

Dansk Lokomotivtidende.

Organ for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 2.

1. December 1901.

1. Aargang.

Organisationens Arbejde.

Da det hidindtil kun sjældent er kommen til samtlige Medlemmers Kundskab, hvilket og hvormeget Arbejde der fra Ledernes Side er gjort for at fremme de Formaal, Organisationen har sat som sin Opgave at løse, og da dette formenes at bære sin Del af Skylden for den Mangel paa Interesse for Foreningens Anliggender, der af og til gør sig gældende blandt Medlemmerne, vil der fremtidigt gennem nærværende Blad blive givet Medlemmerne Oplysning om alle Sager, der egner sig for Optagelse, saasnart disse fra Hovedafler Afdelingsbestyrelserne kommer til Bladets Kundskab.

Lønsagen.

Da denne Sag vel kan siges at være den første Opgave, Organisationen har at løse, idet Lokomotivpersonalet stadig, hvor der har været Tale om Lønforbedring, er skudt til Side til Fordel for andre, er der udarbejdet et saalydende Andragende:

ANDRAGENDE

fra Statsbanedriftens

Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere

i

Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening

om Lønforbedring under Henvisning til Jernbanekommissionens Betænkning.

Som Begrundelse for dette vort ærbødige Andragende tillader man sig at henvise til vort til den høje Regering og Rigsdag tidligere indsendte Andragende om en Begyndelsesløn for Lokomotivførere af 1800 Kr. og en Begyndelsesløn for Lokomotivfyrbødere af 1200 Kr.

I Henhold til dette Andragende tillader man sig nu — for ikke at foregribe

det af Kommissionen i Betænkningen nedlagte store Arbejde — at andrage om at maatte blive henført til de i Kommissionens-Betænkningen nævnte — henholdsvis 7de og 11te — Lønningsklasser, i Stedet for som af Kommissionen foreslaaet i henholdsvis 8de og 13de — Lønningsklasser.

Til Forstaaelse af Lokomotivførernes Berettigelse til den i ovennævnte Andragende nævnte Lønforbedring skal anføres, at Lokomotivførernes Løn ikke er forbedret i de sidste 32 Aar, nemlig ikke siden ved Banernes Overgang til Staten i Aaret 1869.

At denne Løn ikke er svarende til Nutidens Dyrtid, maa anses for givet, hvorfor man formener at turde gaa ud fra, at denne Tilsidesættelse skyldes Mangel paa Forstaaelse af Lokomotivførernes virkelige Værd og Stilling i Samfundet.

Naar hertil kommer, at Lokomotivføreren er den Funktionær under Statsbanedriften, der ubetinget bærer det største direkte personlige Ansvar, idet ikke alene Ansvar for Dampkedlens og Maskinens Pasning paahviler ham, men tillige afhænger det af hans Agtpaagivenhed, at Toget føres sikkert frem.

Da Stillingen tillige er farefuld og sundhedsnedbrydende, formener man sikkert at turde forvente den andragne Lønforbedring bevilliget for Lokomotivførernes Vedkommende.

Med Hensyn til Lokomotivfyrbødernes Lønningsbestemmelser synes Kommissionens Betænkning endog mere uheldig, idet Lokomotivfyrbøderen vil blive daarligere stillet, end han nu er.

De nuværende Lønningsforhold er Begyndelsesløn 900 Kr. og Slutningsløn 1200 Kr. aarlig; hvor der i de sidste 10 Aar er opnaaet højst Løn paa 4 a 6 Aar, kan først efter Kommissionens Betænkning paa 12 Aar opnaaes en Løn af 1230 Kr., og dette maa dog være en Reduktion af Lønnen og ikke en Forbedring.

Og tages i Betragtning, at enhver,

der søger Stillingen som Lokomotivfyrbøder, foruden at være oplært i Smede- og Maskinfaget, tillige maa underkaste sig en Examen, omfattende Maskinteknik og Jernbaneforhold, ligesom han maa være udrustet med stærke Nerver og stor Aandsnærværelse for under eventuelle øjeblikkelige Forhold at kunne overtage Førelsen af Lokomotivet med en med Maskinforhold aldeles ukjendt Togbetjent til Medhjælp, turde det næppe bestrides, at en Mand, til hvem disse Fordringer stilles, bør tilstedes bedre Lønvilkaar.

I Kommissionensbetænkningen findes Lokomotivfyrbøderen indordnet i 13de Lønningsklasse Side om Side med Togbetjente og Skibsfyrbødere, derfor kan man kun gaa ud fra, at Kommissionen har været aldeles ukendt med de konkrete Forhold, nemlig at Togbetjente og Skibsfyrbødere ansættes uden Hensyn til deres tidligere Haandtering, hvorimod det fordrer for at blive ansat som Lokomotivfyrbøder, at man er oplært i et bestemt Fag; ogsaa her synes der at forefindes et stort Misforhold.

Da der med Stillingen følger et stort Ansvar, og da den tillige er farefuld og sundhedsnedbrydende, formener man sikkert at turde forvente den andragne Lønforbedring bevilliget for Lokomotivfyrbødernes Vedkommende.

Og tænker man sig Muligheden af en Nedgang i Banernes Udvidelse, der sikkert er nærforstaaende, og med Henblik paa det store Personale, har man forment at burde gøre opmærksom paa, at saavel Lokomotivførere som Lokomotivfyrbødere vil blive meget uheldigt stillede efter det i Kommissionens Betænkning fastsatte Alderstillæg, nemlig for Lokomotivførere 4 Tillæg og for Lokomotivfyrbødere 5 Tillæg.

Gaar man ud fra ovennævnte, der ubetinget maa tages med i Betragtning, vil det let forstaaes, at 12 a 15 Aar vil medgaa til Fyrbødertjenesten, og man dernæst betænker, at man, efter at have opnaaet Stillingen som Lokomotivfører,

atter maa tjene i 21 Aar, tilsammen 33 a 36 virkelige Tjenesteaar, forinden højeste Pension kan opnaaes, vil det kun blive de færreste Lokomotivførere, der kan opnaa en efter Forholdene og den ansvarsfulde Stilling passende Løn og Pension. Erfaringen viser, at gennemgaaende opnaaes kun 27 a 30 virkelige Tjenesteaar, forinden Helbredshensyn gør sig gældende og tvinger til Afsked, hvorfor man tillader sig at fremhæve dette for om mulig at opnaa en bedre Ordning.

Og som et uvurderligt Gode saavel for Staten som for Standen maatte være dette, at den høje Regering og Rigsdag tager Initiativet til at faa indført lovbefalet Eksamen i Lokomotivteknik (Maskinisteksamen) som Betingelse for Ansættelse som Lokomotivfyrbøder, og man formener hermed at have opnaaet et tilfredsstillende Resultat, idet Nødvendigheden af det virkelige Kendskab til Maskinens Bygning og Sammensætning vil være af uhyre stor Betydning for Økonomi og Besparelse.

I Tilslutning hertil tillader man sig at haabe paa den høje Regerings og Rigsdags Støtte og velvillige Imødekommenhed for dette vort ærbødige Andragende.

Kjøbenhavn, i November 1901.

Paa Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forenings Vegne

Allerærbødigst

Chr. Christensen, P. F. Knudsen,
Lokomotivfører, Lokomotivfører,
Esbjerg. Nyborg.

C. M. Christensen,
Lokomotivfører,
Kjøbenhavn.

Til
den høje Regering og Rigsdag!

For at faa Tilladelse til at fremlægge dette Andragende — som vedtaget paa Generalforsamlingen den 20. August — paa hver Rigsdagsmands Plads i Folketings- og Landstingssalen, indsendtes der til hver af de respektive Tings Formænd et saalydende Andragende:

ANDRAGENDE

fra

Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening

om at maatte nedlægge et Eksemplar af vedlagte Andragende paa hvert Medlem af det høje Tings Plads i Rigsdagssalen.

Som Begrundelse for dette vort ærbødige Andragende tillader man sig at henlede de ærede Formænds Opmærksomhed paa, at vor Tjenestes særegne

Beskaffenhed medfører, at Lokomotivpersonalets Betydning inden for Statsbanedriften — saavel i det høje Tings som i det rejsende Publikums Bevidsthed — formentlig staar langt under, hvad dette Personales Ydelse af Arbejde og Ansvar virkelig er.

I Anledning heraf tillader man sig at formene, at den andragne Tilladelse — om den bevilges — vil kunne henlede det høje Tings ærede Medlemmers Opmærksomhed paa de konkrete Forhold.

Hvorfor man i Haab om de højtærede Formænds Velvillie tillader sig at fremsætte dette vort ærbødige Andragende.

Kjøbenhavn, den 9. November 1901.

Paa Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forenings Vegne

Chr. Christensen,
p. t. Formand.

Til
Rigsdagens Formænd!

Andragendet blev øjeblikkelig bevilliget, saaledes at ovennævnte Lønandragende, saasnart Sagen kommer for i Tingene, vil blive lagt paa hver Rigsdagsmands Plads forinden Mødets Aabning. Iøvrigt vandt Andragendet fuldt ud Sympati, idet Folkeetingets Formand udtalte, at den i Andragendet stillede Lønfordring maatte betegnes som fuldt berettiget for saadanne Stillinger. Endvidere er der af Lønudvalget valgt en Deputation bestaaende af Foreningens Formand, Lokomotivfører Chr. Christensen, Esbjerg, Lokomotivfører P. F. Knudsen, Nyborg, og Lokomotivfyrbøder C. M. Christensen, København.

Denne Deputation søgte og fik Foretræde hos Maskinchefen, Generaldirektøren og Ministeren for offentlige Arbejder.

Nærmere Redegjørelse for Deputationens Henvendelser vil blive givet i næste Nr. af Bladet.

Uniformssagen.

Da Lokomotivpersonalet hidintil har været yderst stedmoderlig behandlet med Hensyn til formaalstjenlig Beklædning, til Trods for at dette Personale under Udførelsen af den dem paalagte Tjeneste burde være særlig godt forsynet med en hensigtsmæssig Beklædning, er der til vore Foresatte indsendt et saalydende Andragende:

ANDRAGENDE

fra Statsbanedriftens

Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere

i

Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening

om at maatte blive normeret med Beklædningsgjenstande i Lighed med andre Ansatte i tilsvarende Stillinger indenfor Etaten.

Som Begrundelse for dette vort ærbødige Andragende tillader man sig at henpege paa, at Lokomotivpersonalets

Tjeneste er af en saadan Beskaffenhed, at der til Anskaffelse af Arbejdsklæder medgaar et, i Forhold til vor Stilling, uforholdsmæssig stort Beløb, ligesom det er af den største Betydning, at dette Personale er ensartet og godt forsynet med formaalstjenlig Beklædning, for at kunne modstaa de store Temperaturforandringer, dette Personale ifølge dets Tjenestestilling særlig er udsatte for.

I denne Forbindelse skal anføres, at Statistiken over Udlandets Lokomotivpersonales Sundhedstilstand tilfulde godtgør, at Sygeligheden blandt dette Personale er aftagen med ikke saa faa Procent, efter at der er indført ensartet Beklædning for Lokomotivpersonalet.

I Henhold til ovenstaaende og i Haab om vore høje Foresattes velvillige Imødekommenhed, tillader man sig at antyde en Form for en formaalstjenlig Beklædning til Lokomotivpersonalet, nemlig:

Lokomotivførerne normeres med: Jakke med nedfaldende Krave, 2 Rader Knapper af Horn eller gult Metal med Lokomotiv, Benklæder, Vest og Hue (uden Snore) med et sort kipret Baand om Stimmelen, hvorpaa en Kokarde, over denne et Lokomotiv med en Laurbærgren under samt 2 smaa Knapper af gult Metal til at fastholde Stormremmen samt Vinterfrakke med 2 Rader Knapper af Horn eller gult Metal med Lokomotiv.

Rangerførerne (c. Fyrbødere af I. Kl.) normeres som Lokomotivførerne, dog uden Laurbærgren under Lokomotivet paa Huen.

Lokomotivfyrbøderne normeres som Lokomotivførerne, dog med de tilsvarende Distinktioner i hvidt Metal.

Jakke, Benklæder, Vest og Hue samt for Lokomotivfyrbødernes Vedkommende 1 Sæt Overtrækstøj hvert Aar.

Vinterfrakke hvert 5. Aar.

Naar der ovenfor er antydnet Lokomotiv i Stedet for Vingehjul, da skyldes dette et af Lokomotivpersonalet længe næret Ønske om at blive betegne samt hørende til en særlig (teknisk) Afdeling.

Haabende paa vore høje Foresattes Velvillie indsendes herved dette vort ærbødige Andragende.

Kjøbenhavn i November 1901.

Paa Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forenings Vegne

Ærbødigst

Chr. Christensen, P. F. Knudsen,
Lokomotivfører, Lokomotivfører,
Esbjerg. Nyborg.

C. M. Christensen,
Kjøbenhavn.

Naar der ikke som oprindelig tænkt er foreslaaet et fuldstændigt Reglement for samtlige under Maskinafdelingen ansatte, da skyldes dette, at de, angaaende Beklædningsspørgsmaalet hele Landet over udsendte Lister gav til Resultat, at Foreningens Medlemmer mere ønskede en ensartet praktisk Beklædning end nogen egentlig Uniform; men at der derimod vil blive sat overordenlig stor Pris paa, at Lokomotivpersonalet, i Lighed med Maskinpersonalet under Søfartsforvaltningen, fik sit særskilte Kendemærke (til Eks. et Lokomotiv) for at betegne dette Personale som hørende til en teknisk Afdeling.

Hr. Maskinchefen har stillet sig yderst imødekommende over for dette sit Personales Ønske.

Andragende fra Privatbanernes Lokomotivpersonaler.

I Henhold til den Bestemmelse, Lønudvalget tog paa sit Møde i Fredericia, om at Privatbanernes Ansættelsesbetingelser og Lønforhold skulde søges ordnede ved Lov, er der udarbejdet et saalydende Andragende:

ANDRAGENDE

fra Privatbanernes

Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere

i

Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening

om at faa saavel Betingelserne for Ansættelse som Lønforholdene for ovennævnte Lokomotivpersonale ved samtlige under Privatdrift værende Jernbaner i Danmark fastsat ved Lov.

Som Begrundelse for dette vort ærbødige Andragende tillader man sig at henlede den høje Regerings og Rigsdags Opmærksomhed paa, at medens der fra Statsbaneadministrationens Side stedse søges at rekrutere Lokomotivpersonalet af faglærte, med Maskinforhold nøje kjendte Mænd, synes det modsatte hidindtil alt for ofte at have været Tilfælde ved de fleste under Privatdrift værende Jernbaner i Danmark, idet de respektive Driiftsbestyrelser ganske uden Indflydelse fra Lovgivningsmagts Side har kunnet besætte disse saa ansvarsfulde Stillinger med den for Haanden værende billigste Arbejdskraft, uden at være pligtig til at tage tilbørligt Hensyn til vedkommende Ansøgers virkelige Kvalifikationer til Bestridelse af ovennævnte Bestillinger. At et saadant Forhold kun kan være til Skade for saavel Befolkningen i Almindelighed som for det rejsende Publikum og Standen i Særdeleshed, turde anses for givet. Naar dertil kommer, at Lokomotivpersonalet (specielt Lokomotivførerne) er de Mænd, der bærer det største direkte personlige Ansvar, idet ikke alene Dampkjødens og Maskinens forsvarlige Pasning, men tillige Togenes og de i disse værende Menneskeliv og Værdis sikre Fremførelse i første Række afhænger af dette Personales Agtpaagivenhed og Snarraadighed, formener man at turde gjøre sig sikkert Haab om den høje Regerings og Rigsdags Støtte til, at der ad Lovgivningens Vej fastsættes de samme Regler og den samme Løn for Lokomotivpersonalet ved samtlige under Privatdrift værende Jernbaner i Danmark, som til enhver Tid er gjældende for Lokomotivpersonalet ved de danske Statsbaner.

Da Bestillingen tillige er farefuld og sundhedsnedbrydende, turde det vel ikke synes fordringsfuldt, naar vi tillader os at andrage om, at de for Lokomotivpersonalet ved Statsbanerne gjældende Pensionsregler ogsaa ved Lov kom til Anvendelse paa Lokomotivpersonalet ved Privatbanerne.

Og som et uvurderligt Gode for saavel Befolkningen som for Standen turde være dette, at den høje Regering og Rigsdag tager Initiativet til at faa ind-

ført lovbefalet Examen i Lokomotivteknik (Maskinistexamen) som absolut Betingelse for Ansættelse i Lokomotivpersonalet ved Privatbanerne, og man formener hermed at have opnaaet et tilfredsstillende Resultat, idet Nødvendigheden af det virkelige Kjendskab til Maskinens Bygning og Sammensætning vil være af uhyre stor Betydning for den almene Sikkerhed paa vore Privatbaner.

I Tilslutning hertil tillader man sig at haabe paa den høje Regerings og Rigsdags Støtte og velvillige Imødekommenhed for dette vort ærbødige Andragende.

Kjøbenhavn i November 1901.

Paa Privatbanernes Lokomotivpersonale i Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforenings Vegne

Allerærbødigst

I. S. Hjulgaard, S. I. M. Jensen,
Lokomotivfører, Lokomotivfører,
Aalborg. Aalborg.

Til den høje Regering og Rigsdag.

Af ovennævnte Andragende er der tilstillet hver enkelt Privatbanedirektion et Eksempplar, ligesom en af Lønudvalget valgt Deputation, bestaaende af Lokomotivfører J. S. Hjulgaard, Aalborg, og Lokomotivfører S. J. M. Jensen, Aalborg, har overrakt Ministeren for offentlige Arbejder Andragendet, af hvilket der ved Sagens Behandling paa Rigsdagen vil blive nedlagt et Eksempplar paa hver Rigsdagsmands Plads i begge Tingene.

Nærmere Redegørelse for Deputationens Henvendelse vil blive givet i næste Nummer af Bladet.

Lokomotivmanna- og Maskinist-Tidning.

Dette Organ, der hidindtil har været obligatorisk Foreningsblad for D. L. og L. F., vil fra den 1. Januar 1902 være officielt Organ for Nordisk Lokomotivmands-Forbund.

De Medlemmer, der ønsker at abonnere paa Bladet, maa saaledes selv tegne Abonnement hos Redaktør I. V. Orre, Gøteborg VI, ligesom nærværende Blads Redaktion er villig til at modtage Bestilling paa Tidningen og besørge Abonnement tegnet for Medlemmer af D. L. og L. F.

Indsendt.

Foreningsbanneret.

Idet jeg beder Medlemmerne undskylde, at jeg her møder frem med en gammel Bekendt, skal jeg motivere samme med, at naar jeg atter denne Gang tager til Orde for Anskaffelse af et Foreningsbanner, er det, fordi jeg vedblivende anser det for nødvendigt og formaalstjenligt at skaffe »Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening« et ydre Tegn, saavel i repræsentativ som i demonstrativ Henseende; ser vi f. Eks. saa langt tilbage i Tiden som til Middelalderen, ser vi, at hvor flere havde samlet sig kooperativt, det være sig smaa Bander af Trosknægte, fyrstelige Tropper,

de store Bylav eller de mægtige Hansestæder, alle havde de et Mærke, hvorunder de samlede sig, enten i Form af Bannere eller simpelthen anbragt paa en Spydstage; selv vort »himmelfaldne« Dannebrog viser, at Kong Valdemar Sejrs i Slaget ved Reval tilfulde forstod at vurdere Betydningen af et fælles Samlingsmærke, og at denne Betydning har holdt sig til vore Dage, ses jo bedst af, at alle eller saa godt som alle faglige Foreninger, Sangforeninger og lignende kooperative Sammenslutninger har Flag eller Bannere, under hvilke de fylker sig ved festlige eller andre Lejligheder, hvor flere af de respektive Medlemmer er samlede, for ikke at tale om militære Faner og Standarter, der, hvad vi alle ved, sættes meget højt.

Derfor synes jeg heller ikke, at vor Forening kan eller bør undvære et saadant Samlingsmærke til Brug ved større Sammenkomster, dels til at hædre afdøde Kolleger med og dels til ved eventuelle Lejligheder at give Foreningen den ydre Anseelse, til hvilket et Banner bidrager saa meget, og Anskaffelsen heraf forekommer mig meget let. Prisen paa et saadant vil antagelig blive ca. 250 Kr. (se nedenstaaende Overslag). Med Foreningens ca. 800 Medlemmer kan dette kun blive ca. 33 Øre pr. Medlem, og dette ringe Beløb kunde vel med Lethed indsamles ad Frivillighedens Vej; men dette er vist ikke en Gang nødvendigt, idet Foreningens Kasse nok kan taale en saa forholdsvis ringe Udgift, tilmed da Kontingentet ved de ny Loves Vedtagelse forbliver uforandret, medens den svenske »Lokomotivmanna och Maskinist Tidning« bortfalder, selv om en Del af Udgiften til denne falder paa det ny Blad.

Banneret, af hvilket der vil blive forelagt Generalforsamlingen en koloreret Skitse, har jeg tænkt mig udført af Silke, Forsiden af lyseblaat Silke, paa hvilken paatrykkes eller males en K-Maskine i Guld og Farver samt Foreningens Navn og Motto; Bagsiden ligeledes af Silke, udføres som Nationalflaget, Symbolet paa Bannerstangen (et bevinget Hjul paa en Skinne) støbes af Metal og forgyldes.

Jeg har liggende et Overslag fra et fuldt ud leveringsdygtigt Firma her i Byen, og i Følge hvilket dette har leveret lignende Bannere til følgende specielle Priser:

Overslag:

Silkestoffet	ca. Kr.	75,00
Syning	—	20,00
Dekorering	—	75,00
Kantesnore, hel Silke,	—	2,00
2 Kvaster, Barduner og Kvastsnore	—	20,00
Stang (til at adskille)	—	10,00
Symbolet	—	15,00
Hylster & Bandoler	—	20,00

Ialt ca. Kr. 237,00

Hertil maa vel nok regnes med nogle uforudsete Udgifter, f. Eks., at Symbolet muligvis vil blive noget dyrere, men i det hele mener jeg ikke, at de ovennævnte Priser er uoverkommelige.

Hermed skal jeg tillade mig at anbefale Forslaget til Medlemmernes velvillige Overvejelse, og haaber jeg at se Mandanterne til Generalforsamlingen

møde med Fuldmagt til Forslagets Vedtagelse.

Nyborg, den 22. November 1901.

C. A. Petersen.

Ansættelse af faguddannede Lokomotivmænd.

Da et af vor Organisations Formaal er at søge Standen rekrutteret af faglærte, med Maskinforhold nøje kendte Mænd, lader Bestyrelsen udgaa Henstillinger til de respektive Direktioner ved alle ny Baneanlæg og hvor det forøvrigt anses for formaalstjenligt, om kun at ansætte faguddannede Mænd i Lokomotivpersonalet. Dette er ogsaa sket ved Høng-Tølløsebanen, idet en saalydende Henstilling er tilstillet Direktionen for ovennævnte Bane:

HENSTILLING

fra Bestyrelsen for

Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening

til

Direktionen for Høng—Tølløse-Jernbanen

om kun at ansætte faguddannede Smede- og Maskinarbejdere som Lokomotivførere eller Lokomotivfyrbødere paa den under den ærede Direktion sorterende Jernbane.

Som en Begrundelse for denne vor ærbødige Henstilling, tillader man sig at henlede den ærede Direktions Opmærksomhed paa, at der mere og mere for saavel Stats- som for de fleste Privatbaners Vedkommende er gaaet over til, kun at ansætte faguddannede, med Maskinforhold nøje kendte Mænd i Lokomotivpersonalet, idet man er gaaet ud fra, at dette yder den største Garanti for Lokomotivets paalidelige Førelse og Pasning.

Hvorfor man — idet man fremhæver Nødvendigheden af Lokomotivpersonalets nøje Kendskab til Lokomotivets Bygning og Sammensætning som den mest betydningsfulde Fakta for Økonomi og Besparelse — tillader sig at oplyse, at vor Forenings Formaal er, ved gensidig Oplysning og Vejledning at højne Standen i Intelligens og Anseelse for derved at vinde Sympati, Velvillie og Forstaaelse af vor Stillings opslidende og farefulde Karakter.

Da dette at have et intelligent og oplyst Lokomotivpersonale turde anses for at være den største Betryggelse for Togenes sikre Fremførelse til Fordel for saavel Selskabet som det rejsende Publikum, formener man at turde gøre sig sikkert Haab om den ærede Direktions Støtte og velvillige Imødekommenhed for denne vor ærbødige Henstilling.

Esbjerg, den 29. Oktober 1901.

Paa Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforenings Vegne

Allerærbødigst

Chr. Christensen,

p. T. Formand.

Til velbyrdige Hr.

Amtmand, Greve Schulin,

Odsherredsbanens Kontor,

Holbæk.

Denne saavel som alle fra Bestyrelsen udsendte Andragender er affattede i Andrageform; men af Hensyn til Pladsen i Bladet gengives disse her i almindelig Spaltebredde.

R e d.

Arbejderraad.

—o—

Da der i en iøvrigt godt skrevet Artikel af H. p. f. i Jernbanetidende for 15. November d. A. fremkommer et Forslag om, at der oprettes et Arbejderraad paa 10 Medlemmer, og skriver i den Anledning:

Iøvrigt vil Tantieme-Systemet sikkert i Praksis virke uheldigt paa det underordnede Personale, som skal udføre Arbejdet og dog kun vilde faa en forholdsvis lille Brøkdal af Overskudet. Man kunde tænke sig en anden Maade at gennemføre et Spiresystem, som sikkert vilde virke i Realiteten, nemlig dette: altid at faa de dygtigste og fornuftigste Mænd ansat paa de Pladser, hvor der stilles særligt Krav til saadanne dygtige Ledere. Man vil muligvis indvende, at det ikke lader sig gøre uden derved at forurette en og anden; jeg tror det dog, naar vi havde et Arbejdsraad — bestaaende af f. E. 10 Mand, hvoraf 5 var valgt af Jærnbaneferien og 5 af Dansk Jærnbane-Forbund, disse i Forening valgte en Formand — til at tage under Overvejelse, hvem man burde betro Ledelsen af denne eller hin mere betydningsfulde ledigblevne Post, hvor der fordres mere Dygtighed, Energi og Hensynsfuldhed, end der er Enhver givet, samt ligeledes tage Bestemmelse om en eller anden mulig uheldig Personlighed paa en given Plads. Dette vilde sikkert virke som at sætte Præmie for Flid, Energi og Humanitet — og Avancement i Almindelighed kunde jo dog, med ovenfor nævnte Undtagelse, foregaa efter de hidtil gjældende Regler. Kunde det her Foreslaaede indføres, vilde Resultatet paa mange Steder blive en mere fornuftig Ledelse end altid nu er Tilfældet, og at dette vilde være Økonomi, kan næppe bestrides, ligesom det underordnede Personale vilde have Udsigt til at komme til at arbejde under heldigere Arbejdsforhold og faa en mere human Behandling end mange Steder nu er Tilfældet, vil særlig dette Arbejderraads Sammensætning falde enhver Lokomotivmand mærkværdigt, idet Lokomotivpersonalet og dets Organisation end ikke er nævnt. Det vilde dog, om et saadant Arbejderraad blev til Virkelighed, være højst beklageligt, om hele Lokomotivpersonalet, hvis Organisation tæller 882 Medlemmer, fuldstændig blev uden Indflydelse i en saadan Sag, navnlig da dette Personale repræsenterer den Trækraft, uden hvilken al Jærbanefart vilde være aldeles illusorisk.

Da det er foreslaaet at ordne denne Sag mellem Jærnbaneferien og Dansk Jærbaneforbund alene, — ganske som om der ikke fandtes nogen anden Organisation indenfor Etagen, der ved givne Lejligheder kunde ønske at tale et Ord med, naar det gælder organisatoriske Bestræbelser for at bringe det rette Forhold ind i Jærbanemændenes Kamp for en lysere Tilværelse —, bliver det vel

nødvendigt at minde om vor Organisations Tilværelse og gøre de øvrige Organisations Medlemmer opmærksom paa, at denne Ignoreren af en hel Stand vil kunne faa en overordentlig stor Indflydelse paa disse Organisations Arbejde i Fremtiden; thi lige saa nødvendigt det er at regne med Maskinkraften til Togets Fremførelse, lige saa nødvendigt kunde det blive at regne med Lokomotivmændene, naar Organisations Arbejde skal føres frem i et godt og sundt Spor og lykkelig naa Rejsens Maal.

Fra Rigsdagen.

(Folketinget.)

(34. Møde, Mandag d. 25. Novbr. Kl. 1.)

Formanden: Ved Folketingsmanden for 13. Valgkreds (Meyer) er modtaget et Andragende fra Statsbanedriftens Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere i Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening om Lønforbedring under Henvisning til Jærbanekommissionens Betænkning.

Andragendet, hvoraf trykte Eksemplarer vil blive omdelte, vil blive tilstillet Finansudvalget.

Spørgsmaal og Svar.

Under denne Rubrik kan Medlemmerne indsende saavel tekniske som andre aktuelle Spørgsmaal af Interesse for Lokomotivpersonalet. Spørgsmaalene maa være forsynede med Navn og Adresse til Underretning for Redaktionen.

Sp. 1. Naar der fra en Station, hvor Toget skal ledes ind, møder en civilklædt Person ved Stationsmærket for at lede denne Rangering, og der under Indkørslen sker et Uheld, vil da Lokf. bære Ansaret for dette; fordi han har ladet sig lede af en civilklædt Person (Ekstramand)?

Sp. 2. Er det i Overensstemmelse med Politireglementet, at Landpostbude benyttes til Togledsager fra Stationsmærke til Station og som Sporskifter? V. M.

Sv. ad 1. Da et Togs Ledelse fra Stationsmærke til Station falder ind under Reglerne for Rangering, og da denne jfr. Ma. Ordre 147 altid skal ledes af en fast ansat, formenes Ansaret at vilde blive paalagt Lokf., naar en civil Persons Ledelse tages gyldig af denne. Iøvrigt er det ikke muligt for Red. at besvare Spørgsmaalet mere bestemt uden nøjagtig Kundskab til de konkrete Forhold i hvert enkelt Tilfælde. Lokf. kan saafremt han anser den omhandlede Rangering for at være forbunden med Fare sikre sig ved, at forlange Ordren skriftlig fra Stationen jfr. Ma. Ordre 216 1, idet Stationen bliver Rangerlederen og ikke den civile (Ekstramand).

Sv. ad 2. Politireglementets § 45 1 omtaler en Funktionær. Da man har Ret til at forudsætte, at denne Funktionær skal være en i Henhold til Ma. Ordre 29 § 1 edfæstet ansat, maa Landpostbude, der ikke er edfæstede til Statsbanerne, ikke anvendes til Sikkerhedstjenesten.

