



24. AARG. N^o 19.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Oktober 1924.

FORENKLINGSKOMMISSIONEN

I Tilslutning til de i forrige Nummer optagne Afsnit af Betænkningen skal vi citere en Del af Indledningen, der er meget interessant:

Spørgsmaalet om større Dispositionsfrihed for Statsvirksomhedernes Styrelse beskæftiger for Tiden de fleste Land i Europa. Det skal saaledes nævnes, at der i *Østerrig* efter Verdenskrigens Afslutning er udstedt en Lov af 19. Juli 1923, ifølge hvilken Statsbanerne udskilles fra den almindelige Statsadministration som en særlig juridisk Person med en Administrationskommission paa 14 Medlemmer udnævnt af Regeringen paa 3 Aar og en af Administrationskommissionen ved Kontrakt og med Regeringens Stadfæstelse antagen Bestyrelse. Administrationskommissionen svarer nærmest til en Generalforsamling, dog at Regeringen forbeholder sig den endelige Afgørelse af en Del Spørgsmaal vedrørende Banerne.

Ogsaa i *Tyskland* har man gjort Statsbanerne til et selvstændigt økonomisk Foretagende. Dette er sket ved en Lov af 8. December 1923 med Anordning af 12. Februar 1924. Jernbanerne hefter efter denne Anordning kun for de Forpligtelser, der hidrører fra selve Banerne, men derimod ikke for Rigets øvrige Forpligtelser. Bestyrelsen af Banerne udøves efter en Anordning af 3. April 1924 af Rigsstrafikmini-

steren som konstitueret Generaldirektør og nogle af ham konstituerede Medlemmer af Direktoriet, nemlig Statssekretærer og Afdelingslederne i den hidtidige Hovedbestyrelse. Rigsregeringen har forbeholdt sig at medvirke i visse Sager enten direkte eller gennem et med dens Samtykke dannet Administrationsraad. Endelig stilles det i Udsigt, at der senere skal fremkomme en Lov om Banerne.

For de nævnte 2 Lande har der vel nok været særlige Grunde til Udskillelse af Banerne fra Staten, særlig den at Banerne kunde tjene som Kreditgrundlag under disse Landes vanskelige økonomiske Forhold.

For de *svenske Statsbaner*, hvis Forhold maa antages i højere Grad end de forannævnte Baners at nærme sig Forholdene her i Landet, og som særlig har været fremdragne, da Spørgsmaalet om de danske Statsbaners Forhold i ovennævnte Henseende rejstes under Behandlingen af Tillægsbevillingsloven for 1922—23 i Folketinget af den nuværende Minister for offentlige Arbejder Friis-Skotte.

I Spidsen for Styrelsen af de svenske Statsbaner staar en Generaldirektør, der har Afgørelsesretten i alle Sager med Undtagelse af Spørgsmaal om Afsættelse eller anden Straf af Tjenestemænd. Under Generaldirektøren staar 2 Overdirektører og under disse 12 Bureauchefer samt 2 med dem ligestillede Overingeniører (1 for An-

lægskontoret og 1 for Værkstedskontoret). Sagerne foredrages af paagældende Bureauchef (Overingeniør) for Overdirektøren, dog for vigtigere Sagers Vedkommen- de for Generaldirektøren i Overdirektørens Nærværelse. Saafremt Resolutionen i en Sag ikke stemmer med den Opfattelse, som næres af den foredragende eller andet til- stedevarende Medlem af Styrelsen, skal den paagældendes afvigende Mening fores til Protokols. I visse Personel- og In- struktionssager skal et vist Antal Medlem- mer af Styrelsen være til Stede ved Refe- ratet, og de har, for saa vidt angaar de ovenfor nævnte Disciplinarsager, Stemme- ret ved Sagens Afgørelse.

Som Raadgivere for Styrelsen kan den- ne efter Generaldirektørens Bestemmelse for de enkelte Sager suppleres med 2 Jern- banefuldmægtige, Repræsentanter for Næ- ringslivet.

I Henseende til Driften er Landet ind- delt i 5 Distrikter, hvert med en Distrikts- chef samt under ham 3 Direktører, hen- holdsviis for Bane-, Maskin- og Trafikvæ- senet. Visse Sager refereres dog af an- dre Embedsmænd. Under hver Bane-, Ma- skin- og Trafikafdeling hører derhos et Antal Sektioner.

Fra den seneste Tid foreligger 2 omfat- tende Forslag om Ændringer i de svenske Statsbaners Styrelse og almindelige Stil- ling til Staten.

Det første af disse Forslag stilledes af Statsbaneøkonomikommisjonen i Betænk- ning af 1921.

Forslaget gik for det første ud paa at udvide Statsbanestyrelsens Kompetence i Forhold til Regering og Rigsdag. Man foreslog vel ingen Ændring i det Forhold, at Rigsdagen skal bevilge Midlerne til Ny- anlæg og Nyanskaffelser, men man fandt det upraktisk, at Regering og Rigsdag ta- ger Stilling til endog mindre Detailler paa disse Omraader, og man foreslog derfor, at alene visse særdeles store og betyd- ningsfulde Arbejder skulde specificeres, medens Styrelsen iøvrigt kun skulde op-

give Hovedsummerne og selv disponere in- denfor Bevillingens Ramme.

For Personelsagernes Vedkommende har Styrelsen vel allerede gennem Fast- sættelse af Antallet af Ekstrapersonale Ad- gang til at bestemme det samlede Perso- nales Størrelse, men Økonomikommis- sionen foreslog at gaa et betydeligt Skridt videre, saaledes at ikke alene Fastsættel- sen af Antallet af de lavere Tjenestemænd overførtes fra Regeringen til Styrelsen, men at ogsaa Normeringen for de fleste af de højere Stillinger (til Bureauchef inkl.) overgik fra Rigsdagen til Styrelsen.

Kommisjonen søgte at finde Udvej til at forøge Styrelsens Indflydelse paa Løn- ningsspørgsmaalene, men henskød dog denne Sag til en generel Overvejelse.

De her nævnte Forslag om Udvidelse af Styrelsens Beføjelser ledsagedes af et Forslag om en princippiel Forandring af Styrelsen. Denne foresloges forandret til et kollegialt Styre sammensat af General- direktøren og 6 fra Erhvervslivet hentede Medlemmer, valgte af Regeringen paa 4 Aar, og som ikke skulde repræsentere de forskellige Næringsgrene eller Særinter- esser, men alene tilføre Styrelsen deres Dygtighed og Indsigt. Denne Styrelse skulde da i alle Sager af Betydning og større økonomisk Rækkevidde træffe Be- slutning ved Afstemning. Som Støtte for dette Forslag henvistes ogsaa til, at man derved fik en Styrelse, der var sammensat i nøje Overensstemmelse med Styreformen for private Aktieselskaber.

Generaldirektørens Stilling som Baner- nes egentlige Chef og den i første Række for Styrelsen ansvarlige ønskedes ikke for- andret. Af specielle Forslag skal nævnes, at der foresloges oprettet en særskilt Per- sonelafdeling og en særlig Afdeling for økonomiske Spørgsmaal.

Endvidere fandt Kommisjonen, at Di- striktsordningen burde ændres, saaledes at Distrikter og Sektioner sammendroges, Af- delingscheferne (Direktørerne) bortfaldt, og Sektionscheferne stilledes direkte under Distriktschefen.

Om Økonomikommisionens foran givne Forslag foreligger en Udtalelse fra *den svenske Statsbanestyrelse*, af hvilken Hovedpunkterne her skal meddeles:

Styrelsen er betænkelig ved at tilraade nogen Udvidelse af sin Myndighed; den betvivler, at Banerne som Statsejendom og ifølge deres Virksomheds store Betydning for Samfundet vil kunne frigøre sig for Indflydelse af de økonomiske og politiske Konjunkturers Svingninger. Derfor vil Rigsdagen altid kræve en afgørende Indflydelse paa Banerne, og dette kan forøvrigt ofte give Beskyttelse og Støtte for Banerne i store Spørgsmaal. Naar blot Statsmagten vil fremsætte sit Krav til Banerne klart og tydeligt, vil der i den nuværende administrative Ordning være tilstrækkelige Muligheder for Styrelsen til under nogenlunde normale Konjunkturer effektivt at virke for og medvirke til Optydelse af rimelige Ønsker.

Om Forslaget til Omorganisation af Styrelsen udtaler denne, at det vilde blive meget vanskeligt for ikke at sige umuligt at gennemføre Behandlingen i en kollegial Styrelse af den Mængde Sager, som efter Forslaget skulde henlægges til denne, at Forslagets Gennemførelse vilde forringe Initiativet og Ansvarret hos Styrelsens Chef, der ved Afstemningen kun har 1 Stemme af 7, og hos hans tekniske Medarbejdere, og at der kan være Fare for, at Bestyrelsesmedlemmerne, der kan have økonomisk Fordel eller Skade af de Beslutninger, der skal træffes, kan lade deres Stilling bestemme af Indflydelser, der ikke er stemmende med de statsøkonomiske Synspunkter.

Man fremhæver endvidere, at den af Økonomikommisionen foretagne Jævnføring med Forholdene i Aktieselskaber er misvisende, idet Bestyrelsesmedlemmerne i et Aktieselskab har en personlig økonomisk Interesse i, at Selskabets Forretninger passes paa den mest indbringende Maade, medens de foreslaaede Styrelsesmedlemmer for Statsbanerne er uden en saadan Interesse, ja muligvis som nævnt

kan have Interesser, som er modsatte Banernes.

Vedrørende Distriktsforvaltningen tager Styrelsen Afstand fra Økonomikommisionens Forslag, men udtaler dog samtidig, at der bør foretages en Undersøgelse indenfor Styrelsen med en Omordning af disse Myndigheders Virksomhed for Øje.

Det andet Forslag er stillet af det af Statsminister Branting i 1920 nedsatte *Socialiseringsnævn* i Betænkning af 1924. Det Forslag, som stilles i denne Betænkning, er meget vidtgaaende; det forudsætter, at der vedtages en Grundlovsændring, saaledes at Statens Erhvervsvirksomheder forvaltes adskilt fra den øvrige Forvaltning, og at man derefter i særlig Lov (svarende paa en Gang til Aktieselskabslov og Selskabets Statutter) træffer Bestemmelse om denne Forvaltnings Ordning og dens Forhold til Regering og Rigsdag. Iøvrigt er Hovedpunkterne i Forslaget følgende:

I økonomisk Henseende skal Banerne foruden at dække alle Driftsudgifter, derunder Henlæggelse til Pensionsfond og Fornylsesfond, svare en Rente af den i dem af Staten anbragte Kapital. Til Gennemførelse heraf foreslaas de anbragte Kapitaler dels reducerede til 1913—14 Prisniveau, dels delte i 3 Dele, nemlig Obligationskapital, Stamkapital og Sekundærkapital. Grundlaget for denne Deling er, at Staten har anbragt Kapital i Baner af andre Grunde end de rent forretningsmæssige, og denne Kapital, der benævnes Sekundærkapital, bør være rentefri; saafremt saadanne Baners Drift ikke en Gang kan dække de umiddelbare Driftsudgifter, bør der overføres en passende Del af den øvrige Kapital til Sekundærkapitalen. Skifter en Bane, hvis Anlægskapital er henført til Sekundærkapitalen, Karakter, bør Kapitalen kunne overføres til den almindelige Anlægskapital, der skal forrentes. Derimod bør senere Overførelse af Beløb fra Stamkapital til Sekundærkapital være udelukket. Leds Banerne daarligt, bør

man skifte Ledelse og ikke tilsløre Forholdet ved Nedsættelse af Kravene til Forrentning.

Den Kapital, der skal forrentes, deles i 2 Grupper, Obligationskapital og Stamkapital, svarende henholdsvis til Laane- og Aktiekapitalen i et Aktieselskab. Obligationskapitalen forrentes med en fast Rente, der sættes til 5 pCt. med Adgang til Forandring af Rentefonden hvert 8. Aar, medens Stamkapitalen, der ligesom Aktiekapitalen i et privat Foretagende løber en større Risiko, skal tilstræbes forrentet med 1 pCt. højere Rente end Obligationskapitalen, i hvilken højere Rentefod der i Virkeligheden indeholdes en Amortisering af Stamkapitalen i 37 Aar, saafremt da denne Rente virkelig opnaas regelmæssigt fra Aar til Aar.

Kapitalen foreslaas pr. 1922 fastsat saaledes:

Obligationskapital	220 Mill. Kr.
Stamkapital	228 —
Sekundærkapital	237 —

(Heri 83 Mill. til Kompensation for Driftunderskud paa Kultur- og Militærbaner.)

Ialt 685 Mill. Kr.

I Stamkapitalen, der er forudsat at skulle forholde sig til Obligationskapitalen som 4 : 6, er fradraget det Beløb, som nu-gældende Pensionsforpligtelser andrager (ca. 103 Mill. Kr.).

Overstiger det faktiske Udbytte væsentligt den nævnte Rente af Stamkapitalen, maa der blive Spørgsmaal om, hvorvidt der er sket Ændringer med Hensyn til de Baner, der hviler paa Sekundærkapitalen, og der bør i bekræftende Fald overføres Sekundærkapital til Stamkapital. I modsat Fald bør der foretages Takstnedsættelser.

Synker Udbyttet nævneværdigt under Normalrenten trods en virkelig forretningsmæssig Drift, maa Taksterne forhøjes; saafremt det til Trods for Takstforhøjelser til det Punkt, hvor den maksimale Indtægt naas, ikke er muligt at opnaa Balance maa en Rekonstruktion med Nedskrivning af Stamkapital foretages.

Det foreslaas at henlægge mindst 10 pCt. af det aarlige Overskud (efter at Renten af Obligationskapitalen er afskrevet) til et Reservefond. Denne Henlæggelse skal være obligatorisk, indtil Fondet har naaet 10 pCt. af Stamkapitalen; men det anses for ønskeligt, at Fondet bringes op til 20 pCt. af Stamkapitalen. Fondet skal alene benyttes til Dækning af Driftstab, altsaa til Imødegaaelse af Følgerne af Konjunktursvingninger. Derimod skal det ikke benyttes som Udbyttereguleringsfond.

Endvidere skal Banerne henlægge Beløb til et Skattefond, idet de bør beskattes efter samme Regler som Aktieselskaber.

Den højeste Myndighed over Banerne foreslaas henlagt til en Slags Generalforsamling (»stämman«) paa 29 Medlemmer, af hvilke Regeringen udpeger Formanden og 8 Medlemmer, hvert af Rigsdagens Kamre 4, Personalet 6 og forskellige Korporationer, der repræsenterer Trafikanterne, 6. Medlemmerne vælges paa 4 Aar og fornyes efterhaanden. Der findes ingen Suppleanter.

Regering og Rigsdags direkte Indflydelse paa Banerne indskrænker sig da til den almindelige Skatte- og Sociallovgivning, Sikkerhedsbestemmelser og Takskontrol ligesom overfor Privatbanerne, Befordringsreglement, Bestemmelse af nye Jernbanelinier, Aftaler med Udlandet, Banernes Benyttelse til Militærformaal, Statens Indskydelse af Kapital og Valg af Medlemmer til »stämman«.

Statsrevisionen faar en almindelig Adgang til at undersøge den indskudte Kapitals Stilling og Forvaltning, specielt at foreslaa Overførelse af Beløb fra Sekundærkapital til Stamkapital. Afgørelsen heraf træffes dog af en Voldgiftsret med Medlemmer valgt af Rigsdagen og Statsbanestyrelsen samt en Formand valgt af Regeringen. Endvidere kan Statsrevisorerne til enhver Tid kræve Nyvalg af samtlige Medlemmer af »stämman« eller en Del af disse.

»Stämman«, hvis Møder er offentlige, har iøvrigt hele den øverste Myndighed i

Statsbanesager; den sammentræder mindst 1 Gang aarlig, vælger Styrelsen og Revisorer, disponerer over Aarsoverskudet, idet den bestemmer, hvilket Udbytte Staten skal have af Stamkapitalen, og giver Decharge. Den bestemmer om Nyanlæg eller Indkøb, til hvilke ny Kapital fra Staten beslaglægges.

Styrelsen er kollektiv. Den bestaar af 6 af »stämman« udenfor denne valgte Medlemmer og en af disse 6 Medlemmer valgt Chef. Styrelsen har hele den daglige Ledelse samt Afgørelsen vedrørende Lønningsaftaler og Takster, for de sidstnævnte dog som ovenfor nævnt under Statens Kontrol. Til gyldig Beslutning i Styrelsen kræves Enighed mellem mindst 4 af dens Medlemmer.

Personalets Stilling som Tjenestemænd afvikles hurtigst muligt. Fremtidig bliver Antagelsen af rent privatretlig Natur. Lønningsforholdene ordnes ved kollektiv Aftale, idet Personalets Beskyttelse fra Statens Side alene bliver en lovfæstet Forhandlingsret foruden den almindelige Beskyttelse, der følger af Sociallovgivningen. Til Gengæld anerkendes Personalets Ret til Arbejdsnedlæggelse. Ved denne Ordning forudsættes Lønningerne bestemte efter det frie Markeds Priser. Maaske kan en Pensionsordning samt Alderstillæg indenfor Lønssystemet bevares, men dette bliver en Forhandlingssag. Ogsaa for de ledende Funktionærer benyttes Principet om det frie Markeds Lønninger, saaledes at der betales konkurrencedygtige Chefs-lønninger.

Nærværende Kommission skal om de foreliggende Spørgsmaal udtale følgende:

Kommissionen er enig om, at Forrentningskravet bør stilles til Statens Erhvervsvirksomheder, dels fordi det er rimeligt og rigtigt, at en saadan Virksomhed bæres gennem sine egne Indtægter, dels fordi en Fastholden af Kravet om Forrentning som driftøkonomisk Synspunkt for Styrelsen er uødvendig som Drivkraft for denne i Henseende til Op-

naaelse af en fuldt gennemført økonomisk, altsaa forretningsmæssig Drift.

Kommissionen er ligeledes enig om, at et saadant Krav om Forrentning, der stilles til en Virksomheds Ledelse, nødvendiggor, at der ogsaa gives Lederen den til Opfyldelse af Kravet fornødne Dispositionsfrihed.

Et i denne Henseende saa vidtgaaende Skridt som det foran omtalte af det svenske Socialiseringsnævn stillede Forslag om Statsbanernes Udskillelse fra Staten til et selvstændigt offentligt Forretningsforetagende kan Kommissionen dog ikke anbefale.

Dels vilde en saadan Foranstaltning — i hvert Fald i Danmark — betyde et saa afgørende Brud med den hele historiske Udvikling, at man allerede af denne Grund maatte nære store Betæneligheder ved dens Gennemførelse, dels vil det efter Kommissionens Opfattelse heller ikke være nødvendigt at gaa saa vidt for at opnaa det tilsigtede Formaal.

Det skal i saa Henseende bemærkes, at det paa Forhaand maa anses som en Fordel, hvis man kan tilpasse Organisation af Statens Erhvervsvirksomheder saaledes, at en kollegial Styrelse kan undgaas. De Synspunkter, som foran er fremhævede af den svenske Statsbanestyrelse, særlig at den kollegiale Styrelse af en saa stor Virksomhed nødvendigvis maa virke tungt, og at den vil forringe Ansaret og Initiativet hos Etatens Chef, der i sin Administration stadig kan overstemmes af de øvrige Styrelsesmedlemmer, har en betydelig Vægt og stemmer ganske med de Erfaringer, som tidligere er gjort her i Landet, hvor man eftrehaanden har fundet det rigtigt at afskaffe den kollegiale Styrelse af Statsvirksomheder. Nævnes skal det ogsaa, at man fornylig i Belgien, hvor en Reorganisation af Statsbanerne ønskedes, har afskaffet den tidligere kollegiale Styrelse og erstattet den af en Generaldirektør. Forholdet er maaske ogsaa det, at det netop er Ønsket om at undgaa den kollegiale Styrelsesform, der har været afgørende for

den svenske Statsbanestyrelses foran om-
talte afvisende Holdning overfor Økonomi-
kommissionens Ønske om at give Styrel-
sen nye Beføjelser.

Hertil kommer, naar Forholdene i Sve-
rige og Danmark sammenlignes, at der er
en principiel Forskel paa den danske og
svenske Centraladministrations Organisa-
tion deri, at Ministrene i Sverige ikke som
de danske Ministre er Forvaltningschefer.
En kollegial Styrelse af Statsbanerne,
hvorledes saa denne Styrelse end var sam-
mensat, kunde ikke undgaa at medføre
principielle Ændringer i Ministerens Stil-
ling som den for Administrationen overfor
Rigsdagen ansvarlige.

Ud fra disse Betragtninger af det hel-
dige i at bevare Forbindelsen mellem Rigs-
dag og Statsvirksomheden saavel som den
nuværende Form for Administration af
Virksomheden ved Minister og Generaldi-
rektør har Kommissionen da overvejet,
hvilke Beføjelser der fremtidig nødven-
digvis maa tillægges Administrationen, for
at Forrentningskravet kan stilles til Virk-
somhedens Ledelse, og man skal da, som
det fremgaar af de følgende Underafsnit,
for Statsbanernes Vedkommende stille
Forslag om:

at Rigsdagens Indflydelse paa Takster-
ne som hidtil bevares i den Henseende, at
Rigsdagen fastsætter Maksimaltakster,
men at der foretages en Udvidelse af Mi-
nisterens og Generaldirektørens Beføjel-
ser i Henseende til at foretage Takstned-
sættelser i Forhold til disse Maksimal-
takster.

at den hittidige detaljerede Specifika-
tion paa Finansloven vedrørende Statsba-
nernes forskellige Konti gøres mindre vidt-
gaaende, hvorved forøvrigt de forskellige
Hovedposter bliver mere overskuelige, og
at Motiveringerne i Anmærkningerne til
Forslaget fremtidig ikke opfattes som bin-
dende Forudsætninger for Styrelsen i Hen-
seende til Bevillingernes Anvendelse,

at der i Overensstemmelse med de alle-
rede til Finansministeren til Styrelsen stil-
lede Krav forlanges optaget en Rente af

5 pCt. af den af Staten i Banerne anbragte
Kapital, dog med Fradrag af Beløb for
Baner, overfor hvilke Forrentningskravet
ikke — eller dog ikke endnu — menes at
kunne gøres gældende, samt at Kravene til
Banerne om Afskrivning revideres ud fra
det Synspunkt, at Afskrivningsbeløbene
skal danne et Fornyelsesfond, der kan be-
stride Udgifterne til Fornyelse af udslidte
eller forældede Anlæg og Materiel,

at Styrelsesloven ændres saaledes, at
Loven alene fastslaaer visse Hovedlinier
for Organisationen, medens Detaillierne
kan fastsættes og ændres dels administra-
tivt og dels ved de aarlige Normeringslove
i Overensstemmelse med Tidens Krav. I
Forbindelse hermed stilles enkelte positive
Forslag til Forenkling i selve Loven.

INTEREUROPÆISK LOKOMOTIVMANDS SAM- MENKOMST I BERLIN DEN 4.—6. AUGUST 1924

(Shuttet.)

Videre udviklede Taleren, at det af for-
skellige af de paa Indbydelse til Mødet mod-
tagne Svarskrivelser syntes at fremgaa, at man
nogle Steder havde ment, at det var Hensigten
ved dette Møde at danne en fastere Lokomotiv-
mandssammenslutning; hvilket imidlertid in-
genlunde var Tilfældet. Den tyske Organisa-
tions Ledelses Agt var, ved personlig Sammen-
komst med de Mennesker, med hvem de havde
staaet i skriftlig Forbindelse, og fra hvem de
havde modtaget Hjælp, dels at lære hinanden
personligt at kende, dels at indtræde i en Tan-
keudveksling, og endelig afdrage en lille Smule
af deres Taknemlighedsgæld.

Bromby, England, gav en Oversigt over Lo-
komotivmændenes Organisations Bevægelse i
England. Allerede i 1864 havde Førere og Fyrb.
dannet en Org. Men da denne, efter 2 Aars
Eksistens, kom ud i Strejke, hvilken Strejke gav
Tilbageslag, og da tilmed Organisationens Pen-
gekasse var tom, uddøde Foreningen. I 1872
stiftedes en almindelig Jernbanemands Organi-
sation for alle Grader af Tjenestemand, og heri
indmeldte Lokomotivmændene sig, og forblev
der, indtil de i 1880 udskilte sig og dannede
den nuværende selvstændige Organisation, der
omfatter Lokomotivførere, Lokomotivfyrbødere,
Motorvognførere og Lokomotivpudserne. Af Eng-
lands samlede Tal — ca. 80 000 — Lokomotiv-
mænd er 66 000 organiserede i Lokomotiv-

mandsorganisationen, Resten i den almindelige Jernbanemandorganisation.

Taleren udtrykte sin Glæde over at kunne kalde sin Organisation en Kamporganisation. De havde kæmpet for saavel 8 Timers Dagen, som for bedre Arbejds- og Lønforhold. Da de under Krigen havde strejket, havde Regeringen truet med at opløse Organisation, og ved deres Møder havde de maattet barrikadere sig, for at være beskyttede mod Soldaters eller Politets Indtrængen. Det er da ogsaa lykkedes at gennemføre, at Lokomotivmændene er de bedst aflønnede af alle Englands Arbejdere.

Selvfølgelig har saadanne Kampe kostet Penge, og da der ikke er vist Smaalighed — tværtimod, Rundhaandethed — med Pengehjælp til andre, saasom Laanet til Tyskland; 300 Pund Sterling til Hjælp til Østrig og Ungarn; tusinder af Pund Sterling til Understøttelse af betrængte Organisationer og til sociale Formaal, er Resultatet blevet, at Organisation for Tiden har en Bankgæld paa 30 000 Pund Sterling. Taleren var dog ingenlunde bekymret herover; men glad for, at det var lykkedes at opnaa Fordele for Medlemmerne.

Taleren fandt, at international Forbindelse mellem beslægtede Fag var en god Tanke, en Tanke, der burde gøres til Virkelighed. Egentlig havde alle, der arbejder for deres Brød, i hvad Land, det end var, samme Interesser. De Forskelligheder, der bestaar hos Diplomater og Kapitalister, forstaar disse Mennesker at overvinde, naar det drejer sig om Jagt efter Fordele, derfor maa ogsaa den arbejdende Klasse komme dertil, at den indser deres sideløbende Interesser og samler sig, og frigør sig, saa Kapitalisme og Krig kan fjernes, personlig vilde Taleren være behjælpelig ved at søge Samling blandt alle Landes Lokomotivmænd.

Smeykal, Østrig, oplyste, at de organisationsmæssige Forhold i Østrig efter Krigen egentlig maa siges at være lykkelige, bedre end de forventelig havde kunnet være, om det gamle Østrig, med dets 17 forskellige Nationer, havde bestaaet. Medens det mange Steder Jorden over viste sig vanskeligt for Lokomotivmændene indenfor de forskellige Lande at slutte sig sammen med de øvrige Jernbanetjenestemænd, var Forholdet det, at Lokomotivmændene hele Jorden over egentlig stod binanden nærmere, dette havde sin Aarsag i, at Lokomotivtjenesten overalt forlenede sine Udøvere med den samme Følelse og den samme Værdighed, dels ogsaa fordi de organisatoriske Vanskeligheder ofte er de samme. Men Forskellen mellem Lokomotivmandens Gerning og de øvrige Jernbanemand's Gerning er en saadan, at det er forstaaeligt, at det kan være vanskeligt at finde gensidig Forstaaelse.

I Østrig, hvor Lokomotivmændene siden 1872 har haft en Organisation, hvilken Organisation ved Krigens Afslutning maatte likvidere, da den havde Medlemmer blandt alle de i Monarkiet boende Nationer, var man naaet til en gensidig Forstaaelse, og staa nu organiseret sammen med alle de øvrige Jernbanetjenestemænd i en stor Organisation. Naar dette havde været muligt, saa laa det dels i, at den østrigske Arbejderbefolkning var usædvanlig godt skolet i socialistisk og organisatorisk Henseende, de øvrige Jernbaneorganisationer — kristelig og national — var egentlig kun Skinorganisationer, der ikke taalte Sammenligning med Tysklands Organisationer af samme Art, hvor i hvert Fald den kristelige Organisation arbejdede paa sædvanlig organisatorisk Maade, til Gavn for sine Medlemmer, dels laa det i, at der allerede før Sammenbruddet bestod et Koalitionsforhold mellem alle Jernbaneorganisationerne, hvilken Koalition altsaa var ændret til en Enhedsorganisation. Og det havde vist sig, at Lokomotivmændene ikke har haft Anledning til at beklage Ændringen.

Taleren tolkede Haabet om, at dette maatte lykkes at samle alle Landes Lokomotivmænd i Internationalt Transportarbejder-Forbund — Lokomotivmændene i England, Sverige, Holland, Svejs, Tjecoslovakiet og Østrig er allerede i I. T. F. — der var intet til Hinder for, at vi der indenfor kunde bringe vore faglige Interesser frem i een Linie.

Indtil en saadan Samling var mulig vilde Taleren ved trofast Kammeratskab og Hjælpsonhed være med til at bygge Bro mellem Kollegerne, og hilste med Glæde Møder som det nærværende, med gensidigt Tankeudvekslinger og Udtalelser om menneskeligt at komme hinanden nærmere. Det hele har jo til Formaal at fremme vore faglige, og derigennem den internationale Solidaritet, saa det Maal kan naas, at alle arbejdende Mennesker — ogsaa Lokomotivmændene — i alle Landet værdsættes og skattes paa rette Maade.

Borgstedt, Sverige, redegjorde for Sveriges Organisationsforhold, hvorledes Privat- og Statsbanernes Lokomotivmænd fra 1892 til 1908 stod i hver sin Organisation, men fra dette Aar var samlede i een Organisation, som indtil 1919 havde kæmpet mod »Sveriges Jernbaneforbund«, der hævdede, at Lokomotivmændenes Organisation ikke havde nogen Eksistensberettigelse. I 1919 havde nævnte Jernbaneforbund afsluttet en Overenskomst med Arbejdsgiverne, hvorved ogsaa Lokomotivmændenes Vilkaar var »ordnede«; da disse sidste selvagt ikke vilde anerkende en saadan Fremgangsmaade, gik de ud i Strejke, en Strejke, der bragte gode Resultater, og derved skabte Re-

spekt for Lokomotivmændenes Organisation, saavel hos Administrationen som hos de øvrige Organisationer. Siden den Tid har Forholdet ændret sig, i 1922 havde Lokomotivmændene en Kamp sammen med de øvrige Jernbanemænd, ogsaa denne Kamp bragte gode Resultater, og hvad mere var, de øvrige Kategorier sagde nu »dersom Lokomotivmændene ikke gaar med, kan vi ikke strejke«. Omtalte derefter Nordisk Lokomotivmands Forbund og Skandinavisk Jernbanemands Union, og meddelte, at Sveriges Lokomotivmænd gennem de svundne Aar havde lært at skatte, hvad Samarbejde betyder, de havde derfor indmeldt sig i I. T. F., og hilste med Glæde Møder som dette, hvor der kun udveksles Tanker med den Mulighed for Øje at bringe de forskellige Landes Folk nærmere hinanden.

Mortensen, N. L. F., tolkede, hvorledes der i alle Lande, hvad Navn Landet end var, bestaar en Kamp mellem Kapital og Arbejder, fandt det derfor naturligt, at vi samledes for at raadslaa om, hvorledes man bedst forberedte sig til at kunne klare sig i denne Kamp. Taleren sammenlignede de enkelte Landes Organisationer med enkelte Led, der skulde svejses sammen for at danne en sluttet Kæde. Havde med Glæde modtaget Indbydelse til det forrige Efteraar indvarslede Møde, hvortil der forelaa et efter Talerens Mening godt Arbejdsprogram, havde gerne set, at et lignende havde foreligget nu, haabede, at dette Møde maatte bidrage til, at Samarbejdet mellem de forskellige Lande fremmedes og udbyggedes. Taleren regnede med, at Medlemmerne vilde faa Forstaaelse af, at Samling er noget godt, mulig kunde vi da ad Aare naa en europæisk Lokomotivmandsorganisation, fandt dog, at man burde tilslutte sig den store Sammenslutning I. T. F., saa den blev det sidste Led i den store Organisationskæde. Gjorde opmærksom paa, at danske Lokomotivmænd ikke er indmeldt i I. T. F.; men Spørgsmaalet vilde sikkert finde sin Løsning, naar Tiden dertil var moden, bad alle tilstedeværende Kolleger være medvirkende til, at et nærmere Samarbejde mellem Lokomotivmændene ogsaa vilde medføre Tilslutning til I. T. F., samt til at Befolkningerne i alle Lande maatte lære at indse, at vore Modstandere er de samme, i hvad Land vi end bor.

Havde den Opfattelse, at Møder som nærværende var af stor Betydning, naar blot man sørgede for, at Mødernes Aand ikke døde, fordi Deltagerne skiltes, men sørgede for, at Tankerne arbejdede videre og satte Frugt.

Kuhn, Danmark, der oversatte de holdte Taler fra tysk, dansk og omvendt (Oversættelse fra engelsk til tysk og omvendt besørgedes dels af en tilstedeværende engelsk Tolk dels af Lokf.

Farber), gjorde opmærksom paa, at han kun var til Stede som Tolk for N. L. F. Da imidlertid saavel Borgstedt som Mortensen i deres Foredrag havde nævnt Danmark, vilde ogsaa han give nogle Oplysninger om de danske Organisationsforhold. Omtalte, hvorledes Lokomotivmændene var de første Tjenestemænd i Danmark, der organiserede sig, hvorledes Stats- og Privatbanernes Lokomotivmænd, der stod i een Organisation, maatte skilles paa Grund af de første Forhandlingsreglers Fremkomst. Refererede vor Organisations Virkemaade, nævnte Hjælpefondet og Statsbanernes Retsordning. Omtalte Dansk Lokomotivmands Forbund, Jernbaneforbundet, Jernbaneforeningen, Fællesudvalget og de Sager, dette behandler, og nævnte sluttelig Fællesrepræsentationen.

Reichert, Berlin, redegjorde for, hvorledes 8 Timers Dagen, som Jernbanemændene havde faaet i 1919, allerede i 1922 var fratrækket dem, og ændret til 9 Timers Arbejdsdag, hvilken igen af Administrationen havde faaet en Udlægning, saa den formede sig som en 10 Timers Dag. En stor Del af Skylden for Tabet af 8 Timers Dagen laa dog deri, at man i 1919 havde gennemført de 8 Timer skematisk, og dette kunde ikke holde.

Næsten alle de tyske Fagorganisationer havde nu besluttet et Samarbejde, for at tvinge Regeringen til at ratificere Washington Overenskomsten om en ved Lov fastsat 8 Timers Arbejdsdag. Vilde Regeringen ikke dette, var det Tanken at benytte Grundlovens Rettigheder og kræve Folkeafstemning om Spørgsmaalet.

Taleren sluttede med at bede de Repræsentanter, der rejste til I. T. F.s Kongres i Hamborg, om ogsaa der at være virksomme for 8 Timers Dagen.

Sperlbaum, Berlin, takkede Deltagerne for den Enighed, der var kommet til Orde, var selv af den Opfattelse, at Lokomotivmændene, om de var internationalt enige, alene var i Stand til at kæmpe en Kamp mod store internationale Problemer; thi det var jo nu engang Lokomotivmændene der satte Verdens Pulsaare — det økonomiske Liv — i virkelig Bevægelse. Med Sandhed maatte det erkendes, at den tyske Lokomotivmands Organisation stod paa et sundt og godt Grundlag; thi til Trods for, at hele Organisationens Formue den første Oktober 1923, da Rentemarken afløste Papirmarkens Elendighed, udgjorde siger og skriver 5 Øre, saa harden dog støt arbejdet sig fremad og opad, saa det nu var muligt, med megen Tak, at tilbagebetale de engelske Kolleger, det af dem i sin Tid ydede Laan.

Taleren sluttede med at udtale Haabet om, at Deltagerne vilde beholde Mødet, og de i Berlin tilbragte Dage samt de tyske Kolleger i kær

Erindring, og overrakte derefter de engelske Repræsentanter en Check paa det laante Beløb.

Bromky, England, var meget forbytt over dette sidste, de havde aldrig regnet med at faa Pengene igen, da imidlertid den tyske Organisation nu havde arbejdet sig lidt opad, og den engelske Organisation, som før meddelt, havde en ret stor Gæld, vilde de dog modtage Beløbet, men vilde henlægge det til en Reservefond, og skulle nogen nogensinde komme i Nød, var man i England parat til at hjælpe dem.

Sluttelig havde Zwenk, Østrig, Borgstedt, Sverige og Humphreys, England, Ordet for at takke paa de forskellige Delegationers Vegne.

Zwenk takkede i hjertevarme Ord den tyske Organisations Bestyrelse, fordi den havde taget Initiativet til dette Møde, der muligt var det første Skridt mod det fjerne Maal: Fuldstændig Samling af alle arbejdende Mennesker i Verden.

Borgstedt takkede for al udvist Gæsteventlighed og godt Kammeratskab, betonedede endnu en Gang, at man i Sverige havde 25 Aars Erfaring for, at Samarbejde er godt. Var stolt over at have været med til dette Møde, hvoraf han havde haft fuldt Udbytte, og hvor hans Forventninger ikke var bleven skuffede.

Humphreys tolkede som sin Opfattelse, at Konferencer som denne, var i høj Grad nyttige, da de hjalp til at bryde de nationale Skranker, De engelske Repræsentanter var kommet til Tyskland for at hilse paa Kolleger fra Kontinentets Baner, og for at styrke og befæstne de knyttede Kammeratskabsbaand. Deres Forventninger var overtruffen, og de saa i Mødet Begyndelsen til langt større Ting.

Under Møderne indløb Brev og Hilsen fra Norsk Lokomotivmands Forbund, og alle Deltagerne havde den ene Dag Lejlighed til at besøge Knorr's Bremsefabrik. Der blev her holdt et Foredrag for Deltagerne, og Fabriken gav en Biludflugt pr. Turistauto til Postdam.

Da Deltagerne skiltes, var alle enige om at have tilbragt dels lærerige, dels fornøjelige Dage i Berlin, for hvilke der kun var Grund til at takke de tyske Bestyrelseskolleger.

E. Kuhn.

NORSK LOKOMOTIVMANDS-FORBUNDS LANDSMØDE

Vor norske Broderorganisation afholdt sit ordinære Landsmøde den 18., 19. og 20. September i »Folkets Hus«, Kristiania. Tilstede var 60 Delegerede foruden Centralstyrelsen, (Hovedbestyrelsen) desuden fem Gæster, Formand for Landsorganisationen, Hr. Ole Lian, fra Norsk Jernbaneforbund Hr. Alberti, fra

Norsk Kontorfunktionærernes Forbund, Hr. Hjalmar Larsen, fra Svensk Lokomotivmands Forbund Hr. Hj. Molin, samt undertegnede fra D. L. F.

Forbundet bestaar af 11 Foreninger (Afdelinger) med 1463 Medlemmer, og bliver ledet af Centralstyret og et Repræsentantskab.

Før Forhandlingerne begyndte, sang fhv. Lokomotivfrb. Aksel Böhler en Række smukke Sange og sluttede med »Internationale«, som paahørtes staaende.

Formanden, Hr. Lokomotivfører S. Iversen, aflagde Beretning for den forløbne 3 aarige Periode, som blev enstemmig vedtaget. Man forstod af Beretningen, at Tiden er uhyre vanskelig for de norske Tjenestemænd, og Grunden til Afslag paa deres retfærdige Krave, skyldes først og fremmest den reaktionære Regering. Under dette Punkt blev der fremsat et Forslag til Forsvar for den nykommunistiske Enhedsfront. Forslaget var knyttet til en længere Motivering af Statsfunktionærernes Stilling. Efter nogen Diskussion vedtog man at sende Forslaget til den nedsatte Redaktionskomité til nærmere Undersøgelse. Forslaget blev der omredigeret, og dens Form gik ud paa en skarp Protest over for Regeringen og Stortingets borgerlige Repræsentanter samt en Beklagelse over, at Samlingsbestræbelserne af Arbejderklassen foran Valget ikke lykkedes, samt henstillede, ikke at stemme paa de borgerlige Partier.

Derefter behandlede forskellige Tjenestetidsspørgsmaal, Ansættelsesforhold for Lokoaspiranter, Højfældstillæg, Farvesansprove, Anciennitetssager, Beklædning m. m.

Efter Forslag fra Hovedbanens Forening besluttedes at gaa over til fastlønnet Formand i Stedet for Forrætningsfører. Formandens Løn blev ansat til 8500 Kr. Videre blev der vedtaget Forslag om Afholdelse af Landsmøde hvert Aar, men med formindsket Repræsentation.

Derefter påbegyndte man Behandlingen af den faglige Situation, og der indkom et Forslag om Lønkrav paa 1000 Kr. til alle Lønninger samt Opsigelse af Pladserne fra 1. Jan. 1925. (Lønning for en Lokomotivfører er 4000 Kr. efter 12 Aar 4950 Kr. for en Lokofbr. 3800 efter 12 Aar, dertil 200 Kr. i Huslejegodtgørelse. Timepenge 27 Øre fra 6 Fm. til 9 Em. 36 Øre fra 9 Em. til 6 Fm., ens for Lokof. og Lokofb.) Dog besluttedes, at man sammen med de øvrige Jernbaneorganisationer skulde fremsætte Krav om Lønforhandlinger.

Et af de vigtigste Punkter paa Dagsordenen var Urafstemningen angaaende Udmeldelse af Landsorganisationen. I Følge Repræsentantskabets Beslutning i 1923 blev der afholdt en saadan Urafstemning, Resultatet blev Udmeldelse; men kun med 35 Stemmer Flertal.

Debatten under dette Punkt drejede sig hovedsagelig om, at man skønt med Beklagelse skulde rette sig efter Afstemningen eller lægge det endelige Resultat i Landsmødets Hænder. Efter en fortrinlig og fuldt ud saglig Redegørelse fra Hr. O. Lian og endvidere Fremsendelse af et Forslag vedtoges med 38 Ja mod 29 Nej at sende Spørgsmaalet ud til ny Urafstemning. Forslaget gik ud paa, at Urafstemning blandt Forbundets Medlemmer i Almindelighed maa være afgørende ved en Sags Behandling. Men dette Standpunkt kan ikke ændre det Standpunkt, som fastslaas i Lovene, at Landsmødet er den højeste Myndighed. Og Landsmødet maa have Ret til, naar der foreligger en ny Situation (Vedtagelse af Lønkrav) at foretage det, som Landsmødet anser for nødvendig til Sikring af Medlemmernes Interesser.

Endvidere vedtoges der at rette Henvendelse til Hovedstyret (Generaldirektion) om Godtgørelse til Lokofb., som kører som Lokofører. Ligeledes søget udvirket, at Lokomotivkontrollør Stillingen skulde ophæves. Angaaende Oprettelsen af en Fællesavis blev udsat til næste Landsmøde.

Regnskabet og en Forhøjelse af Begravelsesbidraget blev ligeledes vedtaget. Begravelseskassen sorterer under Forbundet og er obligatorisk for alle Medlemmer. Ved et Medlems Død indbetales 50 Øre, 30 Øre ved Hustruens og 20 Øre ved et Barns Død. Begravelsesbidraget er 800 Kr. ved Mandens, 600 Kr. ved Hustruens og 200 Kr. ved et Barns Død. Den nuværende Begravelsesfond er paa ca. 16000 Kr.

Ved Valgene blev den hidtidige Forretningsfører Hr. E. Sandberg valgt til Formand. Hr. Sandberg har i en Række Aar været i Spidsen for N. L. F., hvis Forretninger han har varetaget med stor Indsigt og Dygtighed, saa hans Valg som Formand maa betragtes som en stor Gevinst for norske Lokomotivmænd.

Til den afgaaede Formand, Hr. S. Iversen, lod der mangt et hjertelig Tak for den Tid, han har virket i Organisationens Tjeneste, og som en lille Paaskønnelse for sit udmærkede Arbejde bevilgedes der ham 500 Kr.

Til et Medlem bevilgedes der 150 Kr. for sine udmærkede Artikler i (J. S.) i Lokomotivmands-Tidende. Revisorerne fik hver 75 Kr.

I det store og hele forelaa der en Række vigtige Spørgsmaal paa vor norske Kammeraters Landsmøde; men den Fasthed, hvormed de løstes, lover godt i Fremtiden for Norsk Lokomotivmands-Forbund.

Carl Petersen.

VEDLIGEHODELSE AF TJENESTEBOLIGER

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg har den 26. August 1924 afsendt følgende Skrivelse til Generaldirektoratet for Statbanerne:

I Anledning af Generaldirektoratets Skrivelse af 7. ds. tillader Fællesudvalget sig at meddele, at man ikke kan være enig med Generaldirektoratet i, at de i nævnte Skrivelse anførte Omstændigheder kan motivere, at Ordre A. 91 ikke er forelagt Fællesudvalget til Drøftelse forinden Udstedelsen.

Ifølge Forhandlingsreglerne af 4. Maj 1910 maatte Fællesudvalget have kunnet forvente, at det ved Ordre A. 21 i September 1922 publicerede, udaterede Regulativ var blevet forelagt Organisationerne til Drøftelse forinden Udstedelsen i Marts 1922, og Fællesudvalget kan ikke i den Omstændighed, at dette ikke skete, og at Forhandlingsreglerne derved blev sat til Side, finde nogensomhelst Begrundelse for, at Rettelser til den saaledes udfærdigede Ordre kan foretages, uden at der gives Organisationerne Adgang til at tage Standpunkt i Sagen.

Naar det derhos af Generaldirektoratet anføres, at der ikke af Organisationerne er begæret Forhandling om det i September 1922 publicerede Regulativ, skal man hertil tillade sig at bemærke, at Fællesudvalget ikke kunde finde rimelig Anledning til at begære nævnte Regulativ suspenderet, eftersom det ved Offentliggørelsen var i aabenbar Modstrid med den dengang kun 6 Uger gamle Lov Nr. 302 af 30. Juni 1922 og derfor maatte antages snarest at ville blive afløst af et nyt Regulativ, og end mindre fordi der ved Forhandlingen i Sommeren 1922 med Statsministeren om Forslag til bemeldte Lov fra Regeringens Side blev givet udtrykkeligt Tilsagn om, at alle Drøftelser af Enkeltheder vedrørende Boligers Vedligeholdelse vilde finde Sted ved Forhandling mellem de enkelte Styrelsesgrene og Organisationerne om et i Medfør af Tjenestemandslovens § 36 udfærdiget Udkast til Regulativ, som vilde fremkomme.

Idet Fællesudvalget herefter vil gaa ud fra, at de derhen hørende Bestemmelser som Helhed nu foreligger til Drøftelse, tillader man sig at meddele, at Fællesudvalget maa ønske foretaget følgende Ændringer i Ordre A. Nr. 91.

Side 40, 1ste Punktum, 3die Stk. affattes saaledes: Brugeren afholder Udgifter til alle Reparationer, der er en Følge af uordentlig Brug, og til Reparation af Vandhaner, elektriske Kontakter og Afbrydere samt til Indsættelse af Ruder i Vinduer og Døre, forsaavidt det ikke kan paavises, at Ituslagningen skyldes manglende Vedligeholdelse af Træværk og Kitning i Vinduer og Døre eller anden

Grund, som ikke kan tilregnes Statsbanerne eller disses Kunder.

5. Stk. affattes saaledes: Brugeren af Tjenesteboligen skal afholde 40 pCt. af de til nædennævnte Arbejder medgaaede Udgifter:

Hvidtning af Lofter,

Hvidtning, Farvning, Maling eller Tapetsering samt

Oliemaling af Træværk og Rørledning m. m. i samtlige de til Tjenesteboligen hørende Lokalteter, medmindre nogle af disse er fælles for flere Boliger eller for et offentligt Kontor og en Bolig. Ved Anskaffelse af Tapeter deltager Staten kun i Udgifterne med et Beløb svarende til 60 pCt. af Prisen for Tapeter i tilsvarende Lejligheder i almindelige borgerlige Bygninger. For Tiden maa vælges Tapeter til en Pris af indtil 2 Kr. 50 Øre pr. Rulle til Dagligværelser, 1 Kr. 50 Øre pr. Rulle til Soveværelser, 1 Kr. pr. Rulle til Pigeværelse, Entre o. l. Ønskes Tapeter anskaffet til højere Priser, maa vedkommende Bruger bære den dermed foranledigede Merudgift.

Som nyt Stk. 6 foreslaas: For saadanne Vedligeholdelsesarbejder, hvor der betales 40 pCt., skal der gives Brugeren Adgang til at fremskaffe Tilbud fra lokale Haandværkere, og der skal kun betales 40 pCt. af det billigste Tilbud.

Nuværende Stk. 6 tilføjes: »dog maa der i Almindelighed højst hengaa 8 Aar mellem hver Hovedreparation.«

Stk. 8 affattes saaledes: 1) Den første Istandsættelse, der foretages efter en Nybygnings Ibrugtagen. Denne vil i Almindelighed finde Sted efter 2—3 Aars Forløb.

Side 401. I første Stk. faar 1ste Linie følgende Affattelse: »Fornyelse og Reparation af Gulve, Kakkellovne, Komfurer o. s. v.

I Stk. 2 slettes i 4de Linie Ordene: »i en ovenover liggende Lejlighed«.

Sidste Stk. gives følgende Ordlyd: »Ved Tilflytning bør Reparationer finde Sted i nødvendigt Omfang.«

Side 402. 4de Stk. udgaar.

Saafermt Generaldirektoratet ikke maatte kunne tiltræde foranstaaende Forslag, forventer man at blive indkaldt til mundtlig Forhandling.

Ærbødigt
P. F. U. V.
Ch. Petersen.

L. Chr. Larsen.



25 AARS JUBILÆUM

Lokomotivfører A. F. Møller, Helsingør, fejrede den 1. Oktober 1924 sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand ved D. S. B. Jubilæren kom paa Værkstedet i København den 12. November 1896, og blev ansat som Lokomotivfyrløder i Helsingør den 1. Oktober 1899, og forblev her ved sin Forfremmelse til Lokomotivfører.



Jubilæren er et godt Medlem af sin Organisation, er kendt af alle for sit gode Humor, sine gode Vittigheder og sit selskabelige Talent, og har vundet sig mange gode Venner blandt sine Kolleger og Medansatte. Vi bringer Jubilæren vod bedste Lykønskning.

Lokomotivfører S. A. Sørensen fejrede den 1. Oktober sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand; Jubilæren blev ansat i Frederikshavn den 1. Oktober 1899 og har været der i alle de 25 Aar, hvilket jo er ret sjældent for en Jernbanemand. Samtidig kan Sørensen fejre



Jubilæum som Borger i Frederikshavn. Jubilæren er en meget afholdt Kollega, har i mange Aar været Afdelingens Kasserer og et meget interesseret Medlem af Foreningen, vi bringer Jubilæren vor hjerteligste Lykønskning, haabende, at Festdagen maa være en Mindetag for ham.
J. A. B.

Lokomotivfører H. H. Hansen, Kalundborg, fejrede den 1. Oktober 25 Aars Jubilæum. Jubilæren blev ansat paa Kh.s Værksted den 25.

April 1898 og den 1. Oktober 1899 udnævnt til Lokomotivfyrbøder i Helsingør, blev senere forflyttet til Kh., og derefter i 1908 som Rangerfører til Holbæk, og den 1. Okt. 1914 forfremmet til Lokomotivfører i Kalundborg. H. H. Hansen har altid været et trofast Medlem af vor Organisation, og siden 1919 været Kasserer for Kb. Afdeling.



Jubilaren er af den Slags Mennesker, som gør sig afholdt, hvor han kommer, ved sit lyse og friske Sind, og ikke mindst ved festlige Sammenkomster med sit Spil og Sang. Der blev i Dagens Anledning vist ham forskellige Opmærksomheder. Jubilæumsdagen formede sig paa en rigtig festlig Maade. Held og Lykke følge ham og hans Kære i de kommende Tider.

Kb.

DØDSFALD

Lordag den 27. September afgik Lokomotivfyrbøder *Einer Frølich* ved Døden af Bughindebetændelse, han var nogle Dage i Forvejen blevet opereret for Blindtarmsbetændelse, hvilket tilsyneladende var gaaet godt, men pludselig stødte der Bughindebetændelse til, som straks medførte Døden.

Frølich har hele sin Tid været ansat paa Gb., hvor han var afholdt af alle sine Kolleger og medansatte, og alle, som har kendt ham, havde lært at sætte Pris paa ham for hans gode Humor og aldrig svigtende Hjælpsomhed, og vi vil nu med Vemod erfare, at han ikke er mere. Han har kun efterladt sig Venner, og vi vil sikkert i Fremtiden tidt nævne ham i vores Midte, hvor han altid var den gladeste af os alle.

Han var en god Kammerat, derfor Ære være hans Minde.

J. Knudsen.

MINDESTENAFSLØRING

Søndag den 21. September d. A. afsløredes paa Nordre Kirkegaard i Aarhus en Mindesten over afd. Lokofyrb. *H. C. Mortensen*. M., der var stationeret i Aalborg, omkom den 28. Jan. d. A. ved Drukningssulykke ved Frederikshavn, fortos som Lig til sin Hjemstavn, Aarhus, og begravedes her.

Under Generalstrejke Situationen i 1920 viste denne vor unge Kollega sig ved en given



Lejlighed at være en udmærket brav Kammerat, der til det yderste opfyldte sin Pligt som Organisationsmedlem.

Efter M.s tidlige Bortgang paaskønnede Kollegerne da ogsaa denne M.s korrekte Optræden og Handlemaade, idet man paa Initiativ af Aalborg Lokofyrb. Afd. og ved en Indsamling blandt Kreds 2's Medlemmer fik samlet Midler til at rejse M. en Mindesten paa Graven. Stenen, der er af tilhugget Granit, er smuk og præsentabel og nydeligt forarbejdet, bl. a. forsynet med D. L. F.s sammenslyngede Monogram.

Afsløringen, der formede sig som en smuk Højtidelighed, og havde foruden afdødes Slægtninge samlet et ikke ringe Antal Lokomotivmænd fra fjern og nær, foretoges af Ab. Lokofyrb. Afd.s Formand, Hr. *Boye*. Endvidere holdt D. L. F.s Formand, Hr. *Rich. Lillie* en kort, men smuk og gripende Tale, hvori den afdødes gode Egenskaber og Fortjenester skildredes.

Højtideligheden indledtes og afsluttedes med Salmesang.

Lokofyrb. Ax. Petersen, Aarhus, takkede paa Hustruens og Forældrenes Vegne for det smukke Minde og for al den Deltagelse, Lokomotivmændene havde udvist.

Bl. a. saas ved Højtideligheden H. B.s Forretningsudvalg og Sekretær. Af Faner deltog Tønder, Esbjerg, Fredericia og Aarhus Afdelingers.

Kr.

EN REDEGØRELSE OG ET SVAR

Uden at ville komme ind paa en Diskussion med Hr. J. Knudsen om Vaskerummene paa Gb., skal jeg tillade mig at fremsætte følgende.

Lokfb. var for ca. 2 a 3 Aar siden af en eller anden Grund misfornøjede med deres Vaskerum i Stuen. I deres Misfornøjelse og ført af den Klike unge med K. i Spidsen, der udmærker sig ved en vis udfordrende Holdning overfor Førerne, kastede de deres Øjne paa disses Vaskerum paa 1. Sal med det Udfald at mindske Førernes Lokaliteter, istedetfor at udvide eller ordne deres egne Vaskerumsforhold. Herved skete der det, at Lokf. Vaskerum, der er ca. 3 m bredt og ca. 4 m langt, der i Forvejen ikke var for stort til de ca. 200 Lkf., der Døgnet rundt benyttede det, nu skulde benyttes af ca. 400 Lokomotivmænd pr. Døgn, foruden at der blev opsat 2 Stk. »Urinals«, der trods Udskylning og Klorkugler i Forbindelse med Afløbet af varmt Vaskevand udsender en jævn daarlig, til Tider en ganske ududdeligt Lugt, der fylder Gange og andre Lokaler.

Da dette Forhold nu har varet ca. 2 a 3 Aar, er det, at Førerne mener, og til Distriktet har gjort Henstilling om, at d'Hr. Lokfb. atter faar deres gamle Vaskerum i Stuen tilbage, der saa godt som hele Døgnet med Undtagelse af Tiden mellem Kl. 2 og 3 Em. staar ubenyttet, eller at Distriktet ved den forestaaende Nybygning samt Omflytning af Lokaler indretter d'Hr. Lokfb. et andet Vaskerum, saaledes at Vaskerummet paa 1. Sal bliver aflastet for den altfor store Benyttelse i Forhold til sin Lidenhed og saaledes, at man kan faa et hygiejnisk og ikke som nu et ildelugtende Vaskerum.

Formaalet med Hr. J. Knudsens Artikkel kan kun være det, at ville oplyse om, at der efter hans Mening hersker et daarligt Forhold mellem Lkf. og Lokfb. paa Gb., og at Skylden herfor er Førernes. I Modsætning hertil skal jeg oplyse, at paa Maskinerne, naar man har Lokomotivfyrbøderne paa 2 Mands Haand, er Forholdet som Regel det bedste, men saa snart de kommer under mere uerfaren Paavirkning en bloc, sker der en Strømkæntring til Skade for det gode Forhold, og her har den ærede Fmd. f. Afd. 2 personlig sin store Andel.

Jeg skal ikke komme ind paa forskellige ufrivillige Udtalelser i K.s Artikkel, men kun udtale Haabet om, at Hr. J. Knudsen noget mere maa lære at forstaa Vejen til et godt Forhold mellem Lkf. og Lokfb.

L. M. Schmidt.

lidt Tilslutning til de Festligheder, som Hr. Unschuld er med til at arrangere, kan jeg ikke lade være med at minde Hr. Unschuld om, at man maaske nu er blevet klar over, at det maaske var Lokomotivfyrbøderne der før i Tiden, økonomisk bar de københavnske Afdelingers Fester, saa det, der sker nu, at d'Herrer Lokomotivførere altid har Underskud til deres Fester, er jo selvfølgelig kedelig for d'Herrer, men det skulde man have tænkt paa, inden man pludselig for ca. 3 Aar siden afbrød alt Samarbejde paa det Omraade med os Lokomotivfyrbødere.

Her passer det gamle Ord igen: »Som man reder, saadan ligger man«. —

Til Hr. Redaktøren vil jeg sige: »Lad være med at spille Kirsten Giftkniv i den Sag, det store Flertal af os Lokomotivfyrbødere er nemlig meget godt tilfreds med den nuværende Ordning af vore Fester. Vi har den Fornøjelse, at der saa godt som altid er stor Tilslutning til vore Fester og de fleste giver som Regel et pænt Overskud.

Johannes Knudsen.

Der var formentlig ingen, der havde tænkt paa, at Hr. Unschulds Notits i Bladet for 20. Sept. skulde have kaldt Hr. Knudsen frem, fordi denne egentlig kun havde Bud til Lokomotivførerne. — Men Hr. Knudsen synes ikke, han kan lade en eneste Lejlighed gaa fra sig til at gøre sig bemærket, enten det nu er paa en behagelig eller paa en plump Maade, dog mest det sidste. — Naar Hr. Knudsen til Red. siger: »Lad være med at spille Kirsten Giftkniv« i den Sag, saa forstaar vi ham saa inderlig godt, thi før hans Vedkommende har Landet ligget saaledes, at jo dybere han kunde drive Kilen ind mellem de to Grupper, jo bedre var det. Den And, han spreder, er af en saadan Karakter, at det før eller senere, for saa vidt den bærer Frugt, vil virke meget uheldig. For os har det altid været saa, og var det da ogsaa, da vi føjede den lille Bemærkning til Hr. Unschulds Notits, at det drejede sig om at samle og ikke om at splitte.

Det burde Hr. Knudsen have betænkt, saa havde han vist ikke saa vigtig og selvgod fortalt en undrende Samtid, at »Lokomotivfyrbødere paa Gb. er tilfredse« og ønsker *ingen* Samarbejde med Førerne.

Red.

SØNDERJYDSKE FANE

FESTUDVALGET FOR DE KØBENHAVNSKE
LOKOMOTIVFØRERAFDELINGER

Til Hr. Unschuld.

I Anledning af Hr. Unschulds Beklagelse i sidste Nummer af D. L. T. over at der var for

Det Medlem af D. L. F., som er i Besiddelse af Bogen, hvori Navnene paa Bidragyderne til Sønderjydske Fane staar, anmodes indtrængende om at sende denne Bog til Lokofrb. J. Hestbæk, Nygade 4, 1., Tønder. Gerne anonymt.

Udvalget.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivfyrbaderkredsen:

Køge: Repræsentantens Adresse rettes til:
Hus 12 A, Herfølge St.

Lokomotivførererkredsen:

Aalborg: Formandens Adresse rettes til:
Vinkelvej, Vejgaard.



Nærværende Nummer er afleveret
paa Avispostkontoret den 4. Oktober.

**Ægte
Honning**

Billigst i Danmark.
6 Pd. 7 Kr., 9 Pd. 10 Kr.
inkl Spande. Sendes
overalt pr. Postopræven-
ning. Bestilling paa
mindst 18 Pd. portofrit.

Københavns Honninghus, Graabrodervej 4, Kbhvn. K.
Telef. 6024. Største og ældste Specialfirma. Grdlt. 1829.

Lokomotivmænd.

Jubilæumsmapper og Adresser
leveres smukt og billigt. Prøver og
Prisliste vil være til Eftersyn hos
d' Hrr. Afdelingsformænd ved stør-
re Depoter.

Ærbedigt
I. C. M. NIELSEN,
Pudserformand, Nyborg.

DANSK ANDELS LIVSFORSIKRINGSSELSKAB

Tegner alle Arter
Livsforsikringer

„KOLDINGHUS“

KOLDING
Oprettet 1898

Statstelf. Nr. 23
Central 300

SPECIALITET: { Livsforsikring med Alderdomsforsørgelse.
Kapitalforsikring med Arverente.



Amk. Gummivarer

Industri Vestergade 3 Kbhvn. B.
Modersprøjer, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prisliste mod 30 Øre i Frimrk.
DISANET EKSPEDITION • Telef. Byen 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat



Kgl. Hof-Guldtrækker
Kgl. svensk Hofleverandør

C. L. SEIFERT

St. Regnegade 12-16 København

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter
i bedste Kvaliteter

Specialitet: Elegante Uniformshuer

Telegramadresser:

C. Seifert

Telefon: Central 297
5 Ledninger



RÅTTUTS SALGSKONTOR
Amicisvej 8, København V.

Thora Sørensen.

Kaffe- & Thehandel.

Søndre Boulevard 79.

Vesterbros Vinimport
Absalonsgade 34

Tlf. Vester 452 x

Tlf. Vester 452 x

Chr. V. Hansen

Isenkram og Udstyr
Gasovne paa Ratebetaling

Telf. Vest. 4922 Istedgade 95 Telf. Vest. 4922

Billige elektriske Lamper og Kroner

P. Hindsbøl, aut. elektr. Installatør

Sønder Boulevard 77 — Telefon 10354

A. Olsens Eftf., Dybbølsgade 20,

anbefaler sig med I. Kl.s Viktualier
og Paalæg til d'Hrr. Jernbanemænd.

A. Larsens Eftfl., Skotøjsmagasinet, Istedgade 57.

Prima dansk Fodtøj til smaa Priser.

Reparationer udføres paa eget Værksted. — Telf. Vester 483 y.

Slotsbryggeriets Husholdningsøl og Skibsol

i original pasteuriseret Aftapning bedst
og absolut holdbart. - Faas paa 1/1 & 1/2 Fl.

HUSK! — Cigarforretningen, Istedgade 124 — HUSK!

„Roberts“ Herre-Magasin — Istedgade 140.

Alt i Herre- og Drengetøj. Lingeri, Hatte og Arbejdstøj. — Jernbanefunktionærer 10 pCt. Rabat.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a 2, København B.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Expedition

Ny Vestergade 73, København B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl 10-4.