

19. Aarg. Nr. 5.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. Marts 1919.

Emolumenterne.

Der er Bevægelse blandt Lokomotivmændene for Tiden. Lønningssagen og med hvad dertil hører optager og behersker fuldstændig Sindene. Arbejdstidsspørgsmaalet indtager ogsaa en dominerende Plads, og blandt Lokomotivmændene er der endnu en Ting, der har Aktualitetens Interesse, nemlig Spørgsmaalet om Kørepengenes Forhøjelse. Og det er jo saa sandt, at disse nu er langt under Pari, langt under den Værdi de før har haft. Kørepengenes Forhøjelse er paatrængende nødvendig; men det er ogsaa nødvendigt, at Personalets Opholdsværelser er indrettede saa hyggeligt som muligt for dog i nogen Maade at bidrage til, at Personalet ikke føler Utilfredshed med sin Gerning og danavnlig i en Tid, hvor Kørepengenes Utilstrækkelighed ligefrem tvinger Personalet med eller mod deres Villie til at opholde sig i disse i Almindelighed mindre hyggelige Rum. De maa opholde sig der saa godt som uafbrudt, de er bundet til Stuen, fordi Pengemangel hindrer dem i Opfyldelse af Ønsker om Nydelse af en eller anden Forfriskning. Det kan der ikke blive Raad til. Der maa derfor stræbes henimod, at Værelserne bliver saa godt indrettede som muligt, et Ækivalent for Savnet af Hjemmet og dets Hygge. Vi vil dog gerne indrømme, at der i den Henseende gøres noget, man ser forstaaende paa dette Krav, om end vi mener, at der er uhyre meget tilbage at rette, inden vi naar tilfredsstillende

Forhold. Vi nævner dette Spørgsmaal, fordi det i visse Henseender har overmaade stor Betydning baade for Personalet og for Statsbanerne.

For Lokomotivmændene, der, paa Grund af Tjenestens Beskaffenhed, maa tilbringe mange Timer fra Hjemmet, er Hovedsagen imidlertid Godtgørelsen for Kørselen, den belinger i højeste Grad, at Opholdet ude bliver laaleligt, og man er nu naaet til det Tidspunkt, hvor man ikke længere taalmodig kan se paa, alt alt, hvad der maa købes ude af Føde- eller Drikkevarer, er steget saa voldsomt, vi kan maaske sige urimeligt, uden at en tilsvarende Forhøjelse af Emolumenterne har fundet Sted. Men det gaar med dette, som med saa meget andet ved Statsbanerne, Forhøjelsen kommer først, naar Udsættelse er umulig længere, og saaledes er det nu. Ønsker man blot det mest nødvendige til Livsophold ude, maa man, foruden at nøjes med det til Tider daarligt belagte Smørrebrød og mer eller mindre opvarmede eller opkogte Kaffe, ligefrem sætte Penge til ved at køre for „De Danske Statsbaner“. Og Kørepengene skulde dog kunne dække over Udgifterne ved Lokomotivpersonalets Tjeneste; men den Tid er forbi. Anstiller man Forsøg med at faa Kørepengene til at strække til Udgifterne uden for Hjemmet i en Maaned, vil man snart opdage, at allerede i Midten af Maaneden maa der gribes til Maanedslønnen for at klare Udgifterne Maaneden ud, og det kan ikke og har aldrig været Tanken. Nej, Emolumenternes

Størrelse maa og har vel i nogen Grad været afpassede efter tidligere Tidens Priser. Det er mange Aar siden de har været underkastet Revision, og de maa selvfølgelig tilpasses som alt andet efter det gældende Prisniveau.

Som Lønningerne nu en Gang er — disse er i Forvejen altfor smaa —, er det i høj Grad at forringe det kørende Personales økonomiske Stilling gennem en Ordning, der anviser, at de Udgifter, der er en Følge af Tjenestens Beskaffenhed, og som skal betales ved Emolumenter, ikke dækkes af disse, men gør det til en bydende Nødvendighed, at Maanedslønnen maa angribes paa Grund af Kørepengenes Utilstrækkelighed.

Da det kørende Personale imidlertid under en eller anden Form maa have Godtgørelse for Fraværelse fra Hjemmet, og da der gentagne Gange er foretaget Forhøjelse af andre Diæter, fordi disse har været for smaa, maa Resultatet for det kørende Personale ogsaa blive dette, at Emolumenterne maa og skal forhøjes til det rette Niveau. Og det er ubegribeligt, at saadan Forhøjelse ikke allerede er sket.

Alle de, som paa Grund af Tjenestens Medfør maa købe Fødevarer paa Restaurationerne ude paa stationerne har faaet at mærke, hvor Forhøjelsen trykker. For i Flæng at nævne nogle Eksempler skal vi nævne, at et Stykke Smørrebrød, som før Dyrtiden kostede 6 Øre, nu koster det dobbelte, og en halv Flaske Øl, som kostede 6—7 Øre, nu er steget til 12—14 Øre, og paa tilsvarende Maade gaar det med alle de Forfriskninger Tjenestemændene tvinges til at købe ude. Det vil med andre Ord sige, at disse Fornødenheders Pris er steget med 100 pCt. og derover. Ser man saa hen til Stigningen paa Kørepengene, staar denne i et absolut Misforhold til Prisernes voldsomme Stigning. Og i denne Sammenhæng ønsker vi at sige, at vi ser noget uforstaaende paa, at man ikke samtidig med den nødvendige Forhøjelse af Lønninger gennem Dyrtdstillæg og andre Tillæg af Dagpengene ikke har taget det logiske og selvfølgelig Skridt ogsaa at forhøje Kørepengene i tilsvarende Grad. Hvorfor skulde det kørende Personale behandles som Stedbørn. Da det er en mindre Del af Personalet det drejer

sig om, og derfor økonomisk set mindre kostbart, maa det kørende Personales Krav betegnes som nødvendigt og rimeligt, og vi synes ikke det kan afvises.

Lokomotivpersonalet maa saa ofte være borte fra sit Hjem et Par Dage for at køre en enkelt Tur, og som Følge heraf maa de købe Fødevarer ude i den Tid. Med den eneste og sidste Forhøjelse Kørepengeneigenhem mange Aar har været underkastet iberegnet, kan Kørepengene for Lokomotivføreres Vedkommende indbringe den svimlende Sum af ca. 4½ Kr., og for Lokomotivfyrbødere ca. det halve. For dette Beløb skal man leve ude i to Dage.

Det er simpelthen umuligt.

Ovenfor nævnte er ikke noget isoleret Tilfælde, men ligger i en Kørselsfordeling, hvor Personalet kun kører den Tur og aldrig andre.

Af saadanne Tilfælde kan der nævnes mange, hvor Staten betaler sine Tjenestemænd godt 1 Kr. om Dagen til Dækning af Udgifter under Fraværelse fra Hjemmet.

Vi kunde udmærket godt trække flere Eksempler frem, men det synes os ganske overflødig. Tallene, Prisstigningerne taler et saa tydeligt Sprog, at man med megen Ret kunde vente Generaldirektoratets forstaaende Medvirkning til en Forhøjelse af Kørepengene.

Fællesudvalget har allerede for længere Tid siden rejst dette Spørgsmaal; men vi synes denne Sags Behandling trækker noget vel meget i Langdrag. Og Kravet er dog efter vort Skøn — som sædvanligt — meget beskedent, kun 0,3 Øre pr. km. Med Prisstigningerne som Grundlag kunde et Krav paa ca. 100 pCts. Forhøjelse have været forsvaret.

Saameget mere, som Kørepengene i mange Aar ikke har været bragt opad samtidig med Lønningsrevisionerne, hvad vi dog mener ikke var et ubilligt Forlangende.

Men som sagt Tjenestemændene er beskedne i deres Krav, uden at de dog derfor ser en større Imødekommenhed, en større Forstaaelse, og finansielt set betyder den samlede Sum dog ikke meget paa Statsbanernes Budget.

Dette er og maa dog være Tjenestemanden uvedkommende, skal man have Tjenesten udført mod den Slags Godtgørelse, som det

kørende Personale erholder, maa man med Berettigelse kunde kræve, at disse i det mindste holder Trit med andre Godtgørelser for Fraværelse fra Hjemstedet, og dette mangler der umaadelig meget i.

Spørgsmaalets Løsning er ganske uafhængig af Lønningskommissionens Arbejde, og vi maa derfor fremsætte et stærkt Ønske om, at der snart bringes en Afslutning paa Sagen; thi for de Tjenestemænd, der berøres heraf, bliver Savnet af de nødvendige Penge, som Erstatning for Opholdet udenfor Hjemstedet, mere og mere føleligt.

Vi afventer derfor snarst en Løsning.

Otte Timersdagen.

Kravet om 8 Timers Arbejde, 8 Timers Frihed og 8 Timers Hvile er snart 30 Aar gammelt og betragtedes endnu for kort Tid siden som en overdreven Fordring. Arbejdsgiverne rynkede foragtelig paa Næsen, naar de hørte det nævne. Arbejderne demonstrerede hvert Aar den 1. Maj med vajende Faner og klingende Spil.

Man tog ogsaa Spørgsmaalet op ved de periodiske Forhandlinger med Arbejdsgiverne og lod som om man nu mente det alvorligt, nu skulde denne Sag løses. Men alligevel gik der Aar efter Aar, uden at man rykkede Maalet synderligt nærmere.

Sagen var nemlig den, at Arbejderne nok vilde den korte Arbejdsdag, men vilde eller kunde ikke taale noget Afsavn i Fortjenesten. Uden dette var Modstanden for stærk. Man havde ikke Kræfter nok til samtidig at hæve Lønnen og føre Kravet igennem.

Saa kom Verdenskrigen og vendte op og ned paa mange Ting. Arbejderne i de krigsførende Lande, der gennem mere end fire Aar havde opholdt sig i Skyttegravens Mudder, vil nu ikke længere taale at være Kapitalens eller Militarismens lydige Slaver. De har set, at Massen har Magten, og de vil nu bruge den.

Kapitalen har derfor indset, at den nu maa fire og har derfor tildels kapituleret, og Kravet om den 8 Timersdag er nu praktisk talt anerkendt overalt i de krigsførende Lande.

Ogsaa her i Danmark er Forstaaelsen vokset, selv om der endnu kæmpes med Arbejdsgiverne om Kravets endelige Gennemførelse.

Loven om den 8 Timersdag vil bevirke, at Jernbanemændene indenfor en rimelig Fremtid kan vente Normalarbejdsdagen indført overalt.

Spørgsmaalet er nu, navnlig for det kørende Personales Vedkommende: Hvorledes kan den bedst gennemføres.

Vi kan ifølge vort Arbejdes Natur ikke kræve en Arbejdstid, der for hver enkelt Dag er 8 Timer, endnu mindre fastsætte en bestemt Arbejdstid indenfor bestemte Timer af Døgnet. Vi maa derimod selvsagt finde os i en Arbejdstid, der det ene Døgn er længere end 8 Timer og det andet til Gengæld kortere end 8 Timer. At det vil volde Vanskeligheder, ved vi af Erfaring fra Forhandlingerne om de nuværende — tildels — gældende Tjenestetidsregler.

Vi ved navnlig, at det er vanskeligt at fastsætte Regler, der foruden at tage tilstrækkeligt Hensyn til vort Arbejdes særegne Beskaffenhed ogsaa yder Personalet den mest nødtørftige Beskyttelse. Særlig gælder det for Personale udenfor de faste Ture. Og Vanskeligheden vokser, hvor vi staar overfor en uforstaaende bureaukratisk Embedsmand. Her er vi ikke uden ubehagelige Erfaringer.

Da vi forhandlede om Tjenestetidsreglerne, kunde vi udmærket godt indse, at vi paa forskellige Punkter var mere imødekommende overfor Administrationen, end vi helt kunde forsvare; men vi kunde ogsaa indse, at det paa visse Punkter var nødvendigt at gøre ret store Indrømmelser, dersom man ikke skulde lægge den daglige Tilrettelæggelse af Tjenesten altfor store Hindringer i Vejen.

Vi stode saa til Gengæld paa, at der ogsaa vilde blive vist os Forstaaelse og velvillig Fortolkning af Bestemmelserne fra vore Forsattes Side; men vi maa bekende, at flere af disse har skuffet os i en ikke ringe Grad.

Af Skade bliver man klog, hedder et gammelt Ord. Ogsaa vi er bleven klogere i den Tid, der har været arbejdet med Reglerne, og vi vil, naar der nu atter skal føres Forhandling, vide at tage os i Agt for at stole paa

en Forstaaelse og Velvillie, der ikke altid er til Stede.

De nugældende Regler kan paa mange Punkter tjene som Reltesnor for Indførelse af 8 Timersdagen for Lokomotivpersonalet, men maa iøvrigt grundigt omarbejdes.

Naar vi nu gennemlæser Reglernes Bestemmelser, saa undres man over, at Reglerne paa noget Tidspunkt har kunnet betyde Fremskridt, og dog er dette Tilfældet. Det maa huskes, at Reglerne blev udarbejdet under Indtrykket af den Højkonjunktur vi havde i de første Krigsjaar, blev til paa et Tidspunkt, hvor Kravet til Arbejdsintensiteten hos Lokomotivpersonalet var uhyre. At sige, at vi i disse Aar maatte arbejde strengt, er et altfor vagt Udtryk, nej, rigtig knokkel Slid maatte der ydes.

Dette, at man stod paa Maskinen uafbrudt i indtil 14 Timer uden saa meget som 5 Minutters Pavse, skete for fleres Vedkommende saa hyppigt, at det næsten kunde kaldes for en Regel, medens Tjenestetider, der var endnu længere, ikke var ukendte. Med disse Forhold in mente kan det bedre forstaaes, at den maksimale Tjenestetid blev sat saa højt som til 245 Timer pr. Maaned. At Turene maatte lægges saaledes tilrette, at Tjenestetiden gik op til 235 Timer (planmæssig) pr. Maaned, at der over de 235 Timer yderligere kunde kræves 5 Timers Arbejde uden Godtgørelse, og først derover kunde man tænke sig at yde et beskedent Vederlag. Eller en Bestemmelse som siger, at Tjenestetiden for et Døgn maa gaa op til 15 Timer.

Det er givet, at disse Bestemmelser maa revideres sammen med flere andre.

Det ved Statsbanerne beskæftigede Personale arbejder under saa indbyrdes forskellige Forhold, at der, selv om der i Almindelighed fastsættes en 8 Timers normal Arbejdsdag, maa tages Hensyn til, om Arbejdstiden kan henlægges til hver Dag at være indenfor en bestemt Tid af Døgnet, om den kan lægges i Dagtimerne, om den kan lægges paa de almindelige Arbejdsdage og saaledes være 8 Timer daglig paa Ugens 6 Sognedage, eller om den maa fordeles uregelmæssigt over hele Døgnet, paa Sognedage, paa Helligdage, om Natten eller i det hele naar som helst.

Der maa ogsaa tages Hensyn til, om Fritiden kan lægges saaledes, at Tjenestemanden kan nyde den i sit Hjem, eller om en Del af Fritiden falder udenfor Hjemstedet.

Der er derfor mange forskellige Forhold at overveje ved Forhandlingerne, og det bliver — navnlig med vore Erfaringer in mente — ingenlunde nogen let Opgave, at faa udarbejdet Regler, der samtidigt med at give Statsbanerne fornødent Spillerum til Udnyttelsen af vor Arbejdskraft ogsaa i tilstrækkelig Grad yder Personalet Beskyttelse.

Hvorom alting er, saa maa de i de nugældende Regler fastsatte maksimale Arbejdstider nedsættes betydeligt.

Esbjerg i Februar.

M. Mortensen.

Lønkrav og Kontingent.

Det har glædet mig, at der er kommet saa mange Indlæg om Kontingentforhøjelsen og vore Lønkrav. Jeg vil haabe, der maa komme flere endnu inden Delegeretmødet. Sagen vil nemlig dermed være saa grundigt debatteret, at Drøftelsen af den paa Delegeretmødet ikke vil tage lang Tid. Medlemmerne bliver langt bedre orienteret over vor Stilling, end hvis den kun blev diskuteret paa Delegeretmødet.

Først vil jeg takke Hr. Høegh for hans gode Indlæg. Naar et Forslag har saa varme Forkæmpere, er det et godt Forslag og viser os, hvilken der er den rigtige Vej at gaa.

Det er ogsaa min Tanke, at vi maa søge Alliance med Dansk Smede- og Maskinarbejder-Forbund og med Værksteds- og Remisearbejderne. Skulde disse Foreninger kræve et Vederlag for dette, saa er det en Selvfølge, at vi betaler, hvad der bliver forlangt. Og jeg synes endda det er bedst, at der ydes Betaling fra vor Side; thi da kan vi med større Ret vente Støtte af disse Mænd, som har nogle Forudsætninger for at kunne udføre vort Arbejde. Iøvrigt er jeg overbevist om, at ingen organiseret Arbejder vil optage vor Gerning og dermed falde os i Ryggen. Under alle Omstændigheder er det klogt at tage alle Ting i Betragtning og søge sig garderet mod alle Overraskelser.

Vore svenske Kolleger kæmpede, saavidt jeg kan skønne, foruden mod Arbejdsgiverne ogsaa mod den ikke helt venlige Holdning de øvrige Jernbanemænd indtog. Og det kan jo ikke nægtes, at en mindre passiv Holdning

fra disses Side vilde have haft nogen Betydning. Det er imidlertid et kedeligt Faktum og det er beklageligt, at Folk, som staar hinanden saa nær i det daglige Liv, i deres Gerning ikke ser med større Forstaaelse paa en Kamp for Opnaaelse af bedre Livsvilkaar og for Retten til at bestemme over disse. Desuagtet tror jeg paa, at de svenske Lokomotivmænd, hvis den Dag kommer, at andre svenske Jernbanemænd gaar i Kamp for bedre Vilkaar, alligevel vil være at finde paa den rigtige Side, og at de vil bidrage til, at Kampen forløber hurtigt og gunstigt.

Jeg sympatiserer ganske overordentlig med Hr. Sessings Forslag. Mèn jeg mener, at vi ikke maa bruge Pengene saaledes, som Hr. S. foreslaar, inden vi har faaet vor ny Lønningsslov. Naar vi først har faaet den bragt heldig hjem, saa vil jeg give Hr. S.s Forslag min varmeste Tilslutning; thi det vidner om Klarhed over Fremtidens Krav, og det er et Forslag, som vil blive gennemført.

Til Hr. Christensen vil jeg sige: Tak for Oplysningen om, at vor Arbejdsgiver ikke er en enkelt Mand. Det vidste jeg skam ikke. Jeg troede, at der i ethvert Aktieselskab var flere Aktionærer, men kun een Mand, som Arbejderne førte Forhandling med, nemlig Lederen, og han fik sine Ordre fra Aktionærerne. Er det ikke ligesaa hos os? Den øverste Myndighed er Trafikministeren, og han faar sine Instruktioner af Aktionærerne (det danske Folks Repræsentanter i Folke- og Landsting). Jeg tror det.

Dernæst vil jeg udtale min Beundring for Hr. C.s naive Opfattelse, hvor han taler om en Sympati, der vil blive vist Lokomotivpersonalet. Jeg ved ikke, om Hr. C. har mærket, at Sympatien er bleven omsat i det vi skal have at betale Købmanden med. Jeg har i det mindste ikke kunnet komme til min Købmand med Sympati o. lign. Nej, han siger: Pengene paa Bordet ellers ingen Varer. Hr. C. skulde hellere have skrevet, at han stod paa samme Standpunkt som Svenskerne i min Barndom, naar de kom for at søge Arbejde. Blev de spurgt om, hvor meget de vilde have for det, svarede de: Hvad Herren vil give! Men det Standpunkt har Lokomotivpersonalet forladt for længe siden. Og saa beklager Hr. C. sig over, at den lille Løn ikke kan svare Kontingent med den store. Hvem har den store Løn, Hr. C.? Jeg ved det ikke; men der tænkes maaske paa Førerens lidt højere Løn. Jeg vil da spørge, om Organisationen har gjort saa lidet for Lokomotivfyrbøderne, at det kunde berettigede at komme med en saadan Tale? Jeg ved dog, at Organisationen er Skyld i, at min Lokomotivfyrbødertid er bleven stærkt forkortet. Men

jeg tror forøvrigt nok, at jeg kender lidt til Hr. C.; det var vist ham, der gjorde Forsøg paa at angribe H. B. paa Mødet i Citys Selskabslokaler i Januar Maaned. Nej, Hr. C., naar man vil lære andre at gaa, skal man først forvise sig om, at ens Tæer ikke vender indad, for saa kommer man let til at træde sig selv over dem midt i Timen.

Hr. C. stillede ellers Krav nok til H. B. den Aften; men hvorledes tænker han sig, at hans Krav om Godtgørelse for den lange Aspiranttid skal gennemføres, naar han ikke vil ofre det fornødne til at underbygge Kravet med? Saa skriver Hr. C., at han forstaar, at der ikke er Enighed indenfor 10 Mands-Udvalget. Hr. C. har Ret, og det fik han ogsaa bekræftet paa Mødet af Hr. Strand, idet Hr. Strand der hævdede som sit Standpunkt, at det mindste Kontingent vi skulde betale var 10 Kr. pr. Maaned. Jeg tror, at hvis det Forslag var kommen til Afstemning den Aften, vilde det være blevet vedtaget med alle Stemmer mod 1, og denne ene havde været Hr. C.s. For jeg har faaet den Opfattelse, at Hr. C. ikke vil lade sig overbevise, selv om han med sig selv kan indse, at han er kommen paa Glatis.

Nu er det Tid at sige som Nordmændene, dengang de stod overfor det afgørende Øjeblik:

Vil du, Broder, være med i den Kamp, der nu skal føres, ubønhørlig til der gøres Tilbud om en værdig Fred, eller, Broder, vil du heller svige dine Arbejdsfæller.

N. L. Hansen.

Sammenhold.

Enighed er Styrke.

Med levende Interesse læste jeg i Februar-nummeret de meget aktuelle Artikler:

»Kontingentforhøjelsen«. Et af de mest omstridte Punkter er, hvad skal Pengene anvendes til? Jeg tror at kunne give Svaret: — Til mange Ting — men først og fremmest, det, der for enhver Organisation betinger Levedygtighed og Anseelse i Samfundet, nemlig, at den har udbygget Grunden under sig og rejst et Bolværk om sig. Indenfor dette Bolværk skal Dansk Lokomotivmands-Forening rejse sin Bygning, tømre den med Jernbjælker og nitte den med Staalplader. Vore Medlemmer er Fagfolk, der kender Jernets Evne til sejgt at staa imod Tidens Storme.

Men for at dette kan ske, skal Plader og

Bjælker i Form af Penge fra Medlemmerne slæbes til Byggepladsen, hvor Rich. Lillie er Arkitekten og Hovedbestyrelsen Bygmestre. Staar denne Stab støttet af Medlemmernes Arbejdsdygtighed og Vilje, skal Flaget nok inden ret længe kunne smælde i Solskinnet over det bevingede Hjul, der hejses ved Rejsegildet. Bygningens Motto skal være, at

»Selvgjort er velgjort«. Saadan skal Dansk Lokomotivmands-Forening rejses.

Den ærede Forfatter af Artiklen: »Vore Lønkrav« skal jeg høfligst meddele, at vi under en eventuel Standsning, intet har at frygte fra »Dansk Smede og Maskinarbejder Forbund«s Side, dertil er denne Organisations Medlemmer altfor højsindede. De vil ikke agere Skruebrækere eller en anden Art Forbrydere overfor organiserede Lokomotivmænd.

Dog maa jeg sige, at jeg intet havde imod, at vi blev inddraget under »Dansk Smede og Maskinarbejder Forbund« som en særlig Afdeling.

Hr. Sessing har mit Bifald, naar han peger paa det forkerte i, at man paa Delegeretmøde har vedtaget den mærkelige Kontingentforhøjelse, hvorefter det halve senere tilbagebetales Medlemmerne. Det skulde have været forklaret Medlemmerne, dette Nødvendige, at Organisationens Fremtrid krævede den økonomiske Sikkerhed betrygget ved Skabelse af en Kapital, der skulde vokse sammen med os. Hvert et Tusind Kroner, der blev føjet til, skulde vi selv føle som en ny spændt Muskel i Kroppen, der rankede vor Organisations Legeme og øger den selvstændige og moralske Bevidsthed, at vi Lokomotivmænd kan vinde frem i vor Enekamp, nu, og for Fremtiden.

Hr. Sessing har ogsaa min Tilslutning til, at der ved Hjælp af Organisationens Kapital bør tilflyde Medlemmerne Oplysning, saavel ved Foredrag organisatoriske som tekniske, som ved Rejseunderstøttelse med Pligt til at aflægge Beretning om erhvervet Kundskab og Erfaring.

Den smukke og varme Tanke, at der bør findes en Udvej til at hjælpe de ikke-pensionsberettigede Ensker, skal Hr. Sessing ogsaa have Tak for. Heri ligger nemlig Trygheden for Fremtiden gemt, og at skabe den er Opgaven for enhver Organisation. Men alle Lokomotivmænd maa kunne forstaa, at der mangler Penge i Kassen til at bringe disse filantropiske Foretagender i Gang. Faar vi ikke Brug for Pengene til dette Formaal, hvad jeg vil haabe, nuvel! saa gaar vi en Tid i Møde, hvor det er godt at vide sig stærk nok til at yde Broderorganisationer en hjælpende Haand. Endelig var det jo ingen Skade til, at vi befæstede os med kommende sociale Kampe for Øje.

Jeg haaber, de ærede Medlemmer forstaa

mig. Skal vi hævde os som selvstændig Organisation og vinde frem til den Plads, hvorfra vi er skubbet tilbage, saa maa vi bringe Ofre. — Jeg indrømmer, at det desværre kan knibe for mange at undvære disse Penge. Men at de *kan* undværes, og at de *skal* undværes, det maa du sige til din Hustru, der ellers har hver en Øre behov til Husholdningen. Vær sikker paa, at hun vil give dig Ret.

Det gælder Fremtiden, og ogsaa i den skal vi leve.

For ti Aar siden, i 1908, ejede Organisationen ikke ret mange Hundrede Kroner. Da hed det sig, at vor Arbejdsgiver er Staten, og dens Vilje er vor Lov. Det troede vi paa, derfor blev vi sat der, hvor vi i Dag hænger.

Vor Organisation ejede ikke den Gang hverken moralsk eller økonomisk Sammenhold, og vi maatte trække os slagne tilbage, fordi vi ikke stod enige om Kravet.

Men Tiden har forandret sig siden da. Nu er vi i Dansk Lokomotivmands-Forening og er mobiliseret til een Garde. Farven er ligegyldig, rød eller hvid, blot vi staa enige. og lad os nu endelig holde paa Enigheden som vort helligste Symbol, lad ikke os selv eller andre mærke blot Antydningen af Uenighed, hvis Dagen kommer, at det gælder.

Vi er altsaa samlet under een Hat, og det er godt! Vi er enige om at tilkæmpe os vor økonomiske og sociale Plads indenfor Standen.

Men lad os ogsaa blive enige om at give Organisationen saavel en økonomisk som en moralsk Støtte ved at slutte os til Hr. Hansens Forslag og bidrage det dobbelte Kontingent. Det er svært for mange, det indrømmer jeg, men hvo intet vover intet vinder. Jeg tror disse Penge vil give mere end tidobbelt Rente senere.

Derimod tror jeg ikke, som Hr. T. Christensen, Gb., at vi blot skal lægge Hænderne i Skødet og vente, at vor Arbejdsgiver, Staten, nok skal belønne. Det kan Staten være tjent med, men ikke vi. Nej, Hr. Christensen! Tro ikke, at der kommer stegte Gæs, med Kniv og Gaffel i Ryggen, ind ad Vinduet, uden at vi selv bringer et Offer. For dette er nemlig Kardinalpunktet i den nye Lønningslov, at vi saakaldte fastlønnede ikke længere skal nøjes med en Sulteløn i Tjenesten og en Sultepension i Horisonten. Nej, vi forlanger at komme til at leve som Mennesker med Adgang til Solskinnet. Og herfra udstraaler den nye Tids sande Morgenrøde; ogsaa for Tjenestemændene, at de, der arbejder, skal have en Løn, der kan delagtiggøre dem i Livets Gøder. — — —

Kontingentforhøjelsen er en bedsk Pille for mange. Men organisationsmæssig set er hver

Krone en Fiber til Redningsmateriellet, hvis Torpedoen bliver rettet imod os.

Penge er Magt, Kraft og Evne til at handle. De er, saavel i Livet som indenfor enhver Organisation, en mægtig Løftestang i Kampen mellem Menneskene. — — —

N. B. Da der fra forskellig Side er fremkommen Forslag om, at Foreningen skulde lønne Formanden, skal jeg blot udtale, at jeg i min Ringhed ikke begriber, hvordan Rich. Lillie kan overkomme det mægtige Arbejde, der i denne Omvæltningens og Fremskridtets Tid hober sig op om ham. Selvfølgelig maa Rich. Lillie mange Gange være fritaget for Tjenesten, og derom har jeg ladet mig fortælle, at det er ikke bleven ham nægtet, naar der er bedt om det. Men alligevel, lad os gribe os i vor egen Barm og spørge, om nogen af os kunde overkomme at gennemføre disse mange Foreningssager, ikke alene i Ord, men ogsaa i Handling.

Derfor mener jeg følgende: Rich. Lillie viser sig som en moderne og højtbegavet Strateg i Spidsen for Lokomotivmændenes Hær. Med Glæde skulde vi lønne ham i det store Aar: 1. April 1919 — 1. April 1920, for at Formanden helt kan ofre sin Tid for Medlemmernes Interesse. — Hr. Høeghs Ord skal gentages: »Lad os ikke se smaat, men stort paa Tingene.«

N. Hammer.

Gb. Afd. Nr. 2.

Godsbanegaardens Afdeling 2 er i de sidste Aar bæret med mange forskellige Navne, det første Separatister, dernæst Syndikalister, saa Bolsheviker, for endelig at være Spartakister. Kært Barn har mange Navne!

Her bliver Betegnelsen »kært Barn« nærmest Ironi.

Paa den anden Side: hvorfor er Gb. 2, om ikke altid, da næsten altid i Strid med Dansk Lokomotivmands Forenings Hovedbestyrelse. — Ja! hvorfor? Herpaa er meget at svare. Gb. 2 er i Ilden, ved mange Lejligheder, paa Grund af sit store Medlemsantal, og indenfor disse repræsenteres mange forskellige Meninger. Naar endvidere Medlemmerne er med paa Dagens politiske Begivenheder, maa Afdelingen blive præget af de for Tiden herskende urolige Forhold. Det kan Hovedbestyrelsen ikke forstaa; den har een Mening, og den skal adlydes. Bevares, vi ønsker Mænd indenfor vore Tillidsmænds Rækker, ikke Nikkedukker; men samtidig maa Hovedbestyrelsen ikke forlange, at Medlemmerne skal være Nikkedukker. Det kan vi ikke være.

Den 23. Januar holdt Dansk Lokomotivmands Forenings Formand et Foredrag om Forenin-

gens Virksomhed, berørte derved Ansættelsen af en tyrkisk Lokomotivfører. Et enkelt Medlem fra Gb. 2 paatalte dette, derved var der givet Signalet til Kamp. Personlig er jeg langt fra enig med det ene Medlem fra Gb. 2, en Del er jeg dog enig med ham i.

Hovedbestyrelsen kan ikke give Dispensationer uden først at høre Medlemmernes Mening; det Spørgsmaal kan have langtrækkende Betydning i Fremtiden. Hr. Rich. Lillie pyntede paa Sagen med smukke Talemaader om Humanitetsfølelse, Hensyntagen og de for Haanden værende abnorme Tilstande. Alt dette kan være meget rigtigt, kun den selvraadende Handling er urigtig!

Lokomotivfyrbødernes Formand, Hr. L. Rasmussen, var ogsaa i Ilden. Nej! Hr. Rasmussen, saa let dæmper man ikke en letfængelig Brand. Det blev desværre personlige Angreb og ikke noget virkeligt Forsvar; vel havde det ene Medlem paa en Maade ogsaa rettet personlige Angreb, det maa dog tilgives, han er ikke Indehaver af Talekunstens Genius, hvor meget mindre bliver han da ikke, naar alle de optrædende falder over ham.

Han har Ret i sin Kritik af dette ene Spørgsmaal, vær forvisset om, at mange deler hans Mening.

Den ulmende Ild i Gb. 2 har sit Udspring for længe siden, ikke mindre er den bleven, efter at Hr. Lokomotivfører G. O. F. Lund blev Formand for Gb. 1. Det kan være, at Hr. Lund har saa mange Ting at varetage, saa han ikke har Tid at skænke de fra Gb. 2 indsendte Forespørgsler og Forslag nogen Opmærksomhed. Hr. Lund har paa flere Maader behandlet de fra Gb. 2 indsendte Sager med en utilbørlig Langsomhed.

Rigtig nok staar der i Bestemmelserne, at Generaldirektoratet ikke behøver svare før efter 2 Maaneder. Hr. Lund bruger 3 Maaneder. Ja! hvorfor ikke. Ydermere kom der for nogen Tid siden en Turforandring. I Henhold til Foreningens Love, skal enhver saadan ny Tjenesteforandring fremlægges for hele Personalet, ikke des mindre henlaa den omtalte Skrivelse hele Tiden paa Lokomotivførerstuen, og der ønsker man ikke, at Lokomotivfyrbøderne kommer mere end højst nødvendig.

Naar man kender saadanne Tilstande, da kan man meget let forstaa den krigeriske Stemning inden for Gb. 2. Om kort Tid udnævnes der en Del nye Lokomotivførere, vi maa da ønske, at de kan forandre den gamle patriarkalske Synsmaade og fremkomme med en ny i bedre og mere tidssvarende Skikkelse. Kommer der ikke en Ændring i Forholdene paa Gb., er jeg bange for, det ender med en for alle Parter uheldig Løsning. Enten — eller. Enten maa vi være ens-

betydende Medlemmer — eller ogsaa maa de, der ikke er ensbetydende *ikke* være Medlemmer, saadanne Tilstande, at den ene Afdeling undertrykker den anden, kan ikke bruges i Tider som nu. Tro endelig ikke, at Gb. 2 ikke kan og ikke vil ofre noget paa Organisationen, de er alle gamle Organisationsmedlemmer, selv om nogen kalder dem »De unge Mennesker«, — de er gamle nok til selv at dømme i deres egne Sager. Mere end een Gang er der paa Afdelingsmøderne fremkommet Udtalelser, der langt fra tyder paa Tilbageholdelse, derimod »Luk Pungen op«, — overfor saadanne forstaaende Medlemmer har Hovedbestyrelsen saavel som Af. 1 ikke Ret og Lov til at optræde efter Forgødtfindende. Vi fordrer Ret for Alle ikke noget under Bordet, Papirerne frem.

Naar dette opfyldes, saa vær rolig for, at ingen skal komme til at beklage sig over Gb. 2. Jeg har kendt den Afdeling gennem flere Aar, jeg kan gaa i Borgen for den, naar de behandles som tænkende Mennesker, — ikke som —?

P. Stoltzner. Gb. 2.

Det er ikke os bekendt, at Gb. Afd. Nr. 2 er i Strid med Hovedbestyrelsen — »altid eller næsten altid«, som den ærede Indsender siger. Der har *aldrig* foreligget nogen Kontrovers med den ærede Afdeling til Behandling i Hovedbestyrelsen. Spørgsmaalet om, hvad Hovedbestyrelsen kan forstaa eller ikke forstaa, falder i den Sammenhæng bort. — Den ærede Indsender har ladet sin Fantasi faa frit Spil i en altfor høj Grad. Spørgsmaalet om Hovedbestyrelsens Dispositioner i det forløbne Aar kommer til Behandling paa Delegeretmødet, som vel er det rette Forum til at dømme herom. Forholdet mellem de 2 Afd. paa Gb. har ingen Sinde været ført frem til Hovedbestyrelsens Afgørelse; saa længe det ikke er sket, maa man antage, at Forholdene, efter Gb. Afd. 2 Bestyrelsens Skøn er taalelige.

Det vilde glæde os, om den krigeriske Stemning, Hr. Stoltzner taler om, fik en anden Adresse, thi det kan vistnok ikke bebrejdes Gb. Afd. 1's Bestyrelse — uden at vi iøvrigt vil forsvare denne — at Kørselsfordelingforslagene bliver liggende *hele* Tiden paa Førerstuen, naar *hele* Tiden i bedste Fald er 2 Dage, en saa knap Tid, at ikke alle Førerne — i flere Tilfælde — kan faa Adgang til at se Forslagene, inden de skal sendes tilbage til Kontorerne.

Den ærede Afdeling burde, som vi forleden skrev, have krævet Forslagene fremlagt *ogsaa* paa Lokomotivfyrbødernes Værelse, saa at de Herrer kunde faa Lejlighed til at gøre sig bekendt med Forslagene. — Er dette sket, og man ikke har faaet det gennemført, burde man, i Stedet for at krige med Gb. 1, sende Sagen til

H. B., ledsaget af de nødvendige Oplysninger for at bringe en Løsning paa Spørgsmaalet.

Red.

Mellemstillingen.

Der synes stadig at være en Mulighed for, at Administrationen ikke har skrinlagt Mellemstillingen. Jeg mener derfor, der er Grund til at fastslaa, at det er med Mistro, de fleste Lokomotivfyrbødere ser paa dette Eksperiment fra Administrationens Side. Der er nok de Kolleger, der kan opnaa en foreløbig Fordel ved en saadan Mellemstilling (rykke op i højere Lønklasse), og som af den Grund vil lade sig putte Blaar i Øjnene. Til dem vil jeg sige, at de bliver skuffet. Følgen vil altid blive mange Forflyttelser for det Personale, der skal rangere, og saa kan Fortjenesten snart medgaa. Det er en dyr Historie at blive forflyttet.

Naar man nu i sidste Nr. af Lokomotiv-Tidende læser om de Forhandlinger, der er ført mellem Administrationen og vore Tilidsmænd, kan man snart blive klar over, hvad Maskindirektøren tilsigter med Mellemstillingen: Sparesystemet 1910—15 om igen! Og det System mener jeg mange af vi yngre Lokomotivmænd har bødet nok for. Jeg kan kun se tilbage paa et 9-aarigt Arbejde ved D. S. B. Og jeg kan forsikre, at det er med meget bitre Følelser, at vi saakaldte Evighedsaspiranter endelig opnaar at faa første Løntillæg. Det er Sparesystemet 1910—15 Skyld i Vi ved jo alle, at foruden at skade os Lokomotivfyrbødere, der blev antaget i 1909—10, betydeligt i økonomisk Henseende, har det System kostet Statsbanerne ikke saa faa Penge til Betaling for midlertidige Forflyttelser i omtalte Tidsrum, grundet paa, at der altid var Personalemangel i denne Periode. Det var Penge, der kunde have været anvendt paa en bedre Maade, navnlig derved, at vi var blevet uddannede til Lokomotivfyrbødere i Lighed med vore før og siden ansatte Kolleger.

Personalemangel — ja, der er det, at Skoen begynder at trykke Administrationen. Og kunde Mellemstillingen nu oprettes, kunde der samtidig med, at der var sat Bom for Anbringelse af Førere paa Rangermaskinerne, maa-øke spares en Del Personale, og det kan maa-ske nok være nødvendigt, da det bliver vanskeligt for Statsbanerne at skaffe Personale til Lokomotivtjeneste saa længe der ikke bliver betalt for dette Arbejde, hvad det er værd. Nu er det Maskindirektørens Mening, at faar vi Mellemstillingen, skal en Del af Reserve-tjenesten udføres af Personale, der er i Mel-

lemstilling. Dette vil sige, Systemet indføres igen! I min 5-aarige Aspiranttid var det paa de fleste Depoter saaledes, at Reservetjeneste og Særtogskørsel blev udført af de ældste Lokomotivfyrbødere, der var taget fra Rangerkørselen for at forrette Tjeneste paa Linien, grundet paa, at der i dette Tidsrum var for faa Lokomotivførere og derved ogsaa for aa faste Lokomotivfyrbødere. Faar vi nu denne Mellemstilling har vi Svikmøllen gaaende igen, saa kan vi komme til at staa i Stampe i Mellemstillingen i mange Aar, og det kan vi gamle Aspiranter ikke være tjente med. Der vil maaske kunde gaa 2—3 Aar før den Herlighed at komme i Mellemstillingen opnaas. Naar vi saa har opnaaet den, kommer vi atter til at staa i Stampe en 5—6 Aar mere end med den nuværende Ordning. Det vil bevirke, at mange af os er gamle Mænd, naar vi endelig en Gang skal være Førere. Og derfor maa vi ikke gaa med til, at Mellemstillingen oprettes.

Jeg kunde iøvrigt ønske et Par Ord i Lokomotiv-Tidende fra L. Rasmussen, Skanderborg, om, hvorledes han ser paa Forholdene.

B.

Kontingentet.

Det er forbavsende, saa hurtig man er kommen til Erkendelse af, at Penge er nødvendig. Der tales og skrives om dette Spørgsmaal, og Folk, som for et Aar siden modarbejdede en lille Kontingentforhøjelse, er nu ivrige, ja, næsten febrilsk ivrige for at ikke skal blive stort nok, saa den Sum Penge ikke skulde være til Stede, den endelige Lønrevision skal finde Penge er nødvendige og uundværlige og maa altid staa i et vist Forhold til det, der af Organisationen. Dette burde vi have set for mange Aar.

Nu har man faaet Øjnene op for Spørgsmaal, og det synes mig, som man vil koncentrere næsten alt om dette Spørgsmaal, glemmer et andet Spørgsmaal, Solidariteten. Vi er saa enige som før, siges der, og jeg er til en vis Grad tilbøjelig til at tro, at det ogsaa passer, nemlig alle parate til at bringe selv et stort Offer for at faa løst Lønningssagen tilfredsstillende, og for at dette kan ske er det nødvendigt, at vi har et godt Fundament at staa paa, og det er det vi mangler.

For det første maa alle gøre sig klart, Pengene vi betaler til D. L. F. er fælles og at Pengene skal bruges til at højne Kaar socialt som økonomisk. En

ring paa dette Omraade er nødvendig og maa ske hurtig. For det andet faar man af de forskellige Udtalelser Indtrykket af, at det kun er en lille Krise vi skal gennemgaa og saa er alt i Orden, ja, man synes endogsaa ganske svagt at skimte det Tidspunkt, da Kontingentet igen kan sættes ned. Andre skriver, at Afdelingerne maa have lidt større Tilskud, saa der kan blive noget til Fornøjelser, for derved at styrke Organisationsinteresserne. Dette, foruden flere andre Ting, tyder paa, at Grundlaget ikke er saa stærkt som ønskeligt.

Det maa nu staa alle Medlemmer klart, at Pengene, selv om de er nødvendige, ikke kan klare alt og at der maa mere til, dersom vor Organisation skal staa stærk og kraftig i Fremtiden. Vi maa kunne mødes i Forstaaelse om alle andre vigtige Organisations-spørgsmaal, og vi maa heller ikke glemme, at de Unge, som fremtidig ønsker at træde ind i Lokomotivmændenes Rækker, ser paa Livet fra et mere radikalt Synspunkt. Vi maa allerede nu søge at tilrettelægge Tingene saaledes, at der ikke i Fremtiden stødes an mod alt for mange Fordomme.

Det vil sige den Politik, som vil blive den førende for Organisationen i Fremtiden.

Dersom man maa regne med de Maal, som H. B. og 10 Mands-Udvalget i Øjeblikket har sat sig, nemlig nogle gode Slutlønninger, og dette tildels opnaas, saa er vi paa den rigtige Side, siges der, og ganske overfladisk betragtet ser det ogsaa saaledes ud. Men man glemmer at regne med Fremtiden. Jeg forstaaer godt, at de Ældre ser med Glæde herpaa og sætter alt ind paa at naa en stor Slutløn, og det er noget, der kommer os alle til gode, siges der. Ja maaske.

Naar en Opgave indenfor Organisationen er at bevare og styrke Sammenholdet, maa vi se, hvad Konsekvensen af en stor Slutløn kan blive. Konsekvensen bliver en for lille Begyndelsesløn, og Følgen heraf bliver, at de Unge kommer til at gennemgaa en endnu værre økonomisk Trædemølle end den vi nu maa gennemgaa, og dette kan let føre til en Spaltning af Organisationen. Dette er dog ikke Maalet vi ønsker at naa.

Efter den nu tilstundende Lønrevision vil det sikkert være længe inden vi faar Lønrevision igen, derfor maa vi have et vaagent Øje med hvad der sker og ikke, naar vi ser ud i Fremtiden, sætte Kikkerten for det blinde Øje. Sagen er nemlig den, at man kan godt se, men man vil ikke, og Følgerne udebliver som Regel heller ikke.

Ja, jeg ved nok, at man, dersom saadant skulde ske, vil raabe op om Bolschevisme

og meget andet; men Sandheden er jo den, at man ikke var forstaaende.

Dersom vi vil opnaa gode og tidssvarende Resultater, saavel organisatoriske som socialøkonomiske, saa maa vi begynde at aflægge Fordomme og Traditioner. Vi maa begynde at udjævne Kløften mellem Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere. Vi maa vænne os til at se en mere radikal Tid imøde, selv om den skærer lidt i Øjnene til at begynde med. Vi maa vænne os til at varetage Interesserne opad i Almindelighed, men nedad i Særdeleshed.

P. Sessing Slagelse.

Lokomotivpersonalets Uddannelse.

Onsdagen d. 26. Februar havde Foreningen indbudt til Foredrag om Uddannelsesspørgsmaalet med Hr. Maskiningeniør O. E. Rosenørn som Foredragsholder. Medlemmerne havde i et Tal af ca. 250 efterkommet Hovedbestyrelsens Indbydelse.

Formanden bød paa Foreningens Vegne Repræsentanterne for Administration og Lovgivningsmagten og Medlemmerne hjertelig Velkommen og omtalte kort Sagens Betydning.

Foredragsholderen, som derefter fik Ordet, omtalte ret udførligt Privatbaneskolens Tilblivelseshistorie og dens Trængler, og Erfaringen havde belært ham om, at vilde man bedre Uddannelse, maatte der Tvang til. Betonede Nødvendigheden af, at Lokomotivmændenes praktiske Uddannelse ledsagedes af en passende teoretisk Uddannelse, hvilket Lokomotivmændene havde indset og derfor havde rejst Sagen, idet de foruden at kræve deres Ret ogsaa fuldtud ønskede at gøre deres Pligt.

Foredragsholderen omtalte derefter de Betingelser, der havde været gældende for Ansættelse som Lokomotivmand og fremhævede kraftigt, at den Prøve, der indførtes omkring Aaret 1899, var ganske udmærket og burde tages som Rettesnor for, hvad der maatte kræves, hvis man nu paany tog Sagen op. De den Gang afholdte Prøver viste, ved det forholdsvis store Mandefald, at der var noget galt, ikke deri, at der krævedes for meget,

men at Forberedelsen skete ved Selvstudium, dette maatte forandres derhen, at Uddannelsen skete paa Kursus. Dette krævede Penge, og herpaa strandede Sagen. Ansættelsesbetingelserne forandredes derefter og blev i Aarenes Løb ringere og ringere.

I Sverrig og Norge tog man det af os forladte Standpunkt af 1899 op og de udviklede dette videre, og i 1915 havde man i Sverrig et Kursus paa 200 Timer for Aspiranter og et Kursus paa 90 Timer for Lokomotivfyrbødere, der ønskede at forberede sig til Førerprøven. I Norge indførtes et befalet 2 Maaneders Kursus. I Tyskland oprettedes i 1908 Skoler med samme Formaal.

Uddannelse bør tilrettelægges saaledes, at Aspiranterne i Værkstederne faar en alsidig Kendskab til saavel Lokomotivers som Vognes Konstruktion. Varigheden af Opholdet i Værkstederne kunde ansættes til ca. 6 Maaneder, hvorefter Aspiranterne burde paa-begynde Uddannelse til den praktiske Lokomotivtjeneste. Fremhævede herunder, at det burde være særlig dertil egnede Lokomotivførere, der forestod denne Uddannelse, og da dette just ikke var en behagelig Opgave, burde der gives disse Førere Godtgørelse som Instruktører. Efter denne Uddannelse burde Undervisningen paa Skolen begynde, og Foredragsholderen mente, at ca. 200 Timer var passende. Fagene, der burde undervises i, var Skrivning, Regning, Fysik, Maskinlære, rullende Materiel, Køreplanslære og endvidere de for Lokomotivtjenesten gældende Reglementer og Bestemmelser. Skolen skulde afsluttes med en Eksamen og denne burde være afgørende for Ansættelse. Forinden Lokomotivføreren indstillede sig til Lokomotivførerprøven burde han gennemgaa et kort Kursus med en udvidet Læseplan bl. a. i Maskinlære. Den skitserede Uddannelse vilde være et stort Skridt fremad, fordi Besiddelse af disse Kundskaber betingede den rette Udfyldelse af Lokomotivmandens Plads. Besparelse af Tid og Penge vilde følge hermed, Lokomotivmanden vilde bedre kunne overse, hvad der burde gøres ved forekommende Uheld, mere handle dygtigt i kritiske Stituationer, blive fuldt fortrolig med sin Maskine og forstaa at udnytte Olie og Brændsel paa

den mest økonomiske Maade. At Brændslets Udnyttelse var af Betydning, paaviste Taleren ved at oplyse, at man 1911—12 anvendte ca. 3 Mill. Kr. hertil, men i 1918—19 ca. 30 Mill. Kr. At den økonomiske Anvendelse heraf er af Betydning, siger sig selv, naar hver eneste Lokomotivfyrbøder ved Statsbanerne i 1918—19 har forbrugt Brændsel for ca. 33,000 Kr. Det er derfor af overordentlig Betydning, at Lokomotivmanden gennem Uddannelse faar Kendskab til den mest økonomiske Anvendelse af Brændslet.

Ingeniøren omtalte derefter forskellige Autoriteters Syn paa denne Sag og oplyste, at den preussiske Jernbaneminister i 1913, efter Ulykken ved Mühlhausen havde udtalt sig for en grundig Uddannelse af Jernbanemændene og særlig for Lokomotivmændene. De belgiske Jernbaneautoriteter har udtalt, at de mange Jernbaeulykker skyldtes Lokomotivmændenes manglende Kvalifikationer. Sikkerhedskommissionen har i sin Betænkning rejst Kravet om en bedre Uddannelse af Lokomotivmændene.

Ingeniøren mente til Slut, at Vejen laa aaben for en bedre Uddannelse. Administrationen havde Forstaaelse af Sagens Betydning og Lovgivningsmagteng Stilling maa, efter dens Stilling til Privatbanerne, antages som givet, naar det drejer sig om Statens Lokomotivmænd. Der kunde ikke være Tvivl om Stillingen, saa meget mere som den bedre Uddannelse betød større Sikkerhed, større Præcision og større Økonomi til Gavn og Glæde for Stat, Publikum og Tjenestemændene.

Foredraget lønnes med stærkt Bifald.

Hr. Lokomotivfører H. P. Hansen, Gb., holdt derefter en kort Tale og gav Foredragsholderen sin Tilslutning med Maal og Midler. Fremdrog Eksempel paa, hvor stor Forskellen kunde være i 2 Lokomotivføreres Forbrug af Brændsel, som med de nugældende Kulpriser androg ca. 45,000 Kr. paa et Aar. Taleren haabede paa, at Lokomotivmanden nu maatte blive hævet fra sin Askepottilværelse, omend ikke til alle Askepots Herligheder, saa dog saa langt op, at Tilværelsen blev noget lysere.

Formanden takkede derefter Fore-

dragsholderen for de udmærkede Foredrag og takkede ligeledes Hr. Hansens for hans Bidrag. Rattede derefter en Tak til Administrationens og Rigsdagens Repræsentanter og til Sikkerhedskommissionens Formand for hans Forstaaelse af Lokomotivmandens Gerning.

Vi bemærkede blandt de Indbudte d'Hr. Generaldirektør Andersen Alstrup, Generalsekretær Fr. Petersen, Direktør A. Floor, Distriktschef Eir, Auditor Aage Andersen, Maskiningeniørerne E. Schmidt og C. Hundrup, Folketingsmændene L. Rasmussen, H. P. Hansen (Slagelse) og Vald. Olsen, endvidere Lokomotivmestrene Thomsen (Kk.), Møller (Ge.) og Værkmester O. Larsen.

Foreningen indbød efter Foredraget Gæsterne paa en Forfriskning, ved hvilken Lejlighed Generaldirektøren paa Gæsternes Vegne takkede for Indbydelsen og udtalte, at han efter bedste Evne vilde støtte Kravet om en bedre Uddannelse og sluttede med Ønsket om, at det maatte lykkes Lokomotivmændene at løse de store Opgaver de havde sat sig og bad de tilstedeværende med ham at udbringe et Leve for Dansk Lokomotivmands-Forening.

Formanden takkede Generaldirektøren og betonedede, at denne Dag var en Mærkedag for Foreningen, fordi man for første Gang havde den Ære at se Statsbanernes Administration som Organisationens Gæster og haabede paa, at den Tid var forbi, da man havde saa vanskeligt ved at forstaa hinandens Værdi, men at man i Fremtiden vilde mødes i Forstaaelse til Gavn for Statsbanerne og for Lokomotivmændene. Taleren forstod Generaldirektørens Udtalelser og vilde derefter appellere til de tilstedeværende Repræsentanter for Rigsdagen om at vise Forstaaelse, naar Sagen kom til Behandling i Rigsdagen.

Folketingsmand L. Rasmussen takkede paa egne og Kollegers Vegne for Samværet og beklagede, at ikke alle havde kunnet imødekomme Indbydelsen. Med Hensyn til Uddannelsen saa Taleren ingen Vanskeligheder, naar Administration og Organisation gennem Forhandling var bleven enige, kunde man sikkert vente en velvillig Behandling fra

Rigsdagens Side. Det Beløb, der her kan blive Tale om, er kun ringe i Forhold til de Beløb, der gennem en grundig Uddannelse kunde indvindes for Staten.

Derefter sluttede den overordentlig vellykkede Sammenkomst og man skiltes i Overbevisning om, at Vejen var banet for Løsningen af denne for Samfundet betydningsfulde Sag.

Fra Dagspressen.

I „Nyborg Social-Demokrat“ for den 14. Februar findes følgende Artikel:

„I vore demokratiske Tider, hvor næsten alle med Væmmelse tænker paa alt, hvad der smager af Militær, og i særlig Grad af Officersskandaler virker det dobbelt væmmeligt, naar der indenfor Civiletagerne findes saadanne hovmodige Elementer, som nedestaaende Tildragelse udviser, der fandt Sted Onsdag den 12. Februar 1919 paa offentlig Gade her i Nyborg mellem en Togfører og en Lokomotivfyrbøder, og hvor Togføreren i sin store Indbildning efter bedste Evne søgte at tage sig en Officers Rolle paa.

Nævnte Dag Kl. ca. 11 $\frac{1}{2}$ Formiddag gik Lokomotivfyrbøderen paa den ene Side af Gaden og Togføreren paa den anden, og idet de passerer hinanden nævner Togføreren Lokomotivfyrbøderen ved Navn og spørger derefter om han ikke kender sit Reglement.

„Det formener jeg“, svarede denne.

„Ved de ikke, at De skal hilse paa en Overordnet“, udbryder Togføreren i en for en Officer værdig Tone.

„De er ikke min Overordnede“, svarede Lokomotivfyrbøderen.

Herover blev Togføreren saa hvid i Hovedet som en ny kalket Væg og udbryder i sin Harm: „Jo jeg er, og der skal ske en Indberetning, som de nok skal høre nærmere fra“, hvorefter begge forsvandt fra Skuepladsen.

Nu maa Publikum ikke heraf tro, at det er almindeligt, men netop derfor formener jeg, at den Slags Tildragelser skal tages i Tid, hvorfor jeg til Skræk og Advarsel for Ligesindede har taget den Beslutning at sætte det i Dagspressen.

Jeg skal ogsaa, da jeg er Kollega til Lokomotivfyrbøderne, meget have mig frabedt disse mange nye Overordnede, da jeg formener forvejen at have nok, uden at jeg derfor tror, at nogen af vore virkelige Overordnede kunde bekvemme sig til slige Afmærker, ikke en Gang indenfor Tjenestens Omraader.

Af ovenstaaende kan man vente sig alt, men jeg vil haabe, at ingen Kollegaer tager det alvorligt i dette ene Tilfælde, ligesom jeg vil haabe, at slikt ikke gentager sig.

Til Slut bemærkes, at tvungen Hilsepligt ikke findes i de til os udleverede Ordre og Bestemmelser, og jeg tror det maa og skal forblive en simpel Høflighed imellem Medansatte at hilse paa hinanden, hvis de ved sig selv føler, at der bør hilses.

En Lokomotivfyrbøder.

Det lyder saa utroligt, at en Togfører skulde indlade sig paa at optræde paa omtalte Maade; men vi maa jo tro paa det, og saa er videre Kommentar overflødig.

Red.



Er det lovligt?

I Anledning af den i Dansk Lokomotiv Tidende af 16. ds. under ovenstaaende Overskrift indeholdte Opsats beder jeg om Plads for følgende:

Om det under et Forhør er tilladeligt, at andre end den, der afhøres, er til Stede under Afhøringen, er et rent teknisk Spørgsmaal, som Forhørslederen maa afgøre og udenforstaaende ikke vil kunne bedømme. I det Tilfælde, der har ængstet Indsenderen, var efter mit Forlangende og af Hensyn til Sagens nøjagtige og hurtige Oplysning *begge Sagens* »Parter« (d. e. de to Tjenestemænd, om hvis Ansvar Sagen især drejede sig) til Stede sammen under Forhøret, ogsaa under Protokolationen af Vidnernes Forklaringer, dog at den ene Part paa et vist Tidspunkt ved sin Tjeneste var forhindret i at være til Stede. Ved Protokollationen var der i det væsentlige kun Tale om at vedstaa tidligere til Rapporter eller mundtlig til Auditøren afgivne Forklaringer, og af den Grund og efter Sagens Beskaffenhed kunde der ikke være Tale om, at nogen af Parternes Nærværelse kunde lægge noget Tryk paa Vidnerne til Skade for Forklaringernes Oprigtighed. — At den Part, der er nærværende ved en saadan Afhøring har Adgang til at udtale sig i Anledning af Vidneforklaringerne, er selvfølgelig: det er jo især for at faa eventuelle Uoverensstemmelser opklarede straks, at de paagældende samtidigt kaldes til Stede.

Indsenderen burde ikke insinuere, at uvedkommende Hensyn har gjort sig gældende ved min Bestemmelse af Fremgangsmaaden ved Forhøret.

Den ærede Redaktion af Dansk Lokomotiv Tidende vil herefter sikkert erkende, at den har været

for hastig med at udtale, at »det er et ganske utilstedeligt Forhold, der har fundet Sted«, og ændre denne Kendelse.

København, d. 27. Februar 1919.

AAGE ANDERSEN,
Auditor v. Stb.

Vi har givet Plads for bemeldte Opsats ud fra den Forudsætning, at denne var i fuld Overensstemmelse med Rigtigheden. Det synes imidlertid efter Hr. Auditor Aage Andersens Fremstilling, af det, der er passeret, at dette er ganske i sin Orden, ligesom Auditøren siger, at Udenforstaaende ikke vil kunne bedømme om den anvendte Fremgangsmaade er rigtig eller ikke.

Vi udtalte, at det var et utilstedeligt Forhold, at kun den ene af Parterne var til Stede under Afhøringen; nu oplyser Auditøren, at *begge* Parterne var til Stede, dette forandrer ganske Sagen, og Grundlaget for vor Bedømmelse er dermed bortfaldet. Imidlertid faar man ogsaa at vide, at den ene af Parterne, paa Grund af Tjeneste, har været forhindret i at overvære en Del af Forhørene.

Vi ønsker ikke at opkaste os til Dommer; om hvorvidt dette er i sin Orden eller ej, det kommer vel ind under Begrebet Forhørsteknik, hvad vi som udenforstaaende ikke kan bedømme, men vi mener dog, at den paagældende Tjenestemand — som Part i Sagen — burde have været tjenestefri, saa at ogsaa han kunde have haft Adgang til at udtale sig i Anledning af Vidneforklaringerne, og dette falder, efter vort Skøn, udmærket i Traad med Hr. Auditørens Udtalelse: det er jo især for at faa eventuelle Uoverensstemmelser opklarede straks, at de paagældende samtidig kaldes til Stede.

Red.

Meddelelser fra Afdelingerne.

Ved Medlemsmøde i Vamdrup Lokalafdeling den 28. Februar d. A. blev til Delegeret valgt J. M. Jensen, til Supleant N. M. Eriksen.

Enstemmigt vedtoges følgende Udtalelse:

»Medlemmerne stemmer for, at der ydes Hovedbestyrelsen og 10-Mandsudvalget al økonomisk og god Støtte til Fremme af Lokomotivpersonalets Lønkrav.»

J. M. J.

Statsbanepersonalets Ulykkesforsikring

afholder *ordinær Generalforsamling* i »National«, Jernbanegade 11, København, den 19. Marts 1919, Kl. 7½ Em. med Dagsorden:

- 1) Beretning for 1917—18.
- 2) Forelæggelse af Regnskab for 1917—18.
- 3) Valg af 5 Medlemmer til Bestyrelsen, 2 Suppleanter, 2 Revisorer og 1 Revisor-Supleant.
- 4) Eventuelt.

Bestyrelsen.

Rettelse til Adressefortegnelsen.

Formanden for Fredericia Lokf.-Afd. rettes til: Lokf. F. Jensen, Jyllandsgade 52.

Kassererens Adresse rettes til: Jyllandsgade 58.

Kassereren for Aarhus Lokf.-Afd. rettes til: Lokf. Soph. Jacobsen, Bragesgade 7, 3.

Kassereren for Gjedser Lokf.-Afd. rettes til: Lkf. L. Hansen.

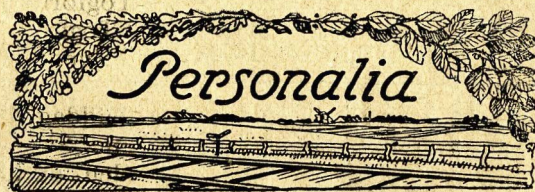
Formanden for Slagelse Lfb.-Adr. rettes til: Lfb. M. Sørensen, Løvegade 74.

Kassereren for Slagelse Lfb.-Adr. rettes til: Lfb. C. Christensen, Valbyvej 31.

Til Medlemslisten.

Overført fra D. L. og M. F.

Lfb.aspiranterne A. K. Berg, Fredericia, J. C. Tøstrup, Thisted og H. Ortmann Hansen Gb.



GENANSAT:

fhv. Lkfb. J. T. Olsen (Kbhvns Godsbg.) som Lkfb. ved Kbhvns. Godsbg. fra 1—3—19.

FORFLYTTET:

Lkfører J. F. Nielsen e. Ans., Gjedser—Kbhvns. Godsbg., fra 1—3—19.

TRAADT UDENFOR NUMMER:

Lkfb. R. V. Rasmussen, Korsør, 1—4—19 til 31—3—20.

NAVNEFORANDRING:

Lkfb. A. A. Nielsen, Fredericia, hedder Asmus Alfred Hasberg fra 31—1—19.

Byttet Tjenestested efter Ansøgning:

Lkfbdre C. H. E. C. Kroner, Fredericia, og T. G. Meng, Kbhvns. Godsbg., fra 1. April 1919.





HAFNIA

Samlede Garantimidler pr. 1. Januar 1919
ca. 95 Millioner Kroner.
Samlet Forsikringsbestand pr. 1. Jan. 1919
ca. 350 Millioner Kroner.

Emanuel Møller & Co., Vinhandlere,

• St. Pederstræde 34 og 36 (ved Vestervold). Telefoner 4518—2897

Kvaliteten gør Udslaget.

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

Nørrebro's Vinimport Nørrebrogade 178.

ROBERT BERTHELSEN

Tlf. Taga 1300

Stort Lager af Iste Klases Vine & Spirituosa. - - Billigste Priser.

C. D. Fønders Vinhandel, Istedgade 55.

Bedste og billigste Indkøbssted paa Vesterbro for
Vine og Spirituosa.

**SPIRITUOSA
OG VINE ---**



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

købes billigst i

Cigarforretningen, Istedgade 18.

—≡ Elektriske Lamper og Lysekroner. ≡—

Stort Udvalg.

V. Malling Olsen, Godthaabsvej 44.

Chr. Hee's Eftf.

Niels Juelsgade 6¹.

Telefon 3581.

Modtager

— alt til Bortsalg ved Auktion. —

Frederiksberg Lejebibliothek.

Bog-, Musik- & Papirhandel.

H. SINDAHL PEDERSEN.

Gl. Kongevej 113. Tlf. 2892.

(Hjørnet af Alhambravej.)

C. M. Søloek,

99, Istedgade 99.

Smør-, Ost- og Paalægsforretning.

Iste Kl. Varer. - Billigste Priser.

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



C. P. Mattat,

Klosterstræde 10.

Telefon: Central 4286

Byen 3434

Stempler.

E. Hansen

Bøger • Papir • Musik
• Galanteri •

Blaagaardsgade 27.

Vesterbro's Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres **FODTØJ**
Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

Elektrisk Lys og Kraft billigst

Telefon-Ringledning - - - Elektriske Artikler

P. PEDERSEN,

aut. Installatør.

N. FRIHAVNSGADE 17.

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.

Café „Fyret“ Nordre Frihavns-gade Nr. 100.

Restauration, Billard - Varme og kolde Retter anbefales.

M. Hansen.

Announce-Ekspeditioner:

For Kjøbenhavn: Chr. Hylver, Sommerstedgade 22¹,
Telefon Vester 4011.

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

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², Kjøbenhavn B.
Tlf. Vester 2895 v.

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