



19. Aarg. Nr. 1.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN

2. Januar 1919.

Lokomotivføreren.

Paa Hjul, der sammenkoblet af Jern og oljet Staal,
 henfarer den, der satte sig *T i d e n* som sit Maal —
 en Rytter paa sin hede Hest, hvis Hjerte er et Baal ...
 Til Kobbelstængers Tærsken, til Hjulbandagers Tramp,
 som Hestens staaiblaa Hove,
 der gnistrer gennem Skove —
 En Drøm af Ild og Damp —
 der kastes frem i Rummet, af Kul og Hænders Kamp ...

Skinnens blanke Kurve, der smidig og oval
 er smykket med en Ildblomst, det glødende Signal —
 henfarer i en rytmisk Takt, der drømtes af en Gal ...
 den tro og tavse Rytter, der ryster Jord og Skov,
 for Døden uden Dækning —
 »Min kære, blanke Strækning
 jeg pløjed med min Plov —
 hvor mangen Mand blev pløjet ned, og mange Fugle sov —

»Huset« iblandt Lygter, ved Manometrets Naal
 hos Stænger, der er drevet af strengt og dejligt Staal —
 dér dænges sorte Dynger ind i Bugens hvide Baal ...
 Der er saa hedt som Helved ved Døren til mit Fyr,
 i Ildens hvide Indre,
 hvor *T i d e n s* Stjerner tindre ...
 i Dybet paa mit Dyr —
 min vilde Hest, hvis Manke er hvid af Dampens Skyr.

Den Haand, der sikkert hviler, paa Regulatorarmen,
 den isnes ej af Kulden, den hedes ej af Varmen.
 Den føler alt, og kender alt, hver Lyd igennem Larmen —
 Den drejer alle Haandtag, den lukker, aabner Haner.
 Den staar i Fløjtsignalet,
 naar Tog blir overhalet —
 naar Flag og grønne Faner
 har meldt, at der kan buldres ad Nattens frie Baner.

De slumrende Waggoner, der hviler under Jaget ...
 er fjernt fra Hestens Hede og Hovene og Braget.
 De Rejsende, der aldrig saa en Flig af Fareflaget ...
 er fjernt fra Sammenstødet, som ingen ved, naar skér.
 De slumrer og de smiler.
 Han vaager ved Ventiler —
 Han lytter og han sér
 ud i det hvide Mørke, naar det taager og det snér.

Paa Hjul, der sammenkoblet af Jern og oljet Staal,
 med Ryg til Nattefrosten, med Front imod et Baal —
 henfarer den, der satte sig *M i n u t t e r n e* som Maal ...
 Hans Liv er Kilometre, hans Sjæl det Øjeblik,
 da Vingen paa Signalet
 fra rødt til grønt blev halet —
 den midtpunktstille Prik,
 hvorom en »Fører« tempodrejer Togenes Trafik.

O, dette Kast af Kræfter, af overhedet Tryk,
 hvorunder Jernkolossen i svage Stød og Ryk
 gaar hensynsløst i Taagen ind, naar den er hvid og tyk.
 Til Kobbelstængers Tærsken, til Hjulbandagers Tramp,
 som Hestens staaiblaa Hove,
 der gnistrer gennem Skove —
 En Drøm af Ild og Damp,
 der kastes frem i Rummet, af Kul og Hænders Kamp.

EMIL BØNNELYCKE.

Ved Aarsskiftet.

Det Aar der gik, bragte os endelig en Afslutning paa Verdenskrigens Rædsler. Det Aar vi lige er begyndt paa bringer os Freden, og forhaabentlig en Fred, der gør det umuligt, at en saadan Krig nogensinde kan komme igen.

(Først nu da Krigen er ophørt kommer det til at staa rigtig klart for ens Bevidsthed, hvor meget der er slaaet i Stykker og hvor grundigt Verden og de enkelte Samfund maa skabes om, forinden den nye Freds Ro kommer til at hvile velgørende over saavel de hidtil krigsførende og over de neutrale Nationer.

Den lammende Utryghedsfølelse, som beherskede alle Mennesker, er, trods Krigens Ophør, endnu ikke forsvunden; thi saa længe Bolschevismen har Magten i Rusland og lurende stikker Hovedet frem i Tyskland og andre Lande, saa længe der ikke er naaet velordnede Tilstande i vore Nabolande, saa længe falder Menneskene ikke ind i Tryghed og Arbejdsfred. Vi venter fulde af Uro og brændende af Haab om et nyt og bedre Samfund paa, hvad Fremtiden vil bringe.

For Tjenestemændene som for alle andre Borgere her i Landet er det af Betydning, at ordnede Tilstande snart indtræder, saa at man atter kan overse, hvor man er; først naar Livet atter former sig normalt — i den nye Tids Forstand normalt —, først da er man paa den rigtige Side.

1918 bragte os stigende Dyrtdid, og trods Dyrtdidstillægslovgivningen og den midlertidige Lønninglov sidder Tjenestemændene stadig haardt i det; thi hvad der end bliver gjort, bliver det gjort for sent; Foranstaltningerne er forældet før de kommer til Verden.

Aaret der gik var et Arbejdsaar for vor Organisation; Medlemmerne forstod fuldud Berettigelsen i Kravet om forhøjet Kontingent og Dansk Lokomotivmands Forening gaar ind i 1919 med et betydeligt forøget Reservefond.

Aaret gav os meget Arbejde med Lønnings-sagen, og det gav os en klar Forstaaelse af, at vi Lokomotivmænd kommer til at føre vor Lønkamp alene.

Det Aar vi er kommen ind i bringer os sandsynligvis ikke den længselsfuldt ventede Lønreform, men Aaret vil dog blive præget af Arbejdet paa at faa skabt en saa god Lønningsslov for Lokomotivmændene som det er muligt. Herpaa vil alle gode Kræfter blive sat ind.

Men skal vore Krav kunne rejses med Styrke, saa maa ogsaa det Arbejde, der skal udføres, være underbygget paa bedste Maade saavel moralsk som pekuniært; Medlemmerne maa i fylket Flok staa bag de ledende Mænd, vel vidende, at det er derpaa det beror, om Arbejdet skal lykkes.

I Haab om, at Arbejdet maa forme sig paa bedste Maade i det nye Aar, og at Medlemmernes Forventninger bringes i Opfyldelse, vil vi ønske alle vore Medlemmer og Læsere et godt og

Glædeligt Nytaar!

Et Tilbageblik.

Den 1. Januar var der gaaet 20 Aar, siden vor Forening traadte ud i Livet og begyndte sin Virksomhed.

Paa et Møde 10. December 1898 paa Gl. St. Thomas i Frederiksberg Alle i Kjøbenhavn var det enstemmig blevet besluttet at danne en Forening for Lokomotivmænd her i Landet. Rammerne var ikke saa snevre som nu, idet alle Lokomotivmænd havde Ret til Optagelse og derfor kom Foreningen ogsaa til at omfatte Privatbanernes Lokomotivmænd o. fl. a., f. Eks. Frihavnens Rangerførere. Den, der skriver disse Linier, erindrer en Ting, som for Nutidens moderne Foreningsmænd vil synes utroligt, men som ikke desto mindre er historisk: Forinden man overhovedet kunde tænke paa at danne Forening, maatte man først underdanigst anmode højere Vedkommende om Tilladelse og dernæst forelægge Lovene for den paatænkte Sammenslutning forinden den kunde begynde at virke. — Det er kun 20 Aar siden.

Hindringerne overvandt og der var saavist heller ikke Spor af revolutionært i hele Bevægelsen; den var, set med vore Øjne,

overmaade skikkelig, og ingen vilde paa det Tidspunkt have tænkt sig at vise den Fasthed i Opræden, som Organisationen siden har lagt sig til. Organisationens første Formand blev nu pens. Lokomotivfører C. W. Roosen, og Foreningen fik Navnet „Dansk Lokomotivfører og Fyrbøder Forening“. Kontingentet fastsattes til 25 Øre pr. Maaned, men forhøjedes allerede 1. Oktaber samme Aar til 50 Øre. Medlemmerne fik en Gang maa- nedlig det svenske „Lokomotivmanna og Maskinist Tidning“, der var antaget som Fag- og Foreningsblad for „D. L. og F. F.“

C. W. Roosen fungerede ikke længe i Stillingen som Formand, idet han efter eget Ønske paa Grund af Svagelighed ønskede sig fritaget for Hvervet.

Den 23. Marts 1900 valgtes Lokomotivfører Pagh Rasmussen til Formand. Men det var ikke heller nogen lang Tid Pagh Rasmussen forblev i Stillingen, idet han 13. Juli 1901 nedlagde Mandatet. Foreningen var derefter en Tid uden Formand, indtil det ved skriftlig Afstemning var bestemt, hvem der skulde afløse Pagh Rasmussen.

Det blev vor mangeaarige, nu afgaaede, vel- tjente Formand Chr. Christensen, Esbjerg. Og dermed var Foreningens Ledelse kommet i Hænderne paa en skolet Organisationsmand.

Allerede paa det Tidspunkt havde man forandret Foreningens Navn, den var kommet til at hedde „Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening“.

Paa dette Tidspunkt meldte sig en af Foreningens store Opgaver, nemlig en forestaaende Revision af Lønningsloven, der ogsaa — det tør vel med Rette siges — i nogen Grad prægedes af Foreningens Arbejde for bedre økonomiske Vilkaar for danske Lokomotivmænd. Et Par Aar derefter maatte vi skride til en Adskillelse fra vore Kolleger ved Privatbanerne paa Grund af Organisationens Anerkendelse gennem Ordre D. 880, der foreskrev, at kun Folk, der var ansat ved Statsbanerne kunde være Medlemmer af en Organisation, der vilde have Ret til Forhandling med Administrationen. Bagefter ser vi, hvor meget den Ordre betød; men den Gang

saa man bag den lille Imødekommenhed Organisationens Guldaldertid oprinde. Imidlertid vedtog man som Følge af Ordren paa en Generalforsamling i København i 1904 at kun Lokomotivmænd ved Statsbanerne kunde være Medlemmer af Organisationen. Vi skiltes derefter fra vore gode Venner ved Privatbanerne for derefter at kæmpe alene for vore egne Interesser. Allerede paa den Tid havde der begyndt at vise sig Uro i Geledderne, idet der fra forskellig Side arbejdedes paa at gøre Skillelinien mellem Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere dybere. Men disse Bestræbelser blev Gang paa Gang slaet ned paa Generalforsamlingerne, og i 1906 skete der da en større Udmeldelse af utilfredse Lokomotivførere, som dannede en særlig Forening for Lokomotivførere. Allerede paa det Tidspunkt var det blevet klart, at vi inden længe kunde vente en Revision af Lønningsloven. Og vi nærer ikke den mindste Tvivl om, at hvis Lokomotivmændene den Gang havde staaet enige og stærke, var den nye Lønningslov blevet meget gunstigere for os alle.

De følgende Aar var præget af Kamp mellem de to Foreninger til Skade for alle Lokomotivmænd og til Glæde for Modstandere, Lokomotivmændene havde i andre Kredse blandt Jernbanemænd, hvor man nu troede det muligt at faa slaet vort Organisationsarbejde ihjel.

Helst gik det ikke saaledes. Men det blev de ledende indenfor vor Organisation klart, at man maatte søge at faa en Samling i Stand, saa at alle Lokomotivmænd igen kom under en Hat. Til dette Formaalets Fremme omorganiseredes Foreningen i 1912 og der dannedes to Afdelinger indenfor Foreningen, en for Lokomotivførere og en for Lokomotivfyrbødere uden at dette dog førte til det ønskede Resultat. Gennem Forhandlinger naaede man dog langt om længe et Kompromis, og i 1915 omdannede man Foreningen i to Kredse og ændrede Navnet til vort nuværende. Endelig var Lokomotivmændene gensamlet i en Forening — vi tør tro for aldrig at skilles mere; thi det tror vi at alle har lært, at Enighed er den bedste Vej

for at naa de Maa, man sætter sig.

Siden, er Organisationen gaaet stot fremad i saavel Anseelse som Magt.

Spørger man om, hvilke Resultater Foreningen kan vise tilbage paa, og om der er Ting, som kunde være naaet uden dens Hjælp, da kan der derom siges adskilligt.

Først skal fremdrages Foreningens Arbejde ved de to foregaaende Lønrevisioner, hvor man uden ihærdigt organiseret Arbejde ikke vilde have naaet nær saa langt som sket. derefter Foreningens Hjælp til Medlemmerne i utallige Sager og sidst, men ikke mindst, den rent moralske Virkning, Foreningens Tilstedeværelse har haft paa Personalets Tjenesteforhold saavel hvad angaar Tjenesteliden som Tønen, naar de Overordnede staar i et Tjenesteforhold overfor Lokomotivmanden, skønt Tønen jo lader endnu en Del tilbage at ønske.

De Lokomotivmænd, som har været ansat en Aarrække ved Banerne, kan bedst dømme om Organisationens Resultater; thi der er himmelvid Forskel paa Forholdene før og nu.

Af Resultater i de senere Aar kan nævnes Tjenestelids-Overenskomsten, der dog allerede trænger til Revision, samt Gennemførelse af, at kun Førere anvendes ved Kørsel ude paa Strækningen. Og netop nu staar Organisationen under sin handlekraftige Formands Ledelse midt i et stort Arbejde for Gennemførelsen af vore Lønkrav, og aldrig før har den staaet saa fast, saa kraftigt rustet til sin Opgave som nu: En Hær af gode Organisationsmænd, der ved, hvad de vil og ved, at de kan gennemføre deres Ønsker. Og derfor gaar vi ind i det nye Aar med rank Ryg og med frejdigt Blik, sikre paa at naa til en heldig Løsning af vore Opgaver.

Vor Tid.

Hvor man i Øjeblikket vender Øjet hen, ser man de bestaaende Ordninger synke i Grus. Adskillige kronede Hoveder har — mere eller mindre modstræbende — taget eller faaet deres Afsked. Der varsles med andre Ord — en ny Tid!

Ogsaa herhjemme ser man Omvæltninger-

nes Dønninger. Nogle taler om at naa fremad ved Hjælp af Vold, andre gaar den mere regelrette Vej, gennem Lovgivningen. Den sidste Vej betrædes gennem Forslagene om 8 Timers Arbejdsdag, om Tyendelovens Afskaffelse o. m. a. Disse Forslag hilses af af Masserne med Glæde, som alle gode og sunde Reformere.

Der er vel ogsaa Grund til at tro paa disse Reformers Gennemførelse, der er vel næppe mange, der med Tidens manende Begivenheder brusende i Ørene har Mod til at spænde Ben for dem.

Men med Henblik paa, hvad der foregaar paa disse Omraader, er der Grund til at spørge:

Hvornaar skal der reformeres indenfor Statsbanerne?

For Eksempel med Hensyn til Forhandlingsretten, Personalets Retsstilling (Konduktelisterne), Lønforholdene o. a.

Ser man tilbage paa Resultaterne af adskillige Forhandlinger, ja, de er ofte meget ringe.

Vel er der ført Forhandlinger, der har givet et godt Resultat, men adskillige Sager, der for Personalet var af den største Betydning, syltes i Maaneder, ja, til Tider i Aar. Og naar endelig Spørgsmaalet naar frem til Forhandling, ja, saa ser man ikke sjælden Administrationen møde frem med et forud indtaget Standpunkt, eller, der kommer en skønne Dag blot skriftligt Svar: „Man kan af Hensyn til Konesvenserne ikke bevilge o. s. v.“. En ejendommelig Form for Forhandling.

Ser man paa Personalets Retsstilling, er Billedet endnu sørgeligere. Den Ansatte er som oftest fuldstændig prisgiven, hvis han falder i Unaade. Som Eksempel skal anføres det i Nr. 8 1918 omtalte Forhold: 3 Lokomotivførere i Kjøbenhavn blev uden nogen paavist eller paaviselig Grund forbigaaede ved Forfremmelse, den enes Forhold blev efter Sigende undersøgt med det Resultat, at den trufne Afgørelse skulde staa ved Magt, og iøvrigt tav man Sagen ihjel. Man fandt sig i Kritiken og Angrebene, de maa altsaa have været berettigede.

Eller hvad mener man om en Sektionschef, der ude paa en Station kalder en Lokomotivfører ned af hans Maskine for at meddele ham, at han har faaet en Anmærkning paa Konduitelisten, og at han, Chefen, nu ikke vil have mere Vrøvl med ham, i modsat Fald trues han, vist „for syttende Gang“, med at blive sat ud paa en Rangermaskine. Alt dette uden at Føreren er sig den mindste Antydning af en Brøde bevidst. Han ved kun, at han har gjort sin Pligt efter sin bedste Evne. Men det er maaske netop Fejlen. — Den Slags Tildragelser hører jo desværre ikke til Sjældenhederne fra den Side. Vi fristes til at spørge: Findes der mon Konduitelister for Sektionschefer? Hvis saa er — Gud ved, hvilken Karakter saa denne Chef har faaet.

Skulde Personalet give ham den og den skulde være retfærdig, da kom den vist til at staa paa et meget daarligt Tal.

Endelig og ikke mindst den daglige, ofte vilkaarlige Behandling. For Eksempel en Lokomotivmester, der vil lære Lokomotivpersonalet at rense Fyr eller at lempe Kul, Arbejder, som Personalet er fritaget for og intet har at gøre med. Eller en Lokomotivformand, der giver Undervisning i Pudsning, og som var rede til, dersom Pudsningen skulde tage flere Dage, at tage Ansvaret, selv om den Mand, der var sat til at pudse, skulde dø af Sult, inden han blev færdig.

Ja, Guderne skal vide, at der trænger til at pudses, men den første Betingelse er, at der er noget at pudse med, og om det nu netop er „Flangerne og Haneloldene“ paa Vandstandshanterne, der trænger mest, skal vi lade være usagt.

Det kan maaske siges, at det er Smaating. Ja, det er det i Virkeligheden ogsaa, men det er ikke destomindre Forhold, der virker tirrende, særlig for de unge, der vil i de fleste Tilfælde har lært Underofficerstonen i hele dens ofte pyntelige Udformning at kende, men som dog ikke havde ventet at møde den indenfor Statsbanerne.

Det er da ogsaa hændet adskillige Gange, blandt andet for kort Tid siden i Kjøbenhavn, at en yngre Ansæt, der vel endnu ikke

havde vænnet sig til Tonen, har forløbet sig. Men overfor ham og ligestillede har en Lokomotivformand ifølge Praksis for Tiden kun en Fremgangsmaade, kun en Vej til at hævde sin Autoritet, nemlig Indberetningen. I de fleste Tilfælde efterfølges en saadan Indberetning af en skarp Irettesættelse og eventuel Trusel om Afsked.

At Manden skulde faa Ret overfor sin Overordnede vilde være en uhørt Ting.

Men er den Vej den rigtige?

Var det ikke naturligere, om f. Eks. Lokomotivformanden i et Tilfælde som fornævnte havde nedstemt Tonen lidt og i Stedet for at levere en Indberetning havde søgt at rellede den unge. Var det ikke mere værdigt for den ældre, der jo burde være den klogere, at gøre dette fremfor at bruge Magtsprog og Indberetning og dermed maaske mærke Manden for Resten af hans Tjenestetid? Give ham en Plet, som man af Erfaring kan vide ved enhver given Lejlighed atter vil blive afdækket og grundigt belyst.

Var det ikke paa Tiden, at hin Tone og Fænomenet Konduiteliste blev bragt ud af Verden? Eller skal vi leve videre under Forhold, der nærmest kan sammenlignes med Tyendets under Tyendeloven? Var en Kommission — der nedsættes jo saa mange Saa-klanne, og deres Nytte er ikke altid lige indlysende — mon ikke i høj Grad paa sin Plads til Behandling af Forhandlingsretten og Personalets Retsstilling.

Endelig skal vi dvæle lidt ved Lønforholdene.

Man læste forleden, at Statsministeren højtidelig havde overrakt Kjøbenhavns Politis 90,000 Kr. til Fordeling i Anledning af Optøjerne i Byen. Man ser her en Flothed, som ellers er ret ukendt, ja, det er ikke dermed ment, at der i dette specielle Tilfælde er givet for meget; men naar man ser de 90,000 Kr., 100 Kr. pr. Mand, i Forhold til, hvad man bød Statsbanernes Tjenestemænd for et helt Aars Slid — 25—45 Kr. pr. Mand! Der maa aabenbart være Forskel paa at gøre sin Pligt.

Ser man endelig paa Arbejdsløshedsloven og sammenligningsvis paa den Løn, der f.

Eks. bydes de Aspiranter, der kører, maa man forbavses, at Staten kan tillade saadanne Forhold. En ung Maskinarbejder kan i Understøttelse faa ca. 24 Kr. pr. Uge, en Familieforsørger med 5—6 Børn kan faa ca. 50 Kr. m. m. ugentlig; men Statsbanerne lønner en Aspirant Slid med 26 Kr. pr. Uge.

Om Folk ikke skulde falde for Fristelsen til at melde sig ledige, vilde næsten være mærkeligt; men det er — ja, man maa naturligvis ikke sige: destoværre — dog ikke Tilfældet; der findes Folk, som sætter en Ære i at arbejde. Man kan ikke sige det tilsvarende om Statsbanerne, naar det drejer sig om Betalingen, dér sættes der ingen Ære i at yde en rimelig Præstation.

Der melder sig, naar man betragter disse Lønninger, et Spørgsmaal — det er iøvrigt i Øjeblikket stærkt debatteret —: Hvorledes vil Statsbanerne kunne imødegaa den Tid, som sikkert vil komme? For det kan dog vist ikke ventes, at Personalet stilliende vil tage de første Krigsaars Slid om igen, i Forventning om nogle smukke Talemaader og en Almissee paa 25—45 Kr.

Hvor bærer det da hen?

Der kan næppe være Tvivl om, at der f. Eks. i Jernindustrien vil blive Anvendelse for al den brugbare Arbejdskraft, der findes, og det er jo en Kendsgerning, at stor Efterspørgsel efter en Vare, Arbejdskraft, avler høje Priser. Hvorledes vil man da være stillet indenfor vort Erhverv, dersom der ikke snart reformeres?

Ja, Løsningen er ikke vanskelig at finde. Med den Løn, der nu bydes, kan Resultatet kun blive ringe og daarlig Arbejdskraft. Ringe Arbejdskraft vil betyde forøget Slid for dem, der er i Tjenesten! Daarlig Arbejdskraft vil betyde ringere Sikkerhed for Befolkningen og Tab for Statsbanerne. Ingen af Delene kan nogen af Parterne være tjente med.

Derfor maa der reformeres og der maa reformeres hurtigt. Allerede nu er der tiltrods for den indskrænkede Kørsel Personalemangel. Det er vanskeligt at opnaa blot en enkelt Dags Permission. Og Fridagsspørgs-

maalet maa det dog vel ogsaa være Meningen at man vil faa løst i vor Tid.

Ledelsen kan nu ikke klare sig med, at der ingen Arbejdskraft findes; der er i Øjeblikket ca. 2300 arbejdsløse Metalarbejdere her i Landet, deraf ca. 1300 i Kjøbenhavn, saa der er sikkert Kræfter nok der vil.

Men der kræves en Løn derfor, ikke en Sulteløn, men en Løn, der staar paa Højde med den der ydes i de private Erhverv.

Den gamle Talemaade, at det ikke gaar an, at en Aspirant har lige saa stor en Løn som Lokomotivfyrbøderen, gælder ikke mere.

Man gør ret i at gøre sig fortrolig med den Tanke, at om man ønsker at bevare og fremtidig faa brugbar Arbejdskraft, saa maa man ogsaa imødekomme Lokomotivmændenes Lønkrav.

Vi staar ikke længere paa svag og gyngende Grund; det Fundament, vore Forgængere undlod at lægge under Organisationen, har vi i de sidste Aar faaet lagt, og vi vil bygge videre. Sten paa Sten, saaledes, at vi om Opgørets Dag skulde komme, ogsaa er i Stand til at staa fast, saaledes at vi kan bære Gevinsten hjem.

Og Opgørets Dag vil komme, dersom Ledelsen ikke snart lærer at indse, at Vejen til sunde og rolige Arbejdsforhold gaar mellem økonomiske og moralske Reformere.

— k. —

Vore Lønkrav.

Da der nu for Tiden arbejdes for at faa vore Lønkrav gennemførte, melder den Tanke sig, om vi er stærke nok til med fornøden Vægt at sætte vore Krav igennem, og om vi eventuelt kan optage en Kamp med vor Arbejdsgiver, hvis den Nødvendighed skulde komme tilstede. Stærke nok til en saadan Kamp er vi vel næppe endnu, og det er vel heller ikke ønskeligt for nogen af Parterne, at Kampen skulde komme. Men den sikreste Maade, vi kan gennemføre vor Sag paa, er dog at ruste os saa kraftigt, at vor Arbejdsgiver ikke kan være sikker paa at kunne gaa ud af en saadan eventuel Kamp som Sejrrherre. Vi maa arbejde hen mod saadanne Forhold, at Staten maa tænke som saa: Lokomotivpersonalets Arbejdskraft kan vi ikke

undvære, og dets Forening er nu saa stærk, at vi ikke med Held kan optage en Kamp med den; det klogeste bliver, at vi forhandler os tilrette om de Krav og den Betaling der forlanges. I saa Fald kan vor Hovedbestyrelse forhandle med den fornødne Sikkerhed, og den behøver ikke under Forhandlingerne at sidde med den Bevidsthed, at det er absolut nødvendigt for den at faa et Kompromis i Stand, selv om det ikke er tilfredsstillende. Naar vore Folk kan møde med den Bevidsthed, at de er lige saa stærke som den Part de skal forhandle med, da vil Resultatet blive et andet, end hvis det er et økonomisk svagt Personale, en økonomisk svag Organisation, de repræsenterer. Spørgsmaalet bliver da dette: kan vi økonomisk set gøre os saa stærke, saa vore Repræsentanter kan forhandle paa en saadan Basis. Dette Spørgsmaal maa besvares med et ubetinget Ja. Vi faar jo nu snart Forhandling i Gang med Nordisk Lokomotivmands Forbund, og ved disse Forhandlinger vil en Ordning blive bragt i Stand, saa at de interesserede Lande yde hverandre gensidig økonomisk Støtte i Tilfælde af Lønkamp. Naar vi endvidere selv yderligere forhøjer vort Kontingent med det nødvendige Beløb, naar vi hurtig op til at blive saa stærke, at vor Arbejdsgiver bliver betænkelig ved en Kamp med os og nemt vil kunne indse, at en Styrkeprøve bliver en tvivlsom Sag, fordi det ikke er mulig at overse, hvad Resultatet vil blive. Kan vi naa saa langt, er vi naaet et godt Stykke frem mod vore Maal. Vi er da blevet en bestemmende Faktor i en Forhandling mellem lige stærke Parter.

Sidste Gang vi var til Møde i Hovedbestyrelsen og 10 Mands-Udvalget, blev der da ogsaa fra 10 Mands-Udvalget stillet Forslag om en Kontingentforhøjelse, saa vi kom til at betale 4 Kr. pr. Maaned. Men endskønt Hovedbestyrelsen erkendte, at det var ønskeligt og nødvendigt at faa en saadan Kontingentforhøjelse, hvis vi skulde undgaa en Lønkamp, vilde Hovedbestyrelsen alligevel ikke stille Forslag herom medmindre Sagen blev rejst som et Krav fra Medlemmernes Side. Jeg skitserede da, hvorledes jeg havde tænkt mig det forhøjede Kontingent fordelt. Der skulde betales 4 Kr. i Kontingent pr. Maaned, hvoraf de 2 Kr. blev indbetalt i Kampfonden, i Henhold til de Regler, som blev vedtaget paa Delegeretmødet i Aarhus, 2 Kr. skulde anvendes til Foreningens Administration og til Henlæggelse til Reservefonden. Afdelingskasserne skulde have Tilskudet forhøjet med 10 Øre pr. Maaned, fordi det er meget vanskeligt at administrere med de

20 Øre, der nu ydes disse Kasser. Naar saa Hovedkassen fik de 2 Kr. kunde der jo henlægges ret betydelige Beløb til Reservefonden. Med et Kontingent paa 4 Kr. pr. Maaned giver vi vor Forening den Støtte, som er nødvendig.

Da jeg kom hjem, forelagde jeg hele vor Stilling for Lokomotivfyrbøderafdelingen, og forklarede hvorledes vor Stilling i Lønsagen var, og det blev da vedtaget, at vi vilde indsende Forslag til Hovedbestyrelsen om, at Kontingentet blev forhøjet til 4 Kr. pr. Maaned indtil den nye Lønningslov er traadt i Kraft. Da den nye Lønningslov helst skulde bringe Lokomotivpersonalet paa den Plads i økonomisk Henseende, som det med rette kan kræve, og da det ikke er nok at Fredericia Lokomotivfrb. Afdeling rejser dette Krav, skulde det helst støttes af alle Afdelinger. Hovedbestyrelsen vilde saa kunne se, at Kravet har Medlemmer bag sig. Vi er parate til at ofre det nødvendige for at føre vor store Sag — Lønsagen — igennem. Derfor henvender jeg mig her gennem Bladet til mine Kolleger for at faa alle Medlemmerne i Tale.

Forslaget fremsattes af 10 Mands-Udvalget. Efter at Hovedbestyrelsen havde klarlagt Situationen for os, rejste vi Kravet, og da jeg havde skitseret, hvorledes jeg havde tænkt mig at Pengene skulde anvendes, gav baade Lokfører Mortensen, Es., og Lokfører Kann, København, Forslaget deres fulde Tilslutning. 10 Mands-Udvalget bestemte sig da til at rejse Sagen blandt Medlemmerne, saa at Hovedbestyrelsen, naar den møder til Forhandlingen, kan vide, hvor stærk en Faktor den er og handle derefter. Det er jo ikke alene vor Lønsag, det vil hjælpe, nej, er vi først bleven lige saa stærke som vor Arbejdsgiver, vil det faa Indflydelse paa alle vore Forhandlinger.

Hovedbestyrelsen er vel nok klar over, at Medlemmerne vil sætte store Forhaabninger til den, naar de ofrer de Midler, der skal til. Men vi har jo ogsaa saa dygtige Folk i Hovedbestyrelsen, at de ikke vil svigte Medlemmernes Haab, og Tiden er nu saa langt fremskreden, at Lokomotivpersonalet ikke længere bør finde sig i nogen Tilsidesættelse; det ønsker ikke Kamp, det vil gøre alt for at undgaa Kamp, men det maa dog være forberedt paa denne Eventualitet. Derfor vil vi hjælpe Hovedbestyrelsen til de Midler, som er det Vaaben, der kan sikre os imod at komme i Kamp, fordi den anden Part vil give efter, og som tillige kan skaffe os vor Ret og taalelige Livsvilkaar.

Der er maaske enkelte Medlemmer, der

vil indvende, at vort Kontingent er lige saa højt som Fagforeningernes i de private Erhverv, og de har jo dog deres Understøttelseskasser at betale til, det har Lokomotivpersonalet ikke. Men til dem vil jeg gerne sige: vi faar jo dog engang Halvdelen af vore Penge igen. Det kan vel nok gaa lige op med Arbejdsløshedskasserne. Det er af Betydning, at vi nu forstaar Tidens Alvor; for der bliver gjort stærke Forsøg paa at holde os nede, og vi vil blive lagt i tunge Lænker, hvis vi ikke er vaagne og værger os paa rette Maade.

N. L. Hansen,

Formand for Fredericia Lokfyrbøderafdeling.



25 Aars Jubilæum.

Lokomotivfører C. R. Petersen, Slagelse, fejrede den 1. Januar 25 Aarsdagen for sin Forfremmelse til Lokomotivfører.

Hovedbestyrelsesmødet

18. December 1918.

L. Ramussen fraværende paa Grund af Sygdom.
Punkt 1. Meddelelse fra Formanden.

Formanden omtalte først en Sag angaaende en annulleret Forflyttelse, i hvilken Anledning der rejstes Spørgsmaal om paagældendes Anciennitet. — Det vedtoges, at den paagældende bevarer sin Anciennitet. Havde fra Fa. Lokfyrb. Afd. modtaget Forslag om Kontingentforhøjelse. Man havde dernæst i Skrivelse til Ministeren f. off. Arb. andraget om Beklædningshjælp til Lokomotivpersonalet, og man havde endvidere i en Skrivelse til Generaldirektoratet nedlagt Indsigelse mod Depotforstanderpladsernes Besættelse i Skive og Hjørring, idet dette var i Modstrid med den Overenskomst, man havde herom.

Efter nogen Diskussion toges Meddelelserne til Efterretning.

Punkt 2. Omorganisation af Foreningens Regnskab.

Hovedkassereren forelagde Resultatet af Forhandlingerne med en statsautoriseret Revisor om vort Regnskabsvæsens Form paa Grund af Kampfondens Oprettelse.

Efter en længere Diskussion vedtoges det fra 1. Januar 1919 at gennemføre den af Revisoren foreslaaede Regnskabsform, og det vedtoges at udsende de nødvendige Instruktionskrivelser herom til Afdelingsbestyrelserne.

Punkt 3. Rangermaskinernes Betjening og Bemanding.

Formanden redegjorde for det sidste Forhandlingsmødes Forløb, og redegjorde derefter for den Stilling, han mente, man burde indtage ved Forhandlingsmødet den paafølgende Dag.

Efter nogen Diskussion toges Meddelelserne til Efterretning. C. M. C.

En Ordre.

Vi vil gerne benytte Anledningen til at henlede Opmærksomheden paa den under 3. December 1918 udsendte K. Ordre N. 731, hvis Ordlyd vi hermed optrykker:

Paa given Anledning henledes Opmærksomheden paa, at Lokomotivpersonalet i væsentlig Grad vil kunne bidrage til at forøge Driftsikkerheden under Togkrydsning paa Stationer uden mekanisk Sikring mod Indkørsel paa besat Spor. Det vil nemlig i mange Tilfælde være muligt for Lokomotivpersonalet paa det først ankomne Tog at fore en vis Kontrol med Togvejsindstillingen for det krydsende Tog, idet førstnævnte Togs Lokomotiv ofte vil holde i Nærheden af det Sporskifte, der forbinder de to Togveje, saaledes at Lokomotivpersonalet uden Vanskelighed vil kunne kontrollere Sporskiftets og Indkørselssignalets Stilling.

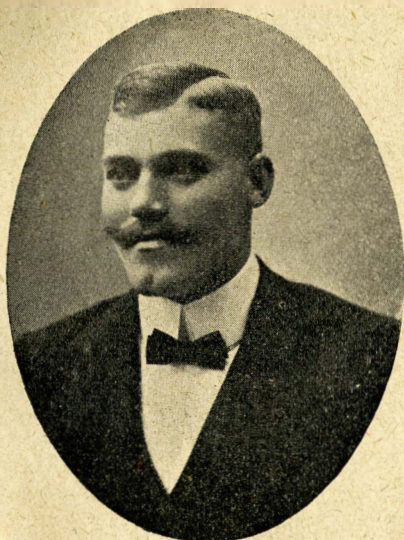
Det forventes, at Lokomotivpersonalet i videst mulig Udstrækning har sin Opmærksomhed henvendt paa dette Forhold.

Vi henstiller til alle Lokomotivmænd nøje at indprente denne Ordre i Hukommelsen og al Tid, uanset om Stationen har mekanisk Sikring eller ikke, nøje efterse om Sporskiftets Stilling er rigtig, og uopholdelig gøre Alarm om dette ikke skulde være Tilfældet.

For Lokomotivmændene, hvis hele Tjeneste er Sikkerhedstjeneste, betyder denne Henvendelse ikke forøget Arbejde, men en fornuftig Appel fra Administrationen for om mulig derigennem yderligere at betrygge Sikkerheden paa Banerne.

Vi mener at vide, at saadan Iagttagelse af Sporsrets Stilling altid er sket tidligere, og at Lokomotivmænd ofte paa den Maade har bidraget til Afværgelse af Ulykker, hvorfor vi gerne benytter Anledningen til at anbefale nøjagtig og akkurat Efterfølgelse af Generaldirektoratets i alle Henseender hoflige Henstilling.

Jordefærd.



I. J. P. Nielsen.

Tirsdag den 4. December afgik efter cirka 5 Ugers Sygeleje Lokomotivfyrbøder I. J. P. Nielsen, Vamdrup, ved Døden paa Kolding Amtssygehus af en Hjertesygdom, der var stødt til efter et Tilfælde af spansk Syge.

Afdøde begyndte sin Virksomhed ved D. S. B. i Aarhus som Haandværker, blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Korsør den 1.—4.—10, blev forflyttet til Fredericia, derfra til Vamdrup den 1.-1.-15.

Afdøde var en god Kollega, der altid var beredt til at gøre sine Medansatte en Tjeneste, ligesom han i Foreningens Anliggender var stærkt interesseret.

Ved Begravelsen, der foregik i Nyborg, var Kuppet fyldt til Trængsel, en Mængde Kranse fra forskellige Afdelinger dækkede Baaren, endvidere paraderede Københavnske Afdl.s Fane.

Afdøde, der var 30 Aar, efterlader sig Enke.

J. M. J.

Hjertelig Tak

for venlig Deltagelse i vor store Sorg, en særlig Tak til de forskellige Afdelinger i Landet for de mange smukke Kranse.

Anna Nielsen, Togfører R. Nielsen og Familie,
f. Bendix. Vamdrup. Nyborg.

Til Medlemslisten.

Overført fra D. S. og M. F.:

Lfb.aspirant A. Sørensen, Gedser.

O. L. Rasmussen, Gedser.

Kaj Frederiksen, Gb.

Lfb. P. Iversen, Brande.

A. Jensen, Brande.



HAFNIA

Samlede Garantimidler pr. 1. Januar 1918
ca. 85 Millioner Kroner.

Samlet Forsikringsbestand pr. 1. Jan. 1918
ca. 300 Millioner Kroner.

E. Hansen

Bøger • Papir • Musik
• Galanteri •

Blåagaardsgade 27.

Vesterbros Skobjushus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres FODTØJ
Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

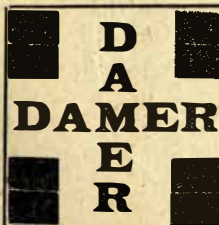
Frederiksberg Lejebibliothek.

Bog-, Musik- & Papirhandel.

H. SINDAHL PEDERSEN.

Gl. Kongevej 113. Tlf. 2892.

(Hjørnet af Alhambravej.)



Lad Deres gamle

Vinterhat om-
presse, den bli-
ver som ny.

Nye Velour-,
Filt- og
Fløjshatte
til Fabrikpris.
NØRREBROG. 169

Statsbanepersonalets

Brandforsikings-For- ening.

Ekspeditionskonror

Vesterbrogade 26.

Telefon Nr. 6626.

Foreningen er oprettet 1891, har ca. 7000 Medl.
ejer ca. 37,000 K. og har i Understøttelser
uddelt ca. 36,000 Kr.

Lav Præmie.

Kulant Erstatning.

Indmeldelser og Oplysninger:

pr. Brev eller gennem Tillidsmændene, der for
København er:

Hr. Fuldmægtig Pøckel, Hr. Rangerme-
ster A. C. Lemming, Hr. Overbaneme-
ter Falckenberg og Hr. Lokomotivfor-
mand Clausen, Maskinarbejder Kirke-
terp, ligesom Hr. Fuldmægtig B. Ber-
telsen, Revisionen, giver Oplysninger
om alle Foreningens vedrørende Forhold.

Announce-Expeditioner:

For København: Chr. Hylver, Sommerstedgade 22^a,
Telefon Vester 4011.

For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgd. 14, Odense.
Telefon 2288.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a^a, København B.
Tlf. Vester 2895 v.

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

Nørrebro Vinimport Nørrebrogade 178.

ROBERT BERTHELSEN

Tlf. Taga 1300

Stort Lager af 1ste Klasses Vine & Spirituosa. - - Billigste Priser.

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 atanføres, vi siden Etableringsaaret 1895 har opnaaet en meget betydelig Omsætning

C. D. Fønders Vinhandel, Istedgade 55.

Telf. V. 7201.

Bedste og billigste Indkøbssted paa Vesterbro for
Vine og Spirituosa.

**SPIRITUOSA
OG VINE ---**

**SKRAA, CIGARER
OG TOBAK ---**

købes billigst i
Cigarforretningen, Istedgade 18.

E. L. WEIMANN & Co.

St. Strandstræde 9—11, 4. Tlf. 5871 - 10871.

Guld- og Sølvvarer en gros.

— Intet Salg til Private. —

Blomster- og Kranse-Forretningen,

Tlf. V. 7586. Falkonér Alle 26 E. Dahlqvist

5 pCt. for Jernbanefunktionærer.

—≡ Elektriske Lamper og Lysekroner. ≡—

Stort Udvalg.

V. Malling Olsen, Godthaabsvej 44.

Ernst Nielsens Conditori

21, Jagtvej 21 - - Telefon Taga 1581 x.

Anbefaler sig til de ærede Medlemmer.

Forretningen flytter.

Den af mig i 12 Aar drevne Skotøjsforretning Gl. Jernbanevej 3 flytter til

Langgade 29.

Smukt og solidt Fodtøj haves altid paa Lager.

Reparationer udføres.

Tlf. Valby 905 u. Ærbødigst

Victor Clausen.

Damehatte

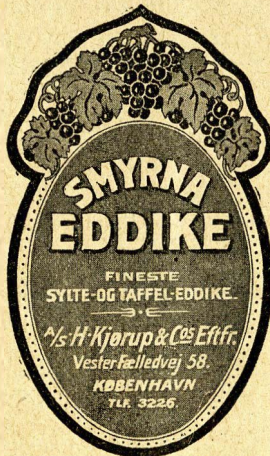
Altid Nyheder

Altid billigst - -

A/S Zillmer,

Istedgade 126.

Bemærk! Gamle Hatte ompresses billigt



Elektrisk Lys og Kraft

Telefon-Ringeledning - - - Elektriske Artikler

billigst

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.

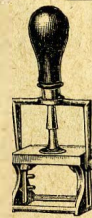


Leo 33

mod

Hoste og Hæshed.

Faas overalt.



C. P. Mattat,

Klosterstræde 10.

Telefon: Central 4286
Byen 3434

Stempler.

Elektr. Bordlamper,

Kroner, Ampler etc.
i største Udvalg.

Lund & Lawerentz A/S.

Pilestræde 32.

N. P. Pedersen,

Kleinsmedie og Maskinværksted,
HEIMDALSGADE 13.

Reparationer af saavel Kraft- som
Arbejdsmaskiner udføres. Reserve-
dele til Kakkellovne.

Alt solidt, hurtigt og billigt.

C. M. Sølbeck,

99, Istedgade 99.

Smør-, Ost- og Paalægsforretning.

1ste Kl. Varer. - Billigste Priser.

Gør Deres Indkøb
hos de Averterende.

P. PEDERSEN,

aut. Installatør.
N. FRIHAVNSGADE 17.