse det for at være paakrævet, at der i Lønningsloven indføres en Bestemmelse, der regulerer dette Forhold og hindrer, at Lokomotivmænd med samme Anciennitet ikke har lige mange Alderstillæg. Saadanne Tilfælde er ret almindelige nu, og Gennemførelsen af en saadan Bestemmelse bør da ogsaa tage Sigt paa at rette disse.

Fremstilling af hvor Lokomotivpersonalets Lønning burde ligge.

Ønske om Forandring af Stillingsbetegnelse for Lokomotivfyrbøderne.

Lokomotivfyrbødernes Lønning og Stillingsbetegnelse.

Efter en 5-aarig Læretid som Maskinlærling og efter overstaaet Værnepligtstjeneste kan den unge Maskinarbejder, hvis Maal er Lokomotivtjenesten, antages paa Prøve ved et af Statsbanernes Værksteder.

I Prøvetiden, der strækker sig over 1 Aar, beskæftiges han ved alle forefaldende Reparationer af Lokomotiverne, kører til Indøvelse som Lokomotivfyrbøder og dernæst til Erklæring om behørig Kvalifikation til Lokomotivtjenesten hos to forskellige Lokomotivførere.

Falder disse forskellige Bedømmelser som Lokomotivmand tilfredsstillende ud, ansættes han naar Prøveaaret er udløbet, som fast time-lønnet Haandværker og betragtes derefter som værende Lokomotivfyrbøderaspirant.

I Lokomotivfyrbøderaspiranttiden, der

strækker sig fra 1 til 4 Aar, anvendes han væsentlig som Reservelokomotivfyrbøder, indtil han opnaar at modtage sin Forfremmelse til Lokomotivfyrbøder, og dermed knyttes han fast til Lokomotivtjenesten.

Gennemsnitsalderen ved Forfremmelsen til Lokomotivfyrbøder er ca. 27 Aar, og i Henhold til Lønningsloven af 1908 begynder han med

1200 Kr. paa Sats d, stigende hvert 4. Aar med 120 Kr. til 1680 Kr			
1290 - — c	—	—	1770 -
1350 - — b	—	—	1830 -
1410 - — a	—	—	1890 -

2 Aar efter sin Ansættelse som Lokomotivfyrbøder tillades det ham at indstille sig til Lokomotivførerprøven, og opnaar han Karakteren „Bestaaet“, kan han anvendes til eventuel forefaldende Lokomotivførertjeneste.

Lokomotivfyrbødernes Tjenestetid er gennemsnitlig ca. 15 Aar, af hvilken han, paa eget Ansvar, anvender de sidste 6 à 7 Aar som Fører af de eenmandsbetjente Rangerlokomotiver, før han opnaar Forfremmelse til Lokomotivfører.

Lokomotivfyrbøderens Arbejde kan ved sin Art og Karakter med Rette betegnes som noget af det strengeste og ubehageligste Arbejde ved Statsbanerne; kræver af sin Udøver foruden en kraftig Konstitution stor Agtpaagivenhed, Snarraadighed og Udholdenhed. Hans Arbejde paa Togmaskinerne, der vel er af assisterende Karakter, er tiltrods herfor forbunden med betydeligt Ansvar for Sikkerhedstjenesten, og nedenfor anførte Uddrag af en enkelt Dom fortæller tydelig, at han er en Faktor for Sikkerheden, hvis Værdi man i Almindelighed er tilbøjelig til at overse.

„Den 18. Juni d. A. gjorde De Tjeneste paa Tog 917's Maskine. Da Toget nærmede sig Fredericia, saa De, at det yderste fremskudte Signal viste Signal „Kør langsomt“. Dette sagde De til Lokomotivføreren; men trods de i Tillæg II til „Bestemmelse for Lokomotivpersonalet“ ad § 15 paabudte Meldinger undlod De at sikre Dem, at denne havde opfattet Deres Meddelelse rigtigt. Endvidere undlod De, skønt De efter Deres egen Forklaring paa Grund af Dis og Taage ikke kunde faa Øje paa Indkørselssignalet, at gøre Lokomotivføreren opmærksom herpaa, og Følgen blev under de foreliggende Omstændigheder, at Toget kørte forbi det givne Stopsignal og stødte mod et paa Voldsporet henstaaende Rangertræk, der bl. a. bestod af Sovevogne fra Esbjerg. Der skete meget betydelig Skade paa Materiellet, ligesom flere Tjenestemænd blev mere eller mindre forslaaede, og det skyldtes kun en ren Tilfældighed, at ingen Mennesker blev dræbt.

De har saaledes gjort Dem skyldig i en Forseelse, hvorved Trafikken blev udsat for den største Fare, og Generaldirektionen tildeleer Dem i den Anledning en meget alvorlig Irettesættelse og ikender Dem en Bøde paa 50 Kr., der vil blive indeholdt i Deres Lønning.
(sign.) A m b t.

Vedrørende Deres Erstatningsansvar for den ved Uheldet skete Skade skal nærmere Meddelelse følge.“

Trods saadanne Omstændigheder, den faglige, maskinkyndige Uddannelse, Arbejdets Karakter og dets Ansvar har Lokomotivfyrbødernes tidligere Kolleger paa Statsbaneværkstederne, den fasttimelønnede Haandværker (Maskinarbejderen), forlængst passeret hans Indtægter.

En tidligere Revision af Lønningsloven af 1908 havde vel nok rettet noget paa dette Forhold, men at Lokomotivfyrbødernes Klassificering i 1908 selvsagt har været for lav, viser det faktiske Forhold for Maskinarbejderen i Værkstederne, idet deres Gennemsnitsløn er ca. 2300 Kr.

At Regering, Lovgiverne og Autoriteterne i Tidernes Løb ved den økonomiske Vurdering af Lokomotivfyrbøderne som Tjenestemænd har ladet sig paavirke af Stillingsbetegnelsen, er desværre en Kendsgerning, thi uden at tage i Betragtning, at denne Mand har gennemgaaet en Læretid paa 5 Aar i Maskinfaget, besøgt tekniske Skoler for at erhverve sig de tekniske Forudsætninger, der er en Betingelse for hans Ansættelse i Lokomotivpersonalet, er Bedømmelsen af ham altid sket ud fra Stillingsbetegnelsen, en Stillingsbetegnelse, der altid bringer Tanken hen paa Skibsfyrbødere, Fyrbødere ved stationære Anlæg (Varmeanlæg), ved Statens Hospitaler o. lign., af hvilke man ikke som en Betingelse kræver en Faguddannelse. Dette har bevirket, at Lokomotivfyrbøderne, der ved deres Forfremmelse fra Maskinarbejdere glædede sig over Forfremmelsen, i Tidernes Løb uden at det er honnet Ambition, paa mange Maader mærker og føler, at de behandles og vurderes ud fra helt forkerte Forudsætninger som Arbejdsmænd, der anvendes til Fyrbødergerning.

Organisationen retter derfor paa Lokomotivfyrbødernes Vegne den mest indtrængende Henstilling til den ærede Lønkommission om

1. at Bedømmelsen af Stillingen sker ud fra Faguddannelse, Arbejdets Karakter, Ansvar og Risiko.
2. At Stillingsbetegnelsen „Lokomotivfyrbøder“ erstattes med Stillingsbetegnelsen „Lokomotivmaskinist“.
3. at Lokomotivfyrbødernes Gennemsnits-

løn fastsættes saaledes, at denne mindst er lig Maskinarbejdernes Gennemsnitsløn.

4. at Lønancienniteten regnes fra Ansættelsesdagen som fast timelønnet Haandværker.
5. at Forfremmelse til Lokomotivfører altid sker efter 1 Aars Tjeneste paa Rangerlokomotiverne.
6. og at enhver Forfremmelse til Lokomotivfører maa være ensbetydende med en Lønforøgelse.

Lokomotivførernes Lønning.

Lokomotivførerstillingen opnaas efter gennem en Aarrække at have gjort Tjeneste som Lokomotivfyrbøder, og paagældendes Forhold iøvrigt har været tilfredsstillende.

I et foregaaende Afsnit har vi behandlet de Kvalifikationer, der betinger Ansættelse som Lokomotivfyrbøder. Lokomotivførerstillingen er saaledes den Avancementsstilling, Lokomotivfyrbøderen kan naa, og den Aarrækkes Tjeneste som saadan er en af de nødvendige Betingelser for at kunne fungere paa bedste og mest tilfredsstillende Maade i Stillingen. Erfaringen og den forudgaaende Uddannelse i Maskinfaget er den bedste Ballast for Lokomotivførerne.

Lokomotivførerne rekrutteres altsaa fra Lokomotivfyrbøderne, disse fra Statsbanernes Maskinværksteders Personale, og dette faar sin Tilgang fra Maskinarbejderne i den private Industri. Da Gennemsnitslønnen nu paa disse Værksteder er højere — for den københavnske Fabrikantforenings Vedkommende ca. 2400 Kr. og paa Statsbanernes Værksteder ca. 2300 Kr. — saa vil man kunne indse, at det bliver umuligt i Længden at faa den fornødne Tilgang af gode Arbejdere.

Naar den unge Maskinarbejder stilles overfor Valget, enten at fortsætte paa Værkstederne for en Gennemsnitsløn af ca. 2400 Kr. eller at gaa til Lokomotivtjenesten for en Begyndelsesløn af, i heldigste Tilfælde, 1410 Kr., saa kan det ikke ventes, at det altid bliver de bedste Folk, der vælger Lokomotivtjenesten. Der er altid, og vil under alle Forhold være en Del udmærkede Folk, som trods dette gaar denne Vej, fordi disse altid har været opsatte paa at blive Lokomotivmænd; men det kan ikke undgaas, at der sammen med disse kommer en Del, som er skubbende ud af Værkstederne, fordi de er af for ringe Kvalitet.

Vi beder Kommissionen erindre, at Lokomotivfyrbøderne danner Grundstammen for Lokomotivførerne. Disse to Kategorier hører sammen. Er den første mindre god, kan

det ikke undgaas, at den anden efterhaanden vil tabe i Kvalitet.

Lokomotivførerergerningen kræver efterhaanden som Toggangen forøges, og Maskinerne bliver større og mere komplicerede stedse større Paapasselighed og Agtpaaagivenhed, for at Tjenesten kan udføres med fornøden Sikkerhed, Præcision og Økonomi. Af alle Tjenestemænd er Lokomotivføreren sikkert den, der oftest er udsat for at sætte sin Stilling overstyr. Hver Gang han fører Toget over Banen hen mod et Signal, er han udsat for at kunne gribe Fejl, gøre forkert Beregning og derved afstedkomme Ulykke paa Menneskeliv, samt Skade paa Gods og Materiel. Sker en saadan Ulykke, og Lokomotivføreren kendes skyldig, vil han miste sin Stilling.

Dette hører jo med og maa tages med, men derfor bør der sikkert drages Omsorg for, at Staten kan sikre sig, at det bliver udelukkende gode Folk, der knyttes til Lokomotivtjenesten.

Paa Finansloven for indeværende Aar er der stillet Forslag om en Forhøjelse af Værkmestrenes Lønninger, fordi disse Stillinger lønnes daarligere end Haandværkerne, for hvem de skal være Ledere. Maa vi gøre opmærksom paa, at Lokomotivførernes Lønninger ligger endnu lavere, altsaa under den Løn, der betales til Statsbaneværkstedernes daarligst betalte Haandværkere.

Lokomotivførerne kan i det højeste opnaa at faa som højeste Løn Gennemsnitslønnen for Smede- og Maskinarbejdere i København.

Efterhaanden som der anskaffes større og mere komplicerede Lokomotiver, kræves der af Lokomotivførerne en stedse større Indsigt og Forstaaelse, om der skal opnaas den med Anskaffelsen tilsigtede Økonomi. Dette spiller navnlig en stor Rolle med de nuværende høje Brændselspriser, om der opnaas den størst mulige Nyttvirkning af Kullene eller ikke.

Dersom man vilde henvende sig hos private Virksomheder, hvor Brugen af Materialier kontrolleres skarpt, saa vilde man faa bekræftet, at der er meget stor Forskel i Forbruget, eftersom Maskinisten omgaas disse med større eller mindre Forstaaelse. Det samme kan tildels aflæses paa Statsbanernes Kulregnskaber. Dersom det paa samme Maade var muligt at aflæse Reparationsudgifterne ved Lokomotiverne, eftersom de bruges af den dygtige og omhyggelige Fører eller af den mindre delige, saa vilde man ogsaa her komme til samme Resultat, at det er god Økonomi for Staten at knytte gode Folk til sig, selv om man for at opnaa dette maa betale en noget højere Løn.

Der lægges ofte Vægt paa, at en Stilling betegnes som ledende, eller at paagældende er kontoruddannet. Derimod synes man ikke at lægge Vægt paa en forudgaaende teknisk Uddannelse. Denne Uddannelse og det med Lokomotivførerstillingen forbundne Ansvar, saavel som Stillingens Betydning i økonomisk Henseende, er de Faktorer, som maa lægges som Grundlag for en Beregning, for en Tilmaaling af Lokomotivførerens Løn.

Skønt der ikke til Lokomotivførerstillingen er hæftet Betegnelsen ledende, kan vi dog med fuld Ret betegne Stillingen som saadan. Lokomotivføreren bærer alene Ansvaret for Toget under Kørselen, han alene maa afgøre, hvorledes der i enhver Situation maa handles; han har ingen Overordnet ved sin Side, som tager Ansvaret for mulige Fejlgreb.

Lokomotivføreren maa endvidere ved forefaldende Uheld under Kørselen træde til og skønne over, hvorvidt Uheldet kan afhjælpes uden Tilkaldelse af Hjælpevogn og Mandskab. Han maa hurtigt og klart kunne overse Situationen og tage sin Beslutning. Kan Tilkaldelse af Hjælp undgaas, maa han, som den ansvarlige Leder af Arbejdet, sørge for at tilendebringe Arbejdet i kortest mulige Tid, saa at Trafikforstyrrelsen kan indskrænkes til det mindst mulige. Man kan sikkert ogsaa med fuld Føje fremhæve, at en Stillings Ansvar kan betinge en større Løn end mange Arbejdslederes, fordi saa uendelig meget afhænger af den samvittighedsfulde Udfyldelse af en ansvarsfuld Gerning, og som saadan maa uomtvistelig Lokomotivførerstillingen betegnes.

Vi skal i det følgende give en kortfattet Oversigt over Lokomotivførernes Lønforhold siden 1864. — I 1864 var Lokomotivførernes Slutløn 1400 Kr., i 1870 1600 Kr., og i 1874 1800 Kr., en efter Datidens Forhold nogenlunde rimelig Løn. Fra 1874 til 1903, i 29 Aar, stod Lønnen paa samme Stade. Følgen heraf var, at Lokomotivførerne deklasseredes, efterhaanden gled ned fra det Niveau, de den Gang stod paa.

I 1903 forbedredes Lønnen til 2100 Kr. og i 1908 til 2490 Kr.

Stillingen er nu den, at Lokomotivførerne lønnes med

1770 Kr. stigende til 2490 Kr. paa Sats ab.
1680 Kr. stigende til 2400 Kr. paa Sats cb.

Stigningen i Lokomotivførernes Løn har ikke paa langt nær kunnet holde Trit med den Stigning i Løn, som har fundet Sted for andre Tjenestemænd. Hvis man tager nogle andre Grupper af Tjenestemænd, som i 1864, 1869 og 1874 stod paa et saadant Lønstade, at man i den Henseende kunde anvende dem

til Sammenligning, ser man, at Slutlønningerne er meget større end Lokomotivførernes.

Dersom man sammenholdt Stigningen af Lokomotivførernes Slutløn med den tilsvarende for Tjenestemænd, man nærmest kan sammenholde med Lokomotivførerne, saa vil man se, at den gennemsnitlige Slutlønstigning for disse har været 44 Kr. 47 Øre, medens Lokomotivførernes kun er steget med 24 Kr. 77 Øre pr. Aar.

Hvis man forudsatte, at Lokomotivførerne i Aarenes Løb havde fulgt den her omtalte Gennemsnitsstigning, vil man komme til det Resultat, at Lokomotivførernes Slutløn vilde være bleven ansat til ca. 3350 Kr. i 1908.

Vi skal i Overensstemmelse med det i forrige Afsnit fremsatte tillade os at foreslaa, at Lokomotivførernes Begyndelsesløn fastsættes saaledes, at der med Forfremmelse fra Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører ogsaa er forbundet en Lønstigning.

Da Forfremmelse til Lokomotivfører finder Sted ved 40-Aars Alderen, vil Lokomotivførerne forinden højeste Løn naas med tre 3-aarige Alderstillæg være ca. 50 Aar.

Vi tillader os at henstille, at højeste Løn naas paa 6 Aar, for at saa mange Lokomotivmænd som muligt kan naa højeste Pensionslønsats.

Uniformering.

Man tillader sig at henlede den ærede Kommissions Opmærksomhed paa, at Lokomotivmændene i Modsætning til det Personale, de sidestilles med, ikke er normeret med fuld Beklædning.

Man kan vel uden Overdrivelse sige, at Arbejdet paa Lokomotivet hører med til de Bestillinger, hvor Forbruget af Arbejdstøj er størst. Eftersynsarbejdet saavel som Arbejdet under Kørselen paa den snævre Fyrplads bidrager til, at Klæderne hurtig ødelægges. Arbejdet paa den aabne Fyrplads med dets stadig skiftende Temperatur tvinger Personalet til for at undgaa Sygdom at være godt forsynet med varmt Tøj, og som Følge heraf og paa Grund af, at Klæderne hurtig ødelægges, er Udgifterne hertil uforholdsmæssig store.

Der udleveres Personalet 1 Hue hvert Aar og 1 Kappe hvert tredie Aar. Endvidere til Lokomotivførerne 1 Kittel hvert Aar (første Gang antagelig April 1918) samt til Lokomotivfyrbøderne et Sæt Overtrækstøj hvert Aar.

Organisationen skal derfor i Forbindelse med det i forudgaaende Afsnit anførte tillade sig at henlede Opmærksomheden paa dette Forhold, idet man gaar ud fra, at dette kan have nogen Indflydelse paa Lønansættelsen.

Hovedbestyrelsen.

„Etats-Kuren“.

„Etats-Kuren“ vil ved bevilget Statsfilskud være i Stand til i 1918 at huse to Hold Patienter, det første fra 28. April til 15. Juni, og det andet fra 18. August til 5. Oktober. Hvert Hold vil kunne optage indtil 16 mandlige og kvindelige Tjenestemænd af Civiletagerne.

„Etats-Kuren“ behandler Tjenestemænd, der lider af funktionelle Nervesygdomme (alm. Nervositet) uden dybereliggende kronisk Sygdomsaarsag, og som ikke kræver Specialhægebehandling, Sengeleje eller fordrer stræng Diæt.

Deltagelsen i Kuren er bindende for 7 Uger, med mindre Kurens Læger maatte fordre Afbrydelse grundet paa Sygdomsforfald hos Deltageren eller anden uforudselig tvingende Grund maatte tale derfor.

Deltagerne er forpligtede til at følge Kurens Plan. Kurmidlerne er rationelt, lettere Snedkeri efter den danske Skolesløjds Principper og tilrettelagt for Øjemedet samt visse hygiejniske Kurovelser, hovedsagelig Friluftøvelser, som tager Sigte paa Aandedræt og Muskulatur m. m. Sløjden og Kurovelserne ledes af Statens Sløjdsinspektør, bistaaet af en særlig uddannet Kurlærer.

De tilvirkede Genstande er Deltagerens Ejendom.

Til „Etats-Kuren“ er knyttet Læger, som daglig giver Konsultation og tilser Deltagerne.

Kuropholdet er gratis. Deltagerne betaler selv Hen- og Hjemrejse samt for Transport af Rejsegods til og fra Kobæk.

Deltagerne skal selv medbringe personlige Brugs- genstande, saasom Toiletgenstande, Bordservietter med Ring, Haandklæder, Lagener, Hovedpude med Betræk, Dynner og Tæpper. Da Kurstedet ligger umiddelbart ved Kysten, bør sensible Kurdeltagere indrette sig derpaa med Hensyn til Garderobe og Sengetøj. — Gode Senge med Kædebund og Underbredselse findes.

Det anbefales Deltagerne at medbringe et ældre Sæt Tøj til daglig Brug, et ældre, men godt Sæt vandtæt Fodtøj til Brug under Kurgangen o. l. og endelig passende Overtøj til Regnvejr (Regnfrakke).

Ernæringskort til Kurperioden maa medbringes af hver Deltager.

Mødedagen for det første Kurophold er den 28. April d. A., Kl. 12,30 Em. i Skelskør ved Banegaarden, hvor Vogn forefindes. Af Hensyn til Kurens Arbejdsplan er Mødetiden obligatorisk.

Til samtidig Indsendelse med den til Etaten af Ansøgeren ad tjenstlig Vej direkte indgivne Ansøgning om Deltagelse i Kuren kan Blanketter til Læge- attest af Ansøgerne faas ved direkte Henvendelse til Regnskabschef C. V. V. Munk, Adolph Steens Allé 9, 1. Sal, Kjøbenhavn V.

Jacob Andersen,
Vicepostinspektør.

M. Buch,
Godsbestyrer.

Bonnevie,
cand. polit.

Kgl. Pakhusforvalter

Munk,
Regnskabschef i Telegrafvæsenet.

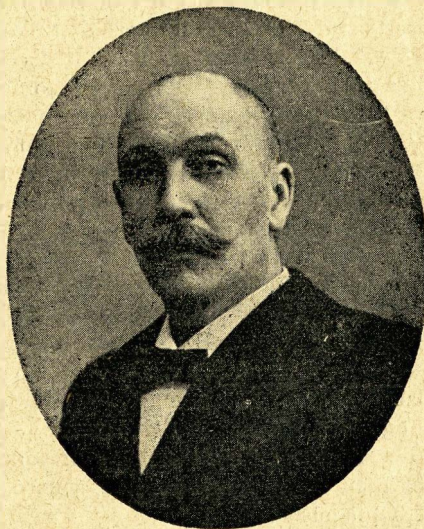


Delegeretmødet.

Kredsgeneralforsamlingerne og det aarlige Delegeretmøde afholdes 24. og 25. April i Forsamlingsbygningen, Østergade, Aarhus.

Lokomotivpersonalets Hjælpe- fonds Generalforsamling afholdes 24. April Kl. 6 Em. pr. i Forsamlingsbygningen, Østergade, Aarhus.

25 Aars Jubilæum.



V. Harmon.

Den 1. April fejrede Lokomotivfører V. Harmon 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. Jubilaren paabegyndte sin Virksomhed i Banernes Tjeneste 6. April 1891 i Værkstederne i Kjøbenhavn. Efter knapt 2 Aars Forløb ansattes han som Lokomotivfyrb. samme Sted 1. April 1893, men flyttedes den paafølgende Maaned til Skelskør, hvorfra han forflyttedes ved Forfremmelsen til Fører 1. April 1900 til Nyborg, hvor han siden har været.

Jubilaren er meget afholdt blandt Lokomotivmændene, er en god og velanset Kollega, som paa sin Jubilæumsdag modtog mange Beviser herpaa.

Fra det daglige Liv.

Hr. Redaktør!

Maa jeg bede om Plads for nogle Linier i Dansk Lokomotiv Tidende.

I løn for 2. Distrikt ny Kørselsfordeling for Lokomotiver, gyldig fra 1. Marts 1918, henledes min Opmærksomhed særlig paa 8. Tur i Vamdrup, idet en Anmærkning har følgende Ordlyd: Anm. 2: 1 Depotarbejder kører daglig undtagen Tirsdag og Torsdag 4943 (S og H Fsp. 967) Vm.—Lk., Pass, 2946 Lk, —Vm.“ Der maa vel være for lidt Lokomotivpersonale, naar Depotarbejderne saaledes skal køre i Tur; rigtignok har der været udkommanderet Lokomotivfyrbødere til at forrette Tjeneste i over 50 Dage, men det er foruden den Tjeneste, Depotarbejderne har forrettet.

Jeg maa dog oplyse, at en Lokomotivfører har været sygemeldt i længere Tid, og som saadan har der været Afløsning for denne. Det er ikke en Lokomotivfører, der har været udsendt til denne Afløsning, men en Lokomotivfyrbøder; men der er i Rangerturen en Lokomotivfører, som saa forretter Tjeneste i den sygemeldtes Tur, og Rangerturen besættes derefter af den udstationerede Lokomotivfyrbøder.

Jeg mener nu, det vilde være rigtigst, om en Lokomotivfører blev udstationeret for at overtage den sygemeldtes Lokomotivførers Tjeneste, idet den Lokomotivfører, som kører i Rangerturen, jo ikke gaar til Reserve og for der at paatage sig den Tjeneste, der falder af ved Permission o. l.

Vil De, Hr. Redaktør, være saa venlig at svare mig paa nogle Spørgsmaal, nemlig, om min Formening om Depotarbejdere ikke maa køre i fast Tur, er rigtig, samt om det er Dem bekendt, om der findes Lokomotivførere ved De danske Statsbaner, som bliver udstationeret til Afløsning for saadanne ved de forskellige Depoter her i Landet?

Saa er der ikke mere. Men muligvis kommer Undertegnede igen med nogle Linier senere.

Tak for Optagelsen.

Alles Andersens Ven.

Da man i sin Tid forhandlede med Direktøren om Depotarbejdernes Anvendelse som Lokomotivfyrbødere, enedes man om følgende Hovedregel: at Arbejdsmand kun maatte anvendes til saadan Tjeneste paa Søndage, ved Højtider og andre Lejligheder, hvor der i forholdsvis korte Tidsrum kræves et betydeligt større Lokomotivpersonale end ellers, og de maa kun anvendes ud fra saadanne Depoter ved hvilke der er stationeret Reservepersonale, d. v. s. Personale udenfor de faste Ture. — I Henhold til en senere Skrivelse fra Direktøren til Maskinbestyrerne af 19. Januar 1915, tillades det midlertidig at se bort fra den sidste Bestemmelse ang. Anvendelse af Remisearbejdere paa Depoter, hvor der intet Reservepersonale findes. Det

fandt Sted paa Grund af den stærke Godstrafik. Vi maa gaa ud fra, at den Anvendelse, der er Tale om, er et klart Brud med Overenskomsten, thi Anførelsen i Kørselsfordelingen af, at en Depotarbejder daglig kører o. s. v., kan under ingen Omstændigheder dækkes af en eneste af de Bestemmelser, man da enedes om. — Den stærke Trafik kan det heller ikke komme ind under, og vi er af den Formening, at omtalte Skrivelse af 19—1—15 maa være annulleret igen. Det er kun undtagelsesvis, at Depotarbejdere maa anvendes og absolut ikke til den almindelige daglige Trafik. Ja, det ser ud, som om der er for lidt Lokomotivpersonale; men det kan der vel raades Bod paa. Der er sikkert arbejdsløse Maskinarbejdere nok, der ønsker Beskæftigelse. — Med Hensyn til Udstationering er Reglen, jo den, at der udstationeres Lokomotivførere for Lokomotivførere, og vi kan egentlig ingen anden Grund se til, at dette ikke sker i Vamdrup, end at der spares ved at sende en Lokomotivfyrbøder. Hensigten med Anbringelse af paagældende Fører i Rangerturen er vel den, at han skal afløse paa Strækningen og erstattes med en køredygtig Lokomotivfyrbøder i Rangerturen. Vi kan ikke, med det Kendskab vi har til Forholdene, se, saa længe Rangermaskinespørgsmaalet ikke er løst, at der er særlig Grund til at rejse Spørgsmaalet i den omskrevne Anledning. Red.

Anciennitetsreglerne.

Hr. Redaktør!

Jeg tillader mig at lægge Beslag paa en lille Plads i Lokomotiv-Tidende angaaende Anciennitetsreglernes Anvendelse overfor Medansatte, som har været holdt tilbage ved Forfremmelse til Lokomotivfører, ved en Turbesættelse.

Vor ærede Hovedbestyrelse har bestemt, at Tilbageholdtes Anciennitet skal regnes fra Ansættelsen som Lokomotivfyrbøder.

Naar en Lokomotivfører skal anbringes i fast Tur, saa er det en Tjeneste han tildeles efter sin Anciennitet som Lokomotivfører og ikke efter hvor mange Aar han har været ansat som Lokomotivfyrbøder.

Det Tilfælde her sigtes til — og den Slags er der flere af for Tiden — drejer sig om Pladser i fast Tur, der er blevne ledige paa Grund af Togindskrænkninger. Nu gives der altsaa her en Lejlighed til at faa en Tilbageholdt anbragt i fast Tur, selv om Vedkommende er 3—4 Aar yngre som Lokomotivfører.

Kan dette kaldes Retfærdighed?

Man kan vel kalde det Udnyttelse af Konjunkturerne.

Naar denne ulykkelige Verdenskrig en Gang faar Ende, og Toggangen igen bliver normal, saa faar Tilbageholdte jo Oprensning, og for mig staar det, som det sker paa Kollegaers Bekostning.

Skulde man ikke have et lille Fortrin, naar man har passet sin Tjeneste saaledes, at man bliver forfremmet efter sin Tur, fremfor de, hvis Opførsel har været saadan, at de bliver holdt tilbage ved Forfremmelse.

Jeg synes, det er saa rimeligt, at hvis en Mand forser sig, saa maa han tage Følgerne af Forseelsen. Han maa virkelig finde sig i, at hans Anciennitet regnes fra det Tidspunkt, da han blev forfremmet.

H.-B. henviser til Anciennitetsreglernes Punkt 3, Stykke 3 og Punkt 6. De nævnte omhandler kun Forflyttelse og Tilbageflytning, de kan forøvrigt ogsaa trænge til Revision med Hensyn hertil.

Der siges, at vi skal ikke yderligere straffe dem, der har været holdt tilbage.

For Eksempel: En Tilbageholdt er i fast Rangertur, han holder den ældste Lokomotivfyrbøder i Iltogsturen udelukket fra at komme i Rangertur, den ældste i Godstogsturen fra at komme i Iltogstur o. s. v. hele Rækken ned. Hvem bliver saa straffet?

Nej, lad dem blive paa den Plads, de ved egen Skyld er kommen til at staa paa, saa tror jeg, vi kommer Retfærdigheden nærmest.

Naar en Lokomotivfyrbøder søger om at blive holdt tilbage ved Forfremmelse paa Grund af private Forhold, skal han saa ogsaa, ved en given Lejlighed, have sin Anciennitet regnet fra hans Ansættelse som Lokomotivfyrbøder.

Det skulde glæde mig, om Anciennitetsreglerne kunde blive optaget til Behandling paa det forestaaende Delegeretmøde, der kan jo blive Lejlighed til at høre flere af D. L. F.s Medlemmers Mening.

H.

Har den ærede Indsender ikke haft det Fortrin at blive forfremmet uden om den Tilbageholdte, og har hans Tilbageholdelse ikke bevirket, at andre er blevne forfremmet før Tiden? Vi mener dette, og dette betyder økonomisk Gevinst. — Der kan ikke blive Tale om, at dette, at en Medansat faar sine Rettigheder igen, sker paa andres Bekostning. Der sker kun det, at han placeres paa rette Sted, og at Retfærdigheden sker Fyldest, kan vel aldrig blive uretfærdig. — Synes den ærede Indsender virkelig, at en Tilbageholdt, der gør Tjeneste i en Rangertur, derved kommer til at straffe andre? Vi mener, at han, naar han stadig kan anvendes som Lokomotivfører paa en Rangermaskine, med det med Stillingen forbundne Ansvar, ogsaa burde have været Fører, og at det er Tilbageholdte, der straffes. Vi arbejder for Førere paa Rangermaskinerne, ikke for at besætte disse Pladser med Lokomotivfyrbødere. Det bliver et ganske andet Spørgsmaal, naar en Ansat ønsker sig holdt tilbage. — Han giver frivillig Afkald paa en Del af sin Anciennitet, og den kan han ikke vinde tilbage igen. Der vil paa Delegeretmødet foreligge Forslag til enkelte Ændringer af Anciennitetsreglerne, hvorved den ønskede Lejlighed er til Stede.

Red.

Vælgermøder for Stats- og Kommunale Tjenestemænd i Kjøbenhavn og paa Frederiksberg

afholdes i

GRUNDTVIGS HUS

Hotel „Dannevirke“, Studiestræde 38

Tirsdag den 9., Onsdag den 10., Torsdag den 11. April, Kl. 8 Aften.

De forskellige Partier og de af disse i Kjøbenhavn og paa Frederiksberg opstillede Kandidater er indbudt:

Tirsdag den 9.: „Det konservative Folkeparti“ og „Det ny Højre“;

Onsdag den 10.: „Det radikale Venstre“;

Torsdag den 11.: „Det socialdemokratiske Parti“.

Til disse Møder har hver Stats- eller kommunal Tjenestemand, der tilhører en af de Fællesrepræsentationen tilsluttende Organisationer Adgang.

Adgangskort kan efter 1. April mod Forevisning af Medlemskort afhentes i Etatsforeningernes Fælleskontor, Vesterbrogade 18, 2. Sal hele Dagen, Dansk Jernbaneforbunds Kontor, Istedgade 30, St. (Kl. 10—4), Kommunalt Arbejderforbunds Kontor, Colbjørnsensgade 5, 1. Sal (Kl. 6—8 Aften).

Giftede Tjenestemænd kan paa Kortet medtage deres Hustru.

Da hvert af Møderne kun kan overværes af ca. 1000 Medlemmer, bedes man sikre sig Kort snarest; de enkelte Medlemmer kan kun faa Kort til et af de nævnte Møder.

Efter Kl. 8 vil der, saafremt Pladsen tillader det, blive givet Adgang for Medlemmer uden Adgangskort mod Forevisning af Medlemskort til deres Forening.

I første Halvdel af April vil der blive afholdt

AMTSMØDER FOR TJENESTEMÆND

i Slagelse, Nykøbing F., Odense, Fredericia, Aarhus; Aalborg, Esbjerg og til hvilke samtlige de i de erspektive Amter opstillede Kandidater vil blive indbudt.

Ledende Mænd indenfor Tjenestemandsoorganisationerne vil komme til Stede som Indledere.

Angaaende Tid og Sted for Mødernes Afholdelse henvises til senere Bekendtgørelse i de lokale Blade.

Hjertelig Tak.

Lokomotivførerne paa Falster takkes hjerteligst for den for mig afholdte smukke Afskedsfest paa Gedser Hotel, og min bedste Tak bringes for den smukke Erindringsgave. Ligeledes takkes Lokomotivmesteren

for de gode og smukke Ønsker han udtalte ved Festen.

Jens Poggensee,
pens. Lokomotivfører.

Til Medlemslisten.

Overgaaet fra D. S. og M. F. til D. L. F.

Aspirant V. A. Looft,
„ J. V. Jensen,

Fredericia.
Thisted.



HAFNIA

Samlede Garantimidler pr. 1. Januar 1918

ca. 85 Millioner Kroner.

Samlet Forsikringsbestand pr. 1. Jan. 1918

ca. 300 Millioner Kroner.

Emanuel Møller & Co., Vinhandlere,

St. Pederstræde 34 og 36 (ved Vestervold).

Telefoner 4518—2897

Kvaliteten gør Udslaget.

Ved nye Etableringer og eventuelt Skifte af Leverandør vil d'Hrr. Købmænd ikke blive skuffede ved at træde i Forretningsforbindelse med os. Som Grund for dette anføres, at vi siden Etableringsaaret 1895 har opnaaet en meget betydelig Omsætning.

Telf.
3356

Broberg

Telf.
3356

16 Amagertorv 16.

Hvide og crème Gardiner.

Absolut største Lager og billigste Salgssted.

Benyt Marts og April Md. til Deres Indkøb.

Leverandør til Varelotteriet.

10 % Rabatkupon. Tag mig med, naar De køber.

Forlang overalt

Dæhnfeldts

danske Frø

til Mark og Have

samt danske Blomsterlæg.

Hvor de ikke faas, bedes man forlange illustr.
Katalog direkte fra

A/S L. Dæhnfeldt, Odense.

(For Kbhvn.: Købmagerg. 22)

Bekendtgørelse

til Dansk Lokomotivforbunds Medlemmer.

Det meddeles de ærede Medlemmer, at der er aabnet et 1ste Klasses Møbelmagasin, hvor de erhoder 10 pCt. foruden en yderst billig Pris paa alle Møbler. Ratebetaling kan indrømmes. Ærbødigst

Snedkermester **Anton Dam,**
2 Enghavevej 2 (Hj. af Vesterbrog.)

Blomsterforretningen „Clara“

(Carl Jørgensen)

Vesterbrogade 194. Tlf. Vester 1357 y

anbefaler sit store Udvalg i Blomster saavel afskaarne som Potteplanter.

Kranse leveres til alle Priser med friske Blomster.

Engelsk Spisestue, smuk, lys Eg, komplet, 500 Kroner
Komplet hvidlakeret Soveværelse 450 —
Moderne Eg. Spisestue. 250 —
Komplet Eg. Herreværelse 350 —

Bjelkes Allé 18 St. o. G.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Redaktion: Vesterbrogade 98 a², Kjøbenhavn B. Tlf. Vester 2895 v.

Abonnementspris: 2 Kr. 50 Øre aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Ekspeditioner: { For Kjøbenhavn: C. Hansen, Sommerstedgade 22², Telefon Vester 4011.
For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.

Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

Den mest økonomisk og let teste Maade at bruge Hushold nings sæbe paa. Faas overalt.

Damer!

Hattene pyntes gratis.

Vi har nu fremlagt vore Straahatte til Damer og Børn. Billigste Priser paa Pladsen. Kun i Partivarehandelen. Frederiksborggade 1 (lige overfor Rosenborggade.)

Vesterbros Skotejshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres **FODTØJ**

Leverandør i Forretningen grundlagt 1879.

Ryg

CREMO
Tobak.