

19. Aarg. Nr. 4.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

16. Februar 1919.

Den svenske Lokomotivmandstrejke.

I de to Uger, der er forløbet siden sidste Nr. af Lokomotiv Tidende kom Medlemmerne i Hænde, har vore Kammerater ved de svenske Privatbaner været i Strejke. Andet Steds vil findes en Oversigt over Grundene til, at det blev nødvendigt at gribe til det skarpe og tveæggede Vaaben, som en Strejke altid er. Medlemmerne vil være enige med os og med de svenske Lokomotivmænd i, at der intet andet var at gøre end at gribe til Strejken. Overfor Lokomotivmændenes fuldkommen rimelige og beskedne Krav indtog Arbejdsgiverne en Stilling, der fra først til sidst var skarp, ja, næsten haanligt afvisende. Da alt andet glippede, forsøgte man endog ved Skintilbud at skaffe sig Tid til en illoyal Forberedelse af den Kamp, man ikke vilde strække sig en Tomme for at afværge. Hensynsløshed og slet skjult Vilje til selv med uhyre Pengeofre at kue Lokomotivmændenes Organisation og Lokomotivmændene selv ned i nedværdigende Forhold, har været Ledemoliverne for de svenske Arbejdsgivere.

I Torsdags, da Strejken havde varet godt og vel 14 Dage, greb Civilministeren, Hr. Schotte, ind med et Mæglingsforslag. Et andetsteds i Lokomotiv Tidende omtalt mi-

nisterielt Mæglingsforslag skal derefter danne Grundlaget for nye Forhandlinger for en Forligskommission. Dog skal det særligt undersøges „om og efter hvilke Grundsætninger, der bør gives Lokomotivpersonalet særlig Godtgørelse for den Forøgelse af Arbejdet, som de overordentlige Forhold har medført.“

Saa vel Arbejdsgiverne som Lokomotivmandsforbundet har straks erklæret sig beredte til at forsøge Mæglingsvejen. Men med en karakteristisk og lidet lykkesvanger Forskel. Lokomotivmandsforbundet, der straks har aflyst Strejken — fra og med i Lørdags — siger i sit Svar til Civilministeren, at man gaar ud fra, at der under Forligsforhandlingerne kan fremsættes og drøftes Forslag om Ændringer i Mæglingsforlaget. Denne Udtalelse er saa selvtølgelig berettiget, at det næsten skulde synes overflødig overhovedet at fremsætte den. Men Arbejdsgiverne bliver sig selv lig. De har øjeblikkelig tilstillet Ministeren en Skrivelse, hvori de erklærer, at der ikke maa kunne saa meget som tales om Ændringer! Megen Vilje til Fred lyser just ikke ud af dette. Men vi faar jo haabe det bedste. Skulde Arbejdsgiverne ved en utilbørlig og samfundsmæssigt uforsvarlig Stædighed endnu engang fremtvinge Konflikten, ved vi danske Lokomotivmænd, hvor vi har vores Plads.

Fremtiden.

Hvad der i Tiden mest beskæftiger Lokomotivmændenes Tanker, ser man klart af de forskellige Artikler i Lokomotiv Tidende: De omhandler næsten alle vore Kaar og hvad man kan vente sig af den kommende Lønrevision.

Det forekommer mig, at man derigennem ligesom gennem den Nytaarshilsen vor ærede Formand udsendte til Afdelingerne kan vejre Storm. Man aner Skuffelser og fejlslagne Forhaabninger. Hvad hidtil er sivet ud fra Lønkommissionen peger for Lokomotivpersonalets Vedkommende i samme Retning.

Der er faldet Udtalelser om, at skal vi naa noget, maa det blive ved egen Hjælp, hvilket sikkert er rigtigt. Det er kun kedeligt, at mange, og særlig de, som hidtil har ledet vor Organisation, har haft saa vanskeligt ved at faa Øjnene op derfor. Jeg mindes intet om, at vor Stillings særlige Vanskeligheder og Ansvar har blot været anerkendt endsige værdsat af de andre Tjenestekategoriens Folk. At Regering og Lovgivningsmagt gennem Aarene har indtaget en lignende Stilling overfor Lokomotivpersonalet, fremgaar af vor Stillings stadige Dalen i Løn, Position og Anseelse i Forhold til de Tjenestekategorier, med hvem i hvert Fald Lokomotivførerne var sidestillet ved Jernbanens Start. Hvad er da Grunden dertil? Ja, Grunden er ikke at søge hverken i, at der er færre enerverende og sundhedsnedbrydende Momenter i Tjenesten end før, ej heller i, at Personalet er ringere kvalificeret, og endnu mindre i et forringet Ansvar.

Lad kun Medansatte søge at forringe og bortforklare Lokomotivpersonalets Ansvar. Det har kun sin Grund i to Ting: Den ene vil jeg ikke nævne, den anden er manglende Forstaaelse. Men dette skal ingentunde afholde os fra at fremhæve Ansvarets Kendsgerning Gang paa Gang, indtil det bliver fastslaaet og der bliver taget Hensyn dertil paa rette Sted. Jeg mindes ikke et eneste Toguheld i de snart 25 Aar, jeg har tjent D. S. B., hvor det ikke først og sidst har lydt baade fra den ene og den anden Side: Har Lokomotivføreren forset sig? Har han været paa sin Post? Eller: Har Lokomotivføreren nu ogsaa gjort alt hvad der kunde gøres for at afværge Uheldet? Hvad Lokomotivføreren ofte kun har Sekunder til at overveje og bringe til Udførelse, det sidder andre Herrer bag efter mageligt paa Kontorstole og overvejer i timevis; findes der da ud af, at noget er forsømt, ja, da er Lokomotivføreren saavist aldrig gaaet Ram forbi. Men hvor mange

Uheld, der mellem Aar og Dag afværges netop ved Lokomotivførerens Agtpaaivenhed og Snarraadighed, det kommer sjældent til Udenforstaaendes Kundskab.

Nej, Grunden til at Lokomotivpersonalet er distanceret er den, at vi selv ikke har forstaaet at hævde vor Stilling overfor Administrationen og Lovgivningsmagten, ej heller overfor Publikum i det Samfund vi lever i. Vi har beskedent holdt os tilbage i den Ubemærkethed, som vor noget isolerede Gerning forlener os med. Det er meget almindeligt, at de Rejsende, som gaar ombord i et Skib erkyndiger sig om, hvem Kaptajnen er, søger et Indtryk af hans Person ved at se ham paa Kommandobroen, hvilket selvfølgelig dikteres af Bevidstheden om, at de under Rejsen er prisgivet denne Mands Dygtighed og den Alvor, hvormed han rygter sit ansvarsfulde Hverv. Men hvor mange Rejsende paa Jernbanen ofrer Folkene paa Maskinen en Tanke endsige Opmærksomhed, skønt de i lige saa fuldt Maal er prisgivet Lokomotivførerens Person. Og hvorfor er det saaledes? Fordi Lokomotivpersonalet aldrig har afkastet Beskedenheden og gennem Daspressen gjort Publikum opmærksom paa den Kendsgerning, at naar de Rejsende Aar ud og Aar ind befordres uden Uheld og med en Forsinkelse, der ikke er større end Tilfældet almindeligvis er, saa skyldes dette i særlig Grad Lokomotivpersonalet. Og naar de Handlende og Landbruget faar deres Varer frem, ja, selv naar Publikum modtager sin Post, saa skyldes dette i lige saa fuldt Maal Lokomotivpersonalet som de andre Tjenestegrene, maaske endda nok saa meget, eftersom vi dog betjener Drivkraften for det hele.

En væsentlig Grund til at Lokomotivførerstillingen underkendes og vurderes forkert er, at ingen forstaaer den fuldt ud uden netop Manden selv. Jeg vil hævde, at end ikke Jernbanens Maskiningeniører som Regel har den rigtige Forstaaelse af vort Arbejde. For det meste kommer de nemlig hos os paa Maskinen om Dagen og i Magsvejr, og dernæst er der nu engang Forskel paa at staa som overordnet Tilskuer og som den, der skal handle og bære Ansvar. Vil man bedømme en Skibsførers vanskelige og ansvarsfulde Hverv, saa staaer man ikke hos ham paa Broen en Solskinsdag, hvor Havet er blankt, men derimod i en snetyk Stormvejrnat, naar Himmel og Hav staaer i et og Fyrene svigter. Først da faar man den rette Forstaaelse af, hvad Mandens Stilling fører med sig og dertil Respekt for hans Arbejde. Ligesaa med Hensyn til Lokomotivførerstillingen. Man maa være paa Maskinen om Nat-

ten, enten naar Taagen skjuler alt eller naar en Snestorm sætter Himmel og Jord i et, naar Sneen flyger ind i Førerhuset og Lokomotivets Udkigsrunder er blændet og Tyknin-gen dækker Udsigten til de ofte tilsnede og delvis usynlige Signaler. Enhver Lokomotivfører ved af Erfaring, hvor vanskeligt for ikke at sige umuligt det er i saadant Vejr at se noget ved at kigge udenfor Førerhuset, hvor Sneen pisker i Øjnene, saa man kun momentvis kan aabne dem. Var man saa endda garderet mod anden Forstyrrelse. Men hvor ofte er der ikke i et saadant kritisk Øjeblik sprunget et Vandstandsglas eller et Olieglas eller iøvrigt indtruffet et eller andet, som har krævet Handling i det Øjeblik, hvor et Fejlsyn med Hensyn til Signalets Stilling kan have de frygteligste Følger? Dersom det rejsende Publikum tænkte paa, hvilket Faremoment, der indeholdes i den Omstændighed, at Lokomotivførerens Tanker ogsaa under Tjenesten uvilkaarlig tumler med det samme, som de af Omstændighederne tvinges til at beskæftige sig med udenfor Tjenesten, nemlig Gældsposter, ubetalelige Regninger og Mad- og Beklædningsspørgsmaal, saa vilde det samme Publikum utvivlsomt med stor Styrke støtte vore Krav om straks at blive befriet for dette økonomiske Tryk, der overalt følger os som et ondt Spøgelse. Det er en for os nedslaaende Kendsgerning, at en Lokomotivfører, der har tjent Jernbanen i over 20 Aar, er økonomisk ringere stillet end den Arbejdsmand, der for et Aar siden eller senere er kommen lige fra Gaden ind til Jernbanen for at gøre Pudsertjeneste. Med andre Ord, Lokomotivførerstillingen værdsættes lavere end dette at sidde paa en Skammel og med en Tot Tvist aftørre en Maskine. Saa bagvendt er Forholdene blevet. Vilde man spørge: Ved hvilke Midler har Arbejdsmandene naaet deres nuværende Lønsats, som ingen har Ret til at misunde dem? Svaret kan kun blive dette: Ved Hjælp af deres Organisation, der er stærk nok til at tvinge ogsaa en Minister til et af to, enten betale den forlangte Løn eller miste Arbejdskraften. Da man gik fra Haandværkerstillingen i Værkstederne ind i Lokomotivtjenesten, var det med det Haab og i den Hensigt at skabe sig en bedre økonomisk Stilling. Og hvad har man saa naaet, trods det at man har ofret ikke saa faa af sine almenmenneskelige Goder, idet man er til Tjeneste Hellig som Søgn Nat saavel som Dag? Ja, Kendsgernerne giver Svaret; thi Forholdet er det, at end ikke en Lokomotivfører med lang Tjeneste er naaet videre i Indtægt, naar alt regnes med, end Haandværkeren paa Værkstedet, trods alt hvad der er ofret og trods det ganske

indlysende i Forskellen paa Ansvar. Ogsaa Værkstedarbejderne har gennem deres Organisation forstaaet med smaa Mellemlum at tvinge deres berettigede Krav igennem.

Der hefter en iøjnefaldende Fejl ved den Del af Tjenestemandenes Indtægt som benævnes Dyrtidstillæg, idet denne Del, som Ordet siger, ydes i Erkendelse af, at Lønnen er utilstrækkelig endog hvor der blot er Tale om at leve. En Familie paa 8 Medlemmer kan selvsagt ikke leve for det samme som en Familie paa 4 Medlemmer. Dette har de fleste Kommuner indset og har handlet derefter. Ligesom ogsaa Regeringerne i vore Nabolande yder Dyrtidstillæg efter Børneantal. Forholdet er blevet det med Hensyn til Beklædningsspørgsmaalet, at større Tjenestemandsfamilier har Valget mellem at gaa halv nøgne eller at søge deres Beklædning hos Marskandiseren, der handler med bedre Folks aflagte Klæder. Eller hvad siger man til, at Tjenestemandsfamilier af Nød tvinges til at lade deres Børn bespise i Kommunens Skoler? Organisationerne burde hurtigst muligt søge et Tillæg pr. Barn lagt til Dyrtidstillæget.

Alle Tjenestemænd ser nu med Forhaabning og Længsel hen til det Forslag, der maa blive Frugten af Lønkommissionens Arbejde, naar den engang bliver færdig. Det ske snart. Men som Tiden gaar, er der fremkommet et Diskussionsemne, nemlig Tanken om „Glidende Lønskala“. Hvorfra Tanken stammer, ved jeg ikke, men jeg tror ikke, den glidende Skala vil blive til vor Gavn om den indføres. Den er sikkert fremsat i rigtig Erkendelse af, at alt hvad der glider alle Dage og til alle Tider har lettest ved at glide nedad. Den hænger sikkert sammen med Frygten for, at Tjenestemændene med en under Dyrtid vedtagen Lønningslov skal lukrere for meget ved et eventuelt betydeligt Prisfald og kan saaledes kun betragtes som et Middel til at fratage os en eventuel Velstandsforøgelse, der dog kun vilde være at betragte som en berettiget Erstatning for lange Tidens Afsavn. Desuden vil der jo altid ved tilbagevendende Lønrevisioner kunne raades Bod paa for store Misforhold.

Der er et Ord, som betegner den laveste Stilling et Menneske kan staa i til andre Mennesker, nemlig Ordet „Træl“. Et saadant Menneske har ingen Rettigheder over sin egen Person, men maa tage alt, som Herren vil give det. Ud fra en lignende Tilstand har de private store Arbejderorganisationer gennem Tidens Løb hævet deres Medlemmer, saa disse er lige Part med Arbejdsgiveren i Bestemmelsen om Arbejdets Værdi og Fordeling. Saa længe Statens Tjenestemænd ikke ind-

lager samme Stilling overfor Regering og Lovgivningsmagt i alle Spørgsmaal om Løn og Retsstilling, saa længe kan vi ikke betragtes som frie Mænd i et frit Land, og saa længe kan Haansordet „Samfundets Trælle“ med en vis Berettigelse heftes paa os. Der er mange Tegn paa, at i hvert Fald Lokomotivpersonalet er vaagnet til fuld Klarhed over, at det vil kaste Trællen af sig, og forlange fri Mands Stilling, saa vi i fuldt Maal er medbestemmende ved Værdsættelsen af vor Gerning. Midlerne, vi skal bruge for at naa dette, mener jeg, vi maa lade Regering og Rigsdag bestemme. Dersom de hidtil brugte Midler viser sig tilstrækkelige overfor disse Faktorer. Dersom hele vort hidtidige Organisationsarbejde og hvad der videre inden Lovforslagene foreligger vil blive gjort til Underbyggelse af vore berettigede Krav faar den forhaabentlige Virkning, saa man ved Lønrevisionen stiller os paa det Lønniveau vi ønsker og som tilkommer os, ja, saa vil det glæde hver eneste Lokomotivmand i allerhøjeste Grad. Vi ønsker intet hellere end ad den Vej at naa vort Maal.

Vil derimod de samme Faktorer ved deres Handling overfor os tvinge os til det yderste, til det, de rimeligvis vil kalde Oprør eller Bolshevisme, ja, saa maa vi jo tage det med, det synes ligetil.

Paa den Tid da Pladsopsigelserne var paa Trapperne, blev der holdt et Møde, hvor en Folketingsmand tog Ordet og udtalte, at der i Rigsdagen var faldet Udtalelser, gaende ud paa, at dersom Pladsopsigelserne gennemførtes og bragtes til Anvendelse, saa var det at betragte som Oprør. „Men,“ sagde Folketingsmanden, „er det Oprør, da vilde jeg som Tjenestemand ingenlunde fraskrive mig Retten til at gøre Oprør.“ Nej, selvfølgelig. Og saa før vor Tidsregning Begyndelse var det Oprør, naar Trælle forsøgte at bryde Aaget.

Skal vi tvinges til denne Yderlighed, da mener jeg, at lige saa nødvendige som Penge er det, at vor Lønkamp forstaas og støttes indirekte af de private Organisationer, saaledes at en pludselig Arbejdsnedlæggelse (hvorfor kun Pladsopsigelse, naar det dog alligevel er Oprør?), samtidig standser al Tilgang til Jernbanen. Penge er vel nødvendige, men det er indlysende, at en Standsnings af Jernbanen, hvilket jo maa ske, naar Lokomotiverne staar ubetjente, ikke kan vare længe, sarlig med Henblik paa den Trafik, der maa komme.

Lad os imidlertid mødes i et stærkt Ønske og Haab om, at vi ikke skal blive drevne til Yderlighed, at Regering og Lovgivningsmagt i Tide maa forstaa, at Tiden er fremskreden og at vi ikke længere kan eller vil agere an-

den Klasses Borgere i Landet, fordi vi er Statstjenestemænd. Og lad os staa ybrydelig sammen i Kravet om at opnaa Oprejsning og Valuta for den Distancering, Lokomotivpersonalet gennes Aarene har været Genstand for i Løn og Klasseficering. Det er min Overbevisning, at Staten som Arbejdsgiver ikke vilde tabe ved Opfyldelse af disse vore Krav. Vi maa alle som en af al Magt støtte vor Hovedbestyrelse i Arbejdet og med alle Midler berede os til Kampen, dersom den kræves af os. I et ubrydeligt Sammenhold maa vi se vor Fremtid.

— — A.

Kontingentet.

Det Forslag om Kontingentforhøjelse, som er fremsat af Hr. Lokomotivfyrbøder Hansen, Fredericia, og som i sidste Nr. blev anbefalet af en Lokomotivfører, bør have almindelig Tilslutning; thi det er jo af største Betydning, at vi ved den kommende Lønningslov staaar godt økonomisk rustet, for at vi, hvis det skulde vise sig nødvendigt, kan tage en Kamp paa Spørgsmaalet om vi skal tage hvad Herren byder eller om vi selv skal være medbestemmende med Hensyn til vore fremtidige Levevilkaar.

Jeg vil da særlig henvende mig til mine Kolleger og paapege Nødvendigheden af, at det gælder her, som i de fleste Spørgsmaal om Organisation, at se stort paa Forholdene. Og dette maa navnlig kunde forlanges af os unge, hvis vi ønsker, at vore Lønforhold skal staa i nogenlunde Samklang med det, der opnaas i tilsvarende Stillinger i det private Liv.

Selv om vi synes, at Lønnen er saa knap, at man daarlig kan undvære 4 Kr. om Maaneden til Kontingent, maa jeg hævde, at det kun er Smaapenge i Forhold til, hvad let kan tabes, hvis vi ikke er rustet til at tage imod Lønningsloven. Vort Kontingent er 2 Kr. om Maaneden, hvoraf den ene, for saa vidt Kampfonden ikke kommer til Anvendelse, bliver tilbagebetalt. Hr. Hansens Forslag lyder paa 4 Kr. om Maaneden, altsaa en Forøgelse af 2 Kr. om Maaneden eller 24 Kr. om Aaret; det er ikke meget for den enkelte, men det betyder meget til Forøgelse af vort Kampfond.

Lad os et Øjeblik se paa, om det er nødvendigt at faa de Penge ind i Kampfonden. Lad os antage, at Gennemsnitsfortjenesten for Maskinarbejdere i 1919—20 er 3500 Kr. om Aaret. Den ny Lønningslov byder maaske paa en Begyndelsesløn for Lokomotivfyrbødere paa 3000 Kr., og naturligvis kan vi ikke være tilfredse dermed. Men vil vi ikke være nødt til at tage imod det.

Lad os nu antage, at vi ikke tager imod det, og at vi opsiger vore Pladser — en Kampmaade, der er kendt, men som jeg forøvrigt ikke er Ynder af og vi har jo ogsaa andre Kampmidler —, saa ved vi, at er man ikke kommen til en Forstaaelse inden Fristen — de tre Maaneder er udløben — skal der bruges Penge, idet man jo har faaet sin Løn forud. Og er Regeringen da klar over, at vor Kassebeholdning er svag, kan man være forvissat om, at den ikke er bange for at vove en Dyst med os. Men staar vi derimod med en god Kassebeholdning, er det lige saa indlysende, at Regeringen vil betænke sig.

Som før sagt: Vi ønsker ikke en Kamp, men vi bør være belavet paa den. Derfor gælder det om, at vi gør os saa stærke, at vi kan tvinge vore Krav igennem uden Kamp; saa vil vi vinde det, vi betaler i Kontingent, tilbage med store Renter. Og der er jo ikke det mindste i Vejen for, at Kontingentet atter kan nedsættes, naar Kampfonden har naaet en betryggende Størrelse, og det vil selvfølgelig ogsaa til sin Tid blive foreslaaet.

Derfor: Spar ikke paa Skillingen, thi der ved lader vi let Daleren rulle.

Et andet Spørgsmaal, der ogsaa kommer til at foreligge paa Delegeretmødet, er Indmeldelsen i de samvirkende Fagforbund eller i Smede- og Maskinarbejdernes Fagforbund. Hovedbestyrelsen møder jo nok med detaljerede Oplysninger fra begge Forbund og med et Forslag om at vælge det ene eller det andet. Det er et Spørgsmaal, der efter min Formening har uendelig stor Betydning; thi uden at vi fagligt knytter os sammen med Arbejderne i de private Virksomheder, har vi ikke noget Krav paa dem, lige saa lidt som vi kan vente at have deres Sympati. Jeg har fra enkelte Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere hørt Udtalelser som, at vi ikke kunde vente os Arbejdernes Støtte i vore Lønkrav, idet vore Lønninger var for store i Forhold til det Arbejderne havde; men lad mig a minde om en Udtalelse af vor ærede afgaaede Formand, Hr. Chr. Christensen, Esbjerg, der for et Par Aar siden paa et Møde fortalte, at hans yngste Søn, der er Maskinarbejder, og den Gang nylig udlært, var hjemme paa Besøg og da bl. a. spurgte sin Fa'r om hvor meget han egentlig havde i Løn. Hr. Christensen fortalte da Sønnen, hvor meget han havde saavel i Løn som i Dyrtidstillæg, hvorpaa Sønnen forbavset udbrød: „Ikke mere, Fa'r, saa har du ikke saa meget, som jeg har!“

Jeg fremdrager dette som Eksempel, der skal bevise, at naar en nylig udlært Maskinarbejder for et Par Aar siden tjente mere end en Lokomotivfører paa højeste Løn, saa

behøver man ikke at frygte for, at det nu skal være gaaet over i modsat Retning.

Lad os være enige om at drøfte saavel dette Spørgsmaal som Spørgsmaalet om Kontingentforhøjelse ude i Afdelingerne og gøre hvad vi kan for at de Delegerede paa Delegeretmødet kan vedtage begge Forslag med alle Stemmer. Sker det, har vor Organisation solidt Rygstød.

Lokomotivfyrbøder.

Kontingentet.

Hr. Rédaktør!

Tillad mig at imødegaa Hr. Christensens Syn paa Sagen eller rettere manglende Forstaaelse af Sagen. Hr. C. er ikke enig med H. B. i, at det er nødvendigt at faa Kontingentet forhøjet igen. Nej, det forbavser mig slet ikke; iblandt saa mange Medlemmer er der altid nogle, der ikke straks kan forstaa en Sag. Men naar de endda kunne lære at forstaa inden det er for silde, saa at det kommer til at koste os 800—900 Kr. om Aaret hele Livet, saa vilde meget være naaet — forresten ogsaa Hensigten med disse Linier.

Den første Fejl, Hr. C. begaar, er, at H. B. skulde faa for mange Penge at arbejde med. Det faar den slet ikke, thi hele Forhøjelsen gaar til Kampfonden. Hr. C.s Bemærkning om, at den lille Løn ikke kan følge med den store er kun en Frase. Vis mig den store Løn, Hr. C.!

Hr. C. er bange for, at vi ikke kan naa at blive lige saa stærke som og stærkere end vor Arbejdsgiver. Jo, Hr. C., det havde vi let ved, naar vi blot var enige. Enighed gør stærk. Og hvis der blot var den Enighed blandt os, som der burde og skulde være, ja, saa behøvede vi ikke at ruste og saa stærkt økonomisk set, og saa vilde det vise sig, at den lille Bolt, Hr. C. taler om, vilde blive til en Hovedbolt. Nu kommer det eneste Punkt, hvor jeg kan give Hr. C. Ret, og det er, at det ikke er en enkelt Arbejdsgiver, men Staten og Publikum, vi arbejder for. Ja, desværre. Det har vi mærket saa eftertrykkeligt. Hr. C. forsætter med at sige, at Staten og Publikum nok skal lønne os, saa vi kan være tjent med det. Det er slædeligt, at Hr. C. er godt fornøjet med 2600 Kr. efter 10 Aars Tjeneste; thi det er, hvad der bliver budt en Maskinpasser paa Fa.s Elektricitetsværk som Begyndelsesløn. Videre skriver Hr. C., at et Resultat opnaas bedst ved Forhandling, og i dem vil vore Repræsentanter nok saa nogenlunde kunde naa vore Maal. Nogenlunde — nej, vore Krav er saa beskedne,

at de ingen Nedsættelse taaler; men fuldstændig Opfyldelse maa kræves, og derfor er det vi er kommen med Forslaget om Kontingentforhøjelsen. Vi vil dermed vise vore Repræsentanter, at de har Medlemmerne bag ved sig, naar Opgøret kommer. De skal ikke først til at hente Svar hos Medlemmerne. Hr. C. maa endelig ikke tro, det er sidste Gang vi faar Lønkonflikt. Naar vi nu begynder at lave Kampfond, begynder vi godt, og det er halvt fuldendt. Lad os blive lige saa stærke som de timelønnede. Vi ser, at de Gang paa Gang kan faa deres Krav gennemført. Vi ser et meget grelt i Horsens. 2 Depotarbejdere ved samme Arbejde med 10 Aars Forskel i Tjenesten. Ca. 500 Kr.s Forskel paa Løn — og den yngste og timelønnede højst i Løn, Maa jeg endelig spørge Hr. C. om det ene Medlem af Udvalget, han taler om, udtalte sig paa hele Udvalgets Vegne — eller er det kun løs Remisesnak?

Nej, Kolleger! Lad jer ikke narre af Hr. C.s flot henkastede Bemærkning om, at vi her i Fa. har rigelig med Penge. Nej, Sagen er, at vi har ikke Raad til at spare den Smule Kontingentforhøjelse for at blive trykket ned i en lavere Lønklasse.

Nej, nu vil vi ikke taale at blive narret oftere. Nu vil vi have vort Arbejde bedømt af en upolitisk og upartisk Kommission, saa vor Løn kommer til at staa i Forhold til vort Arbejde ifølge vor Uddannelse. Hr. C. siger, at H. B. ikke tør komme med Forhøjelse nu igen. Her er Hr. C. fejl underrettet. Det er ikke H. B., men os Lokfb., der kommer med Forhøjelsen. Men H. B. skal sanktionere Forslaget og lade foretage Urafstemning, og jeg vil ønske, at Resultatet vil blive alle Stemmer mod en, Hr. C. Hvis da ikke Hr. C. inden den Tid har indset det nødvendige i at vi begynder at ruste os og samtidig tilkendegive overfor H. B., at nu er vi klar.

Fa., den 10.—2.—19.

V. Larsen.

Mod Afgørelsen.

Nu, da der er Udsigt til, at Lønningskommissionen snart kan afslutte sit Arbejde, er det ret naturligt, at alle, der derved faar deres økonomiske Fremtid bestemt, er stærkt optagne af, hvorledes Resultatet bliver. Efter Kommissionens Sammensætning kunde man jo fristes til at tro, at baade Arbejdsgiveren (Staten) og Arbejderen (samtlige Embedsmænd og Funktionærer under de fire Civil-

etater) havde faaet deres Interesser vel varetagne, saa at den Betænkning, Kommissionen vil afgive til den højeste Instans, Rigsdagen, blev saa fuldkommen til alle Sider, at der ingen Misfornøjelse kunde opstaa. Ja, den kan maaske endog blive hypermoderne — med glidende Skala, hvilket vi dog ikke skal kunne ind paa. Denne Sag er saa gennemdebatteret baade for og imod, at de fleste Tjenestemænd vel næppe ved, hvad der er af det onde og hvad af det gode. Men det staar sikkert klart for alle, at Afgørelsen i den staaende Lønkampagne er af overordentlig Betydning for os maaske i en overskuelig Fremtid. Naar vi siger „overskuelig“ er det fordi vi mener, at en stor Del af Lønnen nok bliver bevægelig. Og faar Lovgivningsmagten først denne Ting godkendt af de forskellige Organisationer, vil den sikkert hævde, at Lønnen staar fast i en uoverskuelig Fremtid.

Vi tror, at det er ved at gaa op for Medlemmerne af D. L. F., at vi ikke altfor blindt kan stole paa, at Lønningskommissionens Forslag om vor Placering og Løn bliver saa helt retfærdig, og det kan hverken vi eller Staten være tjent med. Staten behøver de Folk, der bedst egner sig til Lokomotivtjenesten, og de samme Mennesker kan for deres Arbejde og det dermed forbundne Ansvar fordre at blive saaledes lønnet, at deres økonomiske Fremtid er sikret og at de netop bliver sat paa den Levofod, de har naturligt Krav paa.

I Øjeblikket har vi Grund til at stille os tvivlende og mistroiske; men samtidig maa vi huske paa, at vi selv har fat i den ene Ende; thi naar Staten udbyder sit Arbejde, er det paa den anden Side os, der udbyder vor Arbejdskraft, og den bestemmer vi selv Prisen paa. Nu da vi heldigvis er naaet at blive saa fast sammensluttede, som vi er, i vor Forening, kan vi ikke andet end se Kampen tillidsfuldt i Møde. Kampen — ja, der bliver Kamp, om vi vil naa det Maal, vi har sat os; men hvilke Midler den vil fordre, afhænger af Regeringens Holdning overfor vore Krav. Derfor maa ingen Afdeling og intet Medlem staa tilbage i at støtte vor H. B. paa bedste Maade, enten det saa er økonomisk eller moralsk, da intet Offer jo er for stort i det for os saa vigtige Lønsspørgsmaal.

Vor H. B. maa ikke vakle; men den skal ogsaa kunne stole paa, at den har alle Medlemmerne bag sig, og det er det kraftigste Rygstød, vi kan give den. Vi har nu længe nok gaaget paa en Sulteløn, en Løn, som ligger langt under det Niveau, som Regering og Rigsdag mener er nødvendigt for at leve et blot nogenlunde taaleligt Liv. De forskel-

lige Kommunalbestyrelser er nemlig ved ministeriel Anordning bemyndiget til med Stats-tilskud at yde Hjælp efter Dyrtidsloven til Familier med indtil 3200 Kr. i Aarsindtægt. Da den største Stab af Statsjennemænd har en Løn, der, Dyrtidstillæget iberegnet, ligger langt under denne Grænse, maa det jo være et meget rimeligt Krav, at disse Tjenestemænd søger samme Ministerium om, at deres Løn kommer op paa mindst denne Højde.

Vi vil derfor ønske, at man tager Spørgsmaalet om Lønkampen op i alle Afdelinger, saa at alle Medlemmer maa blive oplyste om af hvilken Betydning det er, og bliver fuldt fortrolige med Sagen.

For 40 Aar siden vilde en Kamp have været en farlig Sag; men vi maa huske paa, hvorledes Tiderne har forandret sig. Vi maa gøre os klart, hvor umuligt det er for Staten at gøre sig uafhængig af de ca. 1700 indøvede Lokomotivmænd, den har i sin Tjeneste. Ingen af os vilde være med til at udklække et Misfoster som en Strejkebryder, og hvor er den Jernbanemand, der vil risikere Liv og Lemmer ved at arbejde sammen med et uforstaaende Lokomotivpersonale? Maaske vil adskillige henvise til Strejken i Centralværkstederne 1891 eller ved Frederiksberg Sporveje, der som bekendt tildels tabtes, og dermed begrunde en Mistillid til Virkningen af en Kamp; men om den Slags Indvendinger kan der siges, at hine Begivenheder slet ikke kan sammenlignes med en Lokomotivmandsstrejke, og det af to Hovedgrunde: Alle danske Lokomotivmænd staar faste som Organisationsmænd, saa at Strejkebrydere ikke findes. Og Driften af Statsbanerne kan ikke standses paa Grund af et Lønspørgsmaal, ingen Regering turde paalage sig Ansvar for noget saadant.

Vi vil derfor meget indtrængende henstille til alle, saavel Medlemmer som H. B., at drøfte dette Spørgsmaal indgaaende, dels under de daglige Diskussioner, dels paa Møder, saaledes at H. B. i rette Tid kan kende Meningerne blandt Medlemmerne. Disse vil fordre en bestemt Optræden af H. B., og derfor maa ingen holde sig passiv i denne Sag. H. B. skal være saa handlekraftig som muligt og handle efter Medlemmernes Ønske, saa skal vi nok faa et tilfredsstillende Resultat.

Afd. Nr. 34, Aalborg.

Kontingentet og Samarbejdet.

Naar man læser Bladet fra den 1. Februar, ser man, at der er forskellige Meninger om en Kontingentforhøjelse. Jeg for min Part vil nu anbefale en Kontingentforhøjelse, enten det saa bliver til 4, 5 eller 10 Kr. om Maanedes; for at vor Kassebeholdning ikke er for stor, ved vi jo alle, og den kan aldrig blive for stor. Vel vil jeg indrømme, at det ikke er de bedste Tider til i Løbet af kort Tid at samle Penge sammen; men hvis vi skal bruge Penge, er vi jo nødt til det. Ingen af os ved, hvornaar vi kan komme til at staa overfor den Situation, hvor Penge kræves, og saa er det sandelig meget kedelig om vi ikke har dem. Hr. T. Christensen, Gb., siger rigtignok i sin Artikel, at vi har hele Samfundet at kæmpe imod; men senere mener han, at Manden, vi arbejder for, nok vil lønne os, saa vi kan være tjent dermed. Det var ønskeligt, om han vilde, saa var der ikke noget at kæmpe for. Men Manden har endnu ikke vist os, at han vil lønne os saaledes, tværtimod er Lokomotivpersonalet blevet distanceret hver Gang der har været Lønrevision; det samme skulde nødig ske igen denne Gang paa Grund af Mangel paa Penge; vi skulde snarere have lidt Oprejsning.

Forfatteren af Artiklen „Vore Lønkrav“ mener, at Pengene kommer i anden Række og at en Arbejdsnedlæggelse højst kan vare i to Dage. Det vil jeg nu ikke fuldt ud give ham Ret i. Den kan meget godt komme til at vare en hel Uge og lidt til. Der er altid Mad nok i Byerne til mere end to Dage, og saa længe til Maden slipper op kan Arbejdsnedlæggelsen godt vare. Og da gælder det om at have Penge til at staa imod med. Der er vist ikke mange af os, der har Formue at tage af.

Hvis en Kontingentforhøjelse bliver forelagt og vedtaget, skal det selvfølgelig være paa den Betingelse, at Pengene skal bruges til at faa vore Krav gennemført med. Jeg vil da foreslaa, at Pengene bliver i Kassen og ikke tilbagebetales, for sker dette sidste, faar vi aldrig samlet nogen Formue. Og en Forening uden Penge har ingen Magt.

Jeg havde ventet i Omtaler af Bestyrelsesmødet af 22. Januar 1919 at finde et Referat af Hovedbestyrelsens Sanktion paa Ansættelse af en fremmed Lokomotivfører.

Jeg formener, at dette Spørgsmaal har været for, og det kunde jo være interessant i alt Fald for Lokomotivfyrbødernes Vedkommende at vide lidt derom. H. B. kunde til Tider godt være lidt mere meddelsom.

Jeg ser, at Lokomotivførerne i Gælder til-

Støt vor Organisation i Ord og Gerning

sidesætter Lokomotivfyrbøderne ved Forandring af Turene. Vi har haft samme Tilfælde i Gb., hvor Formanden for Afdeling 1 har faaet en forkert Opfattelse af, hvor mange der hører med til Lokomotivpersonalet. Naar Kørselsfordelingsforslagene kommer til Sanktion, staar der paa, at det er til Lokomotivpersonalet. Men desuagtet kommer det ikke til Lokomotivfyrbøderne, og af modtagne Skrivelser fra Afdeling 1s Bestyrelse faar man det Indtryk, at man ikke regner os for at høre med til Lokomotivpersonalet. Jeg mente nu ellers, at vi var blevet samlede for at arbejde sammen, ikke alene i Lønsagen, men ogsaa i alle andre Retninger. Skete det virkelig, tror jeg, at mange af de Rivninger meget af den Misfornøjelse, som til Tider findes i Gb., vilde forsvinde. Jeg vil haabe, at det rette Samarbejde vil komme i Stand; thi kun derved styrkes vor Organisation.

Chr. Andreasen, Gb.

Den ærede Indsender berører i sit Indlæg Ansættelse af en „fremmed“ Lokomotivfører. Den paagældende er en god dansk Mand, der, paa Grund af Verdenskrigen, er berøvet alt hvad han ejede. Han har gjort Tjeneste i mange Aar som Lokomotivfører ved den orientalske Jernbane, men Forhold, som Verdenskrigen skabte, gjorde det umuligt for ham at forblive i Tjenesten. Han kom her til Danmark med Hustru og fem Børn uden Pengemidler og uden Eksistensmuligheder. Han henvendte sig her til Statsbanernes Generaldirektorat for at faa Ansættelse ved Banerne. Generaldirektoratet saa forstaaende og humant paa Mandens Henvendelse, men ønskede, inden man foretog sig videre i Sagen, at høre vor Organisations Mening. Sagen med alle tilhørende Akter blev derefter tilstillet Organisationen, som, efter at have gjort sig bekendt med disse, indvilgede i eventuel Ansættelse som Lokomotivfører. Organisationen lod sig i denne Sag lede af humane Betragtninger, og man betingede sig, at paagældende ved en eventuel Ansættelse ansattes som sidste Mand i et Hold, og efter at have bestaaet alle Prøver og vist sig i Besiddelse af de Kvalifikationer, der kræves. Hovedbestyrelsens Beslutning er enstemmig og falder godt i Traad med den Humanitetsfølelse, vi ofte kræver af Administrationen.

Angaaende Forholdet til Gb. Afd. Nr. 1 skal vi bemærke, at der, saavidt os bekendt, ikke til Hovedbestyrelsen er fremkommen nogen Klage i den omhandlede Retning, hvis dette var sket, vilde Sagen formentlig være bragt i Orden. Imidlertid synes vi det er en forkert Adresse, man giver sine Bebrejdelser, thi Afdelingen kunde og burde overfor Di-

striktingsingeniøren have fremsat Krav om at et Eksemplar af Kørselsfordelingsforslagene ogsaa blev henlagt paa Lokomotivfyrbødernes Opholdsværelse, saaledes at Lokomotivfyrbøderne fik Lejlighed til at udtale sig til disse. Det er nemlig i fuld Overensstemmelse med de Krav, som under Forhandlinger herom blev fremsat og imødekommet. — De Forslag, der hidtil har været fremlagt paa Lokomotivførerstuen, har man i Reglen ønsket tilbage med Udtalelse efter en meget kort Frist, for kort Frist til, at man kan faa Tid til at tænke sig om og slet ikke til, at begge Kategorier kan faa det samme til Gennemsyn.

Iøvrigt mener vi, at Sagen mellem de to Afdelinger rettelig burde henvises til Behandling i Hovedbestyrelsen.

Red.

Den svenske Lokomotivmandsstrejke.

Strejkens Forhistorie. — Jernbaneforbundets Stilling. — Forgæves Mæglingsforsøg. — Hvad Kampen staar om.

Siden sidste Nr. af Bladet kom Medlemmerne i Hænde er vore Kammerater ved Størsteparten af Sverrigs Privatbaner gaaet ud i en Kamp for Forbedring af deres Stilling, som vi danske Lokomotivmænd anser for retfærdig og nødvendig, og hvori vi vil yde dem al den Støtte vi formaar. Nedenfor giver vi nogle Oplysninger om Strejkens Forløb, som sikkert vil interessere Medlemmerne. En kort Redegørelse for Strejkens Forhistorie og for de Løbspørgsmaal og Organisationsforhold, som Kampen drejer sig om, vil forinden være paa sin Plads.

I Efteraaret rejste Sverrigs Lokomotivmandsforbund, der har over 5000 Medlemmer og som omfatter mere end 90 pCt. af Lokomotivpersonalet ved samtlige Sverrigs Privatbaner, Kravet om en Lønforhøjelse. De nuværende Lønninger er lavere end dem, der ydes Lokomotivpersonalet ved Statsbanerne, og disse Lønninger vil endda i en nær Fremtid blive forhøjet. Statens Lønkommission har stillet Forslag derom, og inden længe vil dette Forslag af Regeringen blive fremsat i Rigsdagen.

De svenske Jernbaners Arbejdsgiverforening

afviste de Krav, som Lokomotivmændene stillede. Man fandt dem for høje. Desuden henviste Arbejdsgiverne til en Overenskomst, der just var sluttet med „Jernbaneforbundet“. De Lønvilkaar, der var opnaaet ved denne Overenskomst, vilde man ogsaa give Lokomotivmandsforbundet, men derudover absolut intet.

Jernbaneforbundet omfattede oprindelig ogsaa en betydelig Del af Lokomotivpersonalet. Men i 1908 skete en Sprængning. Næsten alle Lokomotivmænd meldte sig ud og dannede det nuværende Lokomotivmandsforbund. Næppe 4 pCt. af Lokomotivmændene staar i Øjeblikket i Jernbaneforbundet. Dette har saaledes aldeles ingen Ret til at træffe Afgørelser paa Lokomotivpersonalets Vegne. Gang paa Gang i de forløbne Aar har det imidlertid gjort det — ivrigt støtte og bistaet af Arbejdsgiverforeningen, der forstod, at den handlede klogt ved at hjælpe Splittelsesforeningen. Jernbaneforbundet har iøvrigt til Stadighed modarbejdet Lokomotivmandsforbundet saavel organisatorisk som under paagaende Lønforhandlinger. En smuk Virksomhed for en Organisation, der siger sig selv at varetage Ansattes Intereser!

Arbejdsgiverforeningen erklærede altsaa i December, at den ikke vilde have med Lokomotivmandsforbundet at gøre, men derimod nok vilde lade den med Jernbaneforbundet truffne Overenskomst allernaadigst gælde ogsaa for de Lokomotivmænd, der stod udenfor Jernbaneforbundet — d. v. s. for den Organisation, der omfatter over 90 pCt. af samtlige Lokomotivmænd! Selvfølgelig afviste Lokomotivmandsforbundet øjeblikkelig dette „Tilbud“. Det var sagligt og organisationspolitisk lige uantageligt. „Nordisk Lokomotivmandsforbunds Sekretariat“, der holdt Møde i Stockholm den 20. December, sluttede sig til Organisationens Standpunkt i en Resolution, hvori det hedder:

„Da Organisationens hele Stilling maa erkendes at være velbegrunnet, beslutter Sekretariatet at tilsikre den svenske Afdeling Forbundets fulde økonomiske og moralske Støtte i videste Udstrækning til Gennemførelse af et tilfredsstillende Resultat.“

Den 30. December mødte Arbejdsgiverforeningen med et saakaldt Mæglingforslag, der

afveg saa minimalt fra det tidligere Tilbud, at der ikke var nogen som helst Mulighed for andet end pure at forkaste det. Dets Hensigt var iøvrigt sikkert kun at vinde Tid. Derom nedenfor. For en Sikkerheds Skyld lod Lokomotivmandsforbundets Bestyrelse foretage Urafstemning om Mæglingforslaget med det Resultat, at 98 pCt. positivt udtale sig for Strejke øjeblikkelig. I de samme Dage indmeldte flere Hundrede hidtil uorganiserede Lokomotivmænd — og Medlemmer af Jernbaneforbundet! — sig i Lokomotivmandsforbundet.

Den 7. Januar fastsatte Civilministeren en Mægling for om muligt at undgaa den truende Strejke. Trods alvorlige Advarsler upegede Ministeren som Opmand en Mand, der i mindst muligt Omfang har Lokomotivmændenes Tillid. Resultatet af „Mæglingen“ blev da ogsaa ganske ynkeligt. Opmandens Forslag bød en Forhøjelse paa $6\frac{2}{3}$ pCt. — af Dyrtidstillæget. Den faste Løn lodes uforandret, og der skete ikke nogen som helst Anerkendelse af Lokomotivmandsforbundets Ret til at forhandle paa sine Medlemmers Vegne! Selvfølgelig blev ogsaa dette Forslag rentud forkastet. Den aabne Krig var dermed uundgaaelig.

Forskellen mellem Arbejdsgivernes sidste Tilbud og Lokomotivmandsforbundets Lønkrav fremgaar af følgende Eksempler: For Lok.fyrb. ved de største Privatbaner krævedes som aarlig Begyndelsesløn 1980 Kr., som Slutløn 2780 Kr. Arbejdsgiverne bød henholdsvis 1720 og 2300 Kr. For Førere krævedes 2220 og 3380 Kr. og man bød 2100 og 3000 Kr. Ved de mindste Baner krævedes for Lok.fyrb. 1660—2260 Kr. og man bød 1450—1900 Kr. For Førere krævedes 1900—2620 Kr. og man bød 1750—2350 Kr.

Den sidste Maanedes Forhandlinger havde fra Arbejdsgivernes Side rentud haft Karakteren af Forhandling. Man vilde ikke alvorligt prøve paa at komme til en fredelig Ordning. Kun et ønskede Arbejdsgiverne: at vinde Tid! Tid til at lægge Planer for Trafiken under den Strejke, man ansaa for uundgaaelig, til at sikre sig Mandskab til at føre Togene frem! Vi danske Lokomotivmænd kan maaske lære noget af den Erfaring vore sven-

ske Venner her har vundet. De svenske Arbejdsgivere har benyttet en Forhalings-taktik og har derved opnaaet — fordi vore Kammerater er optraadt til det yderste hensynsfuldt — at vanskeliggøre den retfærdige Kamp de svenske Lokomotivmænd i disse Uger har ført. Slaget var vel forberedt? Javel, men Modstanderne vidste, at det vilde komme og hvornaar det vilde komme, og de kunde forberede sig.

Kampen var altsaa uundgaaelig. En Resolution, som Lokomotivmænd i Statens Tjeneste vedtog den 26. Januar, viser tydeligt, hvorledes Strejkesituationen opfattes blandt svenske Tjenestemænd. Resolutionen lyder:

„Mødet konstaterer, at Lokomotivpersonalet ved Privatbanerne kæmper for en retfærdig Sag. En stejlt afvisende og uforstaaelig Taktik fra Arbejdsgivernes Side har tvunget Lokomotivmændene ud i Striden. Hensigten er ganske aabenbart den at prøve at slaa Lokomotivmændenes Organisation ned. Det er øjensynligt ikke Personalets Krav om en beskedne Lønforhøjelse, der har bevæget Arbejdsgiverne til at fremkalde Striden . . . Et Nederlag vilde betyde en Forringelse af de svenske Lokomotivmænds hidtil særdeles beskedne Stilling i social Henseende. Vi kan ikke finde os i noget saadant, og vi er beredt til at tage Konsekvenserne.

Samtidig besluttedes det, at ingen Lokomotivmand i Statens Tjeneste under nogen Omstændighed vilde træde i de strejkendes Sted.

Fire Opbud. — Strejkeplaner. — Ødelagt Materiel. — En organisationsmæssig Sejr.

Natten mellem 25. og 26. Januar begyndte Strejken. Lokomotivmandsforbundet havde planlagt den omhyggeligt. Det var Tanken, at den skulde indtræde i flere Opbud: Først ved et Sæt Baner, dernæst, om der ikke viste sig Udsigt til en Overenskomst med Arbejdsgiverne, ved et andet, tredje og fjerde Sæt Baner. Og Arbejdsnedlæggelsen blev gennemført ganske planmæssigt.

Før vi skildrer Strejkens Forløb, skal her citeres nogle Linier af „Strejkeordren“, der klart viser, hvor hensynsfuldt og samfundsmæssigt vore svenske Kammerater optraadte:

„Naar Afdelingen har modtaget Ordre om,

at Strejken skal begynde, skal Arbejdet nedlægges saa tidligt ved Døgnets Begyndelse, at ingen Lokomotivmand den paagældende Dag gaar i Tjeneste. De, der kommer ind med sidste Tog Aftenen før Strejken, skal paa sædvanlig Maade efterse Lokomotivet og om fornødent aftappe Ledningsrør og lignende, saaledes at Lokomotivet ikke kan lide Skade. Det er nemlig af den største Betydning, at der absolut intet sker, som kunde udlægges som Sabotage fra Personalets Side.“

Natten den 25.—26. Januar begyndte Strejke ved 16 Baner, omfattende 550—600 Lokomotivmænd. Det var Baner ved Stockholm og i Blekinge og Smaaland. De vigtigste var: Stockholm — Bergslagens — Kalmarbanen. Østre Blekingebanen, Østre Centralbanen, Karlskrona, Växjö og Blekinge Kystbanen.

Andet Opbud, der fastsattes til Natten den 28.—29. Januar, ramte 12 Jernbaner, hvoraf de vigtigste var: Bergslagens, Gävle—Dala, Dalslands, Nørre Södermanlands, Vestergötland—Gøteborg og Østre Skaanes. Det omfattede ca. 750—800 Lokomotivmænd.

Tredie Opbud omfattede 18 Jernbaner, ca. 350 Lokomotivmænd. De vigtigste af disse til den 2.—3. Februar fastsatte Opbuds Baner var: Søndre Dalarnes, Köping—Riddarhyttans, Landkrona—Sjöbo, Malmø—Trelleborg, Falkenberg—Hässleholm, Malmø—Ystad, Malmø—Sunrishamn, Helsingborg—Hässleholm og Landskrona—Helsingborg, hovedsagelig altsaa skaanske Baner.

Endelig traadte fjerde Opbud i Kraft den 5.—6. Februar. Det omfattede 6 Baner, hvoraf de vigtigste var Gøteborg—Borås, Sala—Gävle, Skaane—Smålands og Upsala—Ockelbo.

Dermed var der Strejke ved Hovedparten af Sverrigs Privatbaner. Kun 15 Baner var frie. Paa 52 Baner kørtes efter Strejkeplanen.

Arbejdsgiverne havde, som nævnt, haft god Tid at forberede sig. Og de havde nyttet Tiden vel. De kunde straks offentliggøre „Køreplaner“, der rigtignok var sørgeligt magre: Hvor der før kørte 3—4 Tog i hver Retning om Dagen, skulde under Strejken kun køre et enkelt. Hvor der kørte to Tog, skulde der køre et i hver Retning hver anden Dag osv. Og Kørehastigheden var sat saa langt ned, at det næsten var Ironi at tale om Ha-

stighed. Til at føre Togene havde man skaffet sig Ingeniører o. lign. samt ganske enkelte forhenværende Lokomotivmænd. Hvad disse Strejkebrydere kostede, tog man ikke det fjerneste Hensyn til. 50—100 Kr. om Dagen betaltes raskvæk, i enkelte Tilfælde endog mere.

De „Køreplaner, som man i Forvejen omhyggeligt havde udarbejdet, blev med stort Mas og Besvær gennemført, med Forsinkelser ganske vist, somme Tider 2—3 Timer paa Strækninger paa 40—50 km. Og naturligvis indtraf talrige Uheld. Strejkebryderne kendte jo hverken Strækningerne eller Maskinerne. Resultatet blev, at adskillige Lokomotiver blev mere eller mindre ødelagt, bl. a. fordi Personalet forsømte at fylde Vand paa Kedlen, eller fordi man lod Rørene staa med Vand i Natten over, saa de forfrøs. Endvidere indtraf forskellige Uheld, af hvilke et enkelt kun ved særlig Konduite fra en Lokomotivmands Side paa en af Strejken uberørt Bane undgik Katastrofen.

Det siger sig selv, at Strejken havde de kraftigste Virkninger paa hele det økonomiske Liv. Persontrafikken kunde man ved Hjælp af Strejkebrydere gennemføre i det nødtørftigste Omfang. Men Godstrafikken laa praktisk talt fuldkommen stille. Uhyre Mængder af uekspederet Gods ophobede sig paa alle de større Stationer. Havde Strejken varet blot ganske faa Dage til, vilde den have virket fuldkommen lammende paa Industrien, paa Handelen og dermed paa Folkets Ernæring.

Organisationsmæssigt blev Strejken en stor Sejr. Saavidt vi har kunnet se, svigtede ikke en eneste af Lokomotivmændene. De handlede alle, som de skulde, upaavirkede af gyldne Løfter, som af Trusler om Afsked. Alene derved blev Strejken en indre Styrkelse. Men i en Henseende til gav Strejken en organisationsmæssig Styrkelse. Den viste, at vi Lokomotivmænd kan regne med ubetinget Støtte fra de organiserede Arbejdere. Til Trods for, at Strejken, som nævnt, ramte Industrien og dermed mange Arbejdere, fremkom der ikke fra Arbejderhold en eneste Tilkendegivelse i Retning af, at Lokomotivmændene skulde bøje af eller give op, tværtimod, Lokomotivmæn-

dene modtog mange varme og ubetingede Sympatitilkendegivelser fra de svenske Arbejdere. Og i Pressen fik man — en radikal Presse ejer Sverrig jo ikke — ganske varm Støtte fra de socialdemokratiske Blade. Derimod var naturligvis den konservative og ogsaa i ret høj Grad den liberale Presse højst unaadig.

Sammenbrudet af det russiske Jernbanevæsen og Industri.

Ved Otto Bendixen.

Nævneværdigt er, at den Dag Centralmagtens Delegation afrejste, var kun to Lokomotiver disponible paa Banegaarden i Petrograd, hvoraf det ene som Følge af forskellige Skavanker kun kunde køre 15 km. i Timen. Jernbanetrafikken er betydeligt indskrænket og Forsinkelserne overskrider alle Grænser. Den gennemsnitlige Køretid fra Petrograd til Dünaburg (under almindelige Forhold 11—12 Timer) svinger ofte mellem 60 og 80 Timer. Vognene er uopvarmede, for det meste uden Belysning, Bænke og Gulve bedækkede med Smuds og menneskelige Uhumskheder, ved Togenes Afgang udspiller sig de uhyggeligste Scener, daglig bliver stivfrosne Mennesker, som ikke har kunnet finde Plads i Vognene, taget ned fra Trinbrædderne og selv fra Vogn-tagene.

De russiske Jernbaners Tilstand kendetegnes bedst gennem Beretninger i russiske Aviser. „Birshevijs Wjedomosti“ fra 19. Juli 1917 skriver: Virvarret paa Jernbanerne tager til. Efter Dumamedlemmer Bublikows Angivelse viser sig følgende Situation: Medens der endnu i Marts i 1917 manglede 74,000 af de nødvendige Vogne, steg Antallet paa manglende Vogne i April til 77,000, i Maj til 84,000 og naaede Midten af Juni 116,000. De manglende Vogne udgør allerede mere end 20 pCt. af hele forrige Aars Bestand. Disse Tal andrager det samlede russiske Jernbanelnet, men ifølge de mange Militærtransporter viser sig derved et noget fordrejet Billede. Tager man kun Hensyn til den saakaldte østlige Del, d. v. s. øst for Linien Petrograd—Jekaterinoslaw, saa viser Tallene paa manglende Vogne sig som følgende: I April 85,830,

Maj 207,705 og i første Junihalvdel 119,625. I det hele manglede i det løbende Aars første 5½ Maaned 717,320 Vogne i den forlangte Tilvebringelse.

Jernbanetransportvæsenet har lidt en betydelig Forværrelse. Aarsagen hertil, bortset fra Faktorer, der ikke talmæssig kan fastslaaes, f. Eks. ved Arbejdsydelsens Tilbagegang, er hovedsagelig paa Grund af det store Antal Lokomotiver, som er sat ud af Drift. Antallet af Lokomotiver, som krævede Reparation, der i hele Aaret 1916 svingede mellem 16,5 og 17,5 pCt., begyndte fra Januar, da de beløb sig til 16,5 pCt., uopholdeligt at stige og steg fra 20,3 ved Revolutionens Udbrud til 24,2 pCt. i den første Halvdel af Juni 1917, og det er efter officiel Opgivelse. I Virkeligheden naaede de sandsynligvis 30 pCt., men endog efter officiel Opgivelse naaede de ved en Række Baner en Fjerdedel af Bestanden. Saaledes var der ved Nicolaibanen 26,5 pCt. beskadigede Lokomotiver, ved Permbanen 30,6 pCt., Jaroslawbanen 28,9 pCt., Tomskerbanen 27 pCt., Kasanbanen 29,4 pCt. og Poljezjernbanen 27,5 pCt., alt regnet i Sommeren 1917.

En Række af de vigtigste Strækninger har altså efter officielle Opgivelser 26—27 pCt. beskadigede Lokomotiver, men hvorved f. Eks. Nord-Donetzbanen i Virkeligheden talte over 40 pCt. af saadanne Lokomotiver, og ikke som officielt blev angivet 29 pCt.

Ogsaa Tallet paa reparationstrængende Vogne vokser uophørligt og har nu naaet 8 pCt. Siden Revolutionens Udbrud er Vognenes paakrævede Reparationer vokset fra 5,4 til 8 pCt. Trafiken paa de vigtigste Linier lider under store Vanskeligheder. Saaledes begynder f. Eks. først nu langsomt Omladningen fra Kanalerne til Jernbanerne at komme i Orden, og dog viser de et højst sørgeligt Billede som Følge af Arbejdernes utrolige Fordringer.

Desværre er ogsaa fastslaaet en vedvarende Tiltagen af de saakaldte „fejlkørte“ Vogne, saadanne som ikke naar til deres Bestemmelsessted.

(Forts.)



Delegeretmødet.

Forslag, der ønskes behandlede paa det aarlige Delegeretmøde eller paa Kredsgeneralforsamlingen, maa være indsendt til de respektive Formænd senest 1. Marts.

Hjælpefonden.

Forslag, der ønskes behandlet paa Hjælpefondens Generalforsamling, bedes tilstillet K. Johansen, Sommerstedgade 22³, København B., senest 10. Marts.

Repræsentantskabet.

Foredrag.

Foreningen afholder Foredrag **Onsdag den 26. ds., Kl. 7½ Em.**, i **City Selskabslokaler, Citygade Nr. 23, København.**

Emne: „Hvad bør der gøres for Lokomotivpersonalets Uddannelse, og hvilken Betydning kan det faa.“

Foredraget holdes af Maskiningeniør ved Statsbanerne, **O. E. Rosenørn.**

Medlemmerne anmodes om at give Møde i saa stor Udstrækning, som Tjenesten tillader.

Forretningsudvalget.

Hvornaar kommer Broen over Lillebælt?

Lokomotivpersonalet paa den fynske Hovedbane har nogle Sove- og Opholdsrum i Strib, som er under al Kritik. Vi har gentagne Gange rettet ærbødige Anmodninger til vore foresatte om at faa disse Forhold forbedret, men har stadig faaet Svar som, at nu skulde hele Banegaardsforholdet snart omordnes, eller at nu kom der en Bro over Lillebælt. Saadanne Svar har vi ladet os nøje med de sidste 20 Aar. Jeg spørger derfor: Hvornaar kommer den Bro over Lillebælt? Jeg skal forsøge at skildre de Forhold og Opholdsrum, som i 1919 bydes Personalet her paa Strib. Værelserne er beliggende i den østre Ende af en lang, sort, snavset Remise, hvorfra Olie og Snavs slæbes direkte ind i Værelserne. Der er 5 Værelser, deraf

et med 4 Senge. De 3 Værelser ligger mod Nord, et mod Øst og et mod Syd. Værelset i Syd ligger ud mod Pladsen, hvor al Rangering og Vacuumprøve af Togene foregaar. Der faar man ingen Søvn, med mindre man er dødtræt. Røg, Os, Olielugt og Støj fra Remisen trænger direkte ind i Sove-, Opholds- og Spiseværelser, og disse findes vist ikke tarveligere paa nogen Herregaard. Opholdsværelset er vel cirka 3½ Meter bredt, 5½ Meter langt; her samles Døgnet rundt cirka 25 Sæt Personale rundt om en ophedet Kakkellovn, og i en frygtelig Fodkulde, saa for overhovedet at kunne opholde sig i Rummet maa man nemlig have Døren aaben ud til Gangen.

Ude i Gangen findes Telefonen, som jævnlig kimer Nat saavel som Dag. Ind i dens Kimen blander sig højrrøstet Tale og Trampen af Træfodtøj. De, der er henvist til at sove ovenover, faar ikke meget Ro eller Hvile i den korte eller længere Tid, der er mellem Turene.

I Soveværelserne mod Nord er der altid en klam og tung Luft som Følge af, at der aldrig kommer en Solstraale ind, derimod er der rigeligt af Røg og Os, saasnart Dørene aabnes ud til Remisen; til alt dette kommer nu følgende: Vi havde for indtil en Maaned siden en flink og proper Rengøringskone (Enke efter en Tjenestemand), som forstod at rede en Seng (NB. Senge og Sengetøj er godt), men hun forlangte lidt mere for sit Arbejde, vist 60 Kr. pr. Maaned, og det vilde Statsbanerne ikke give. Der blev da antaget en ganske ung Mand fra Landet, som ikke har meget Begreb om Rengøring, langt mindre om at rede en Seng. Og det mærkelige er, at han faar det dobbelte af, hvad Konen forlangte for Arbejdet. Saa det vil forstaas, at Taalmodigheden og Misfornøjelsen med disse Forhold har naaet Højdepunktet, og kunde disse Linier bevirke, at vore ærede foresatte tog fat og ordnede dette Spørgsmaal til Personalets Tilfredshed, er Hensigten naaet.

Primus.

Er det lovligt?

Under et af Auditøren afholdt Forhør, i Anledning af en Sag ved Sallingsundøverfarten, saas stadig den ene af Parterne sammen med Auditøren, selv under Forhørene af Vidnerne.

En saadan Ordning er ganske forkastelig og af Betydning ved Vidneafhøringen, under hvilken paagældende tillod sig at fremkomme med Bemærkninger, kan let forstaas og særlig paa Grund af, at Partneren var Vidnernes foresatte.

Selv om Partneren er god Bekendt eller Ven af Auditøren, som han selv har udtalt, bør saadant ikke finde Sted. Tilskuer.

Vi mener, det er et ganske utilstedeligt Forhold, dere her har fundet Sted. Vidnerne og andre, der afhøres, bør i fuld Frihed kunne udtale sig, og det kan ikke ske under de paapegede Forhold. Red.

Meddelelse fra Afdelingerne.

Paa Slagelse Lokomotivfyrbøder Afdelings Generalforsamling blev Lokomotivfyrbøder M. Sørensen valgt som Afdelingens Formand, og Lokomotivfyrbøder C. Christensen valgt som Afdelingens Kasserer. M. Sørensen.

Thisted, Afd. 26, afholdt Onsdag den 15. Januar Generalforsamling og genvalgte R. Jensen, Dragsbækvej 17¹ til Formand og C. Legaard, »Frederiksborg«³, Frederiksgade, til Kasserer, og F. Rosenberg til Sekretær, Revisorer: C. Larsen og A. Wedebye. R. Jensen.

Frederikshavn Lfb. Afdeling afholdt d. 21. Januar ordinær Generalforsamling. Følgende blev valgt: Til Formand Johansen, til Kasserer Møbius og til Repræsentant Eriksen.

Johansen.

Viborg Lokomotivførerafdeling har genvalgt P. Christiansen som Formand og valgt Rasmussen til Kasserer.

Til Delegerede valgtes Formanden og Kassereren.

Følgende Udtalelse vedtoges:

»Generalforsamlingen i Viborg Lokomotivførerafdeling paalægger sine Delegerede at stemme for, at der ydes Hovedbestyrelsen al nødvendig økonomisk og moralsk Støtte til Fremme af D. L. F.s Lønkrav.«

P. Christiansen.

Dødsfald.



A. Dich.

Den 10. Januar afgik Lokomotivfører A. Dich, Skanderborg, ved Døden efter et Sygeleje paa ca. 7 Maaneder.

Dich var født 24. Maj 1858 og blev saaledes kun 61 Aar gammel. Udgaat fra Centralværkstedet i Aar-

hus ansattes Afdøde i Ribe 8. April 1885 som Lokomotivfyrbøder og forfremmedes 1. September 1898 til Lokomotivfører med Station i Assens, hvorfra han senere forflyttedes til Skanderborg.

Dich var et godt Medlem af sin Organisation og forstod tilfulde, at vil man nyde, maa man ogsaa yde, altid parat med sin Skærv, naar den krævedes.

Dich efterlader sig Hustru og flere voksne Børn.

Taksigelse.

Modtag min dybtføjte Tak for den store Deltagelse og Venlighed, som er bleven mig vist i Anledning af min kære Mands Død og Begravelse. Tak til de forskellige Afdelinger for de smukke Kranse. Særlig Tak til Aarhus Lokomotivfyrbøder Afdeling for den store Pengegave.

Bertha Gottfredsen,
Frederikshavn.

Alle, som ved Lykønskninger og Gaver har bidraget til at gøre mit 25 Aars Jubilæum til en Festdag for mig, beder jeg herigennem modtage min bedste Tak for udvist Opmærksomhed,

Juul Christensen,
Lokomotivfører.
Fredericia.

Spørgsmaal og Svar.

Hvilken Dag kan en Lokomotivmand regne med, at han kan holde sit 25 Aars Jubilæum ved Statsbanerne?

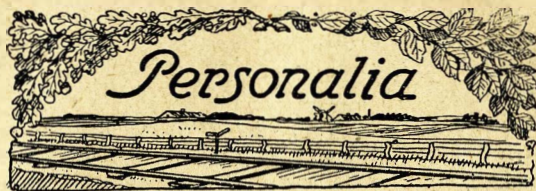
Kan han regne fra den Dag, han er blevet ansat paa Værkstedet som Haandværker, eller kan han først regne fra den Dag, han er blevet forfremmet til Lokomotivfyrbøder? L.

25 Aars Jubilæum som ansat ved Statsbanerne kan en Lokomotivmand fejre 25 Aarsdagen efter sin Ansættelse som Haandværker.

25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand kan først holdes paa 25 Aarsdagen for Ansættelse som Lokomotivfyrbøder.

Forsaaavidt Statsbanerne gennemførte, at der paa 25 Aarsdagen for en Jernbanemands Ansættelse udbetaltes ham en Sum Penge, vilde dette for Lokomotivmænd ske paa Aarsdagen for Ansættelse som Haandværker. Paa anden Maade kan der ikke regnes, og efter det Tidspunkt beregner andre ansatte ogsaa deres Jubilæum.

Men mellem Lokomotivmænd er det en hævdunden Skik, at Jubilæet fejres paa Aarsdagen for Ansættelse som Lokomotivmand, og at der ikke regnes paa anden Maade. Red.



Forfremmede fra 1. Februar 1919:

til Lokomotivfører:

Lkfb. H. C. Fejring, Esbjerg, i Brande;
Lkfb. F. A. Nielsen, Aalborg, i Struer;
til Lokomotivfyrbøder:

Hdvk. A. T. Christiansen, Nyborg Værksted, i Aalestrup.

- » A. Holmtoft, Nyborg Værksted i Struer og
- » C. C. Larsen, Nyborg Værksted, i Brande.

Forflyttede efter Ansøgning:

Lkfb. H. P. Laursen, Brande-Viborg, fra 1. Febr. 1919,
» P. E. Rasmussen, Aalestrup-Slagelse, fra 1. Februar 1919,
» P. A. Pedersen, Kbhvns. Godsb., Esbjerg, fra 1. Februar 1919 og
» V. A. B. Loft, Brande-Fredericia, fra 1. Marts 1919.

Forflyttede:

Lkfb. N. C. Nielsen e. Ans., Brande-Skanderborg, 1. Februar 1919,
Lkfb. L. Jensen e. Ans., Kbhvns. Godsb.—Østerbro, under 11. Januar 1919,
» H. A. T. Gottfredsen e. Ans., Struer—Frederikshavn, fra 1. Februar 1919,
» P. C. Sprogø e. Ordre, Orehoved (Rangerfører)—Vamdrup, fra 1. Februar 1919 (hans Funktion som Rangerfører ophører fra s. D.), og
» P. Petersen e. Ans., Helsingør—Kbhvns. Godsb., fra 1. Februar 1919.

Paaskønnelse:

Generaldirektoratet har udtalt sin Anerkendelse overfor Lkfb. H. K. Hansen, Fredericia, for særlig Agtpaagivenhed under Tjenesten.

Anerkendelse:

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste Anerkendelse overfor Lkfb. F. V. Petersen, Kbhvns. Hovedbg., for god Konduite og særlig Paapasselighed under Tjenesten.

Afskediget:

Lkfb. J. Melchior, Kbhvns. Godsb., e. Ans. fra 31. Januar 1919.

Døde:

Lkfb. A. C. Dich, Skanderborg, den 5. Januar 1919 og
Lkfb. T. V. Christensen, Aarhus H., den 13. Januar 1919.

