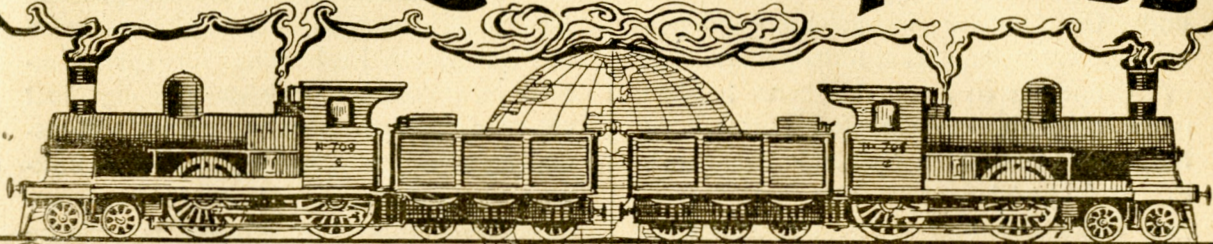


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Nr. 14.

15. Juli 1909.

9. Aarg.

## Koalitionsfrihed og Forhandlingsret.

Organisationsbevægelsen, der indenfor alle Etater i de senere Aar har antaget mere bestemte Former, har — som enhver Tjenstmand vil have set — vakt Offentlighedens Opmærksomhed. I Modsætning til Udlandet har Bevægelsen herhjemme derimod hovedsagelig koncentreret sig om økonomiske og andre sociale Spørgsmaal til Forbedring af de bestaaende Vilkaar, medens Magtspørgsmaalet kun undtagelsesvis er kommen i Betragtning fra ganske enkelte Sider.

Denne heldigvis rolige Afvikling af Forholdene bidrager selvfølgelig til, at et i Realiteten ret vigtigt Spørgsmaal, nemlig det social-etiske, om hvorvidt Statens eller Kommunens Tjenstmænd har samme Ret til Arbejdsnedlæggelse og i samme Omfang som Funktionærer og Arbejdere i de private Virksomheder, fuldstændig træder i Baggrunden.

Det ligger jo — som det er de fleste bekendt — ikke saa mange Aar tilbage, at Arbejdernes Foreningsret endnu ikke blev anerkendt af Arbejdsgiveren, medens Strej-

ker ansaas som Forbrydelser og straffedes. Man behøver kun at tænke paa Aarene i Firserne, hvor forbitrede Kampe udfægtedes om denne Ret. Ja, man kan undertiden i vore Dage se enkelte Befolkingsklasser i to eller flere Nationer, som til dagligt Brug gennem Dagspressen ophidser mod hinanden, i Broderlighed understøtte hinanden for gennem en saadan Sammenslutning at svække Arbejdernes Foreningsret, og disse Handlinger billiges og støttes af den respektive Presse i hver Nation. Heldigvis anses disse Anskuelser nu om Dage hos den overvejende Del af Befolkningen som Levninger fra Fortidens Fossilier, og »Strejke« kan i social-etisk Henseende kun betragtes som et berettiget Kampmiddel i de social-økonomiske Kampe.

Opstiller man nu Spørgsmaalet: Har Statens og Kommunens Tjenstmænd den samme Rettighed? da vil det straks ved første Blik staa enhver klart at besvare dette med Ja, thi med Tjenstmanden forholder det sig som med enhver i de private Virksomheder beskæftiget Person, han udgør efter almindelig sund Menneskeforstand en Del af Staten, eller med andre Ord: han danner en Stat i Staten, idet han som ethvert andet Menneske er et Medlem i Samfundet. Forholdet mellem ham og hans Arbejdsgiver (Staten eller Kommunen) er

uomtvistelig det samme som Forholdet mellem den industrielle Arbejdsgiver og hans Funktionærer og Arbejdere. Ønsker han under Overholdelse af gensidige Forpligtelser og Overenskomster at forlade sin Stilling, evt. danne sig en anden Livsbane, har han ifølge de juridiske Love Ret dertil — en Ret, som Grundloven hjemler enhver dansk Borger i Landet.

Hvad der for den ene Del af Befolkningen anses for en Ret, maa selvfølgelig ogsaa være Ret for den anden, af hvilken Grund det sidste Middel i en økonomisk Kamp, Handlingen »Strejke«, juridisk set kun kan anses som et af Nutidens lovlige Vaaben.

Vil vi nu nærmere undersøge, hvorvidt Tjenstmanden i Statens eller Kommunens Tjeneste overfor den øvrige Befolkning er stillet lige med Industri- og Landarbejderen med Hensyn til Udnyttelsen af Magtspørgsmaalet, da fremkommer der et i social-etisk Henseende afvigende Resultat. Da den til Grund liggende store Forskel mellem Driften af store Privatforetagender og Stats- og Kommunevirksomheder eller Virksomheden i andre offentlige Institutioner ligger i Dannelsen af den ledende Villie, vil denne derfor for det første Tilfældes Vedkommende kun harmonere med Aktionærerne og udelukkende virke for deres Privatinteresser, hvorimod den i det andet Tilfælde i ethvert Fald teoretisk set er et Meningsudslag af hele den Befolkning, som danner Staten eller Kommunen.

Medens det økonomiske Magtspørgsmaal gennem udfægtede Styrkeprøver indenfor de private Virksomheder som Regel kun angaar enkelte partikulære Interesser og ikke nævneværdig berører de store Befolkningsklasser, vil det samme Magtspørgsmaal, saafremt det udnyttes af Tjenstmændene, i Modsætning hertil influere paa samtlige Befolkningslag.

En Strejke af Tjenstmændene vil altsaa ikke ramme den enkelte, men derimod hele Samfundet og saavel den skyldige som uskyldige. Dersom Tilfældet var, at det kun drejede sig om Særinteresser, da vilde en

Strejke her være lige saa berettiget som i det private Erhvervsliv — i Særdeleshed, naar det var muligt kun at influere paa den Del af Befolkningen, der modsatte sig ethvert Krav om Forbedring for Tjenstmanden; men eftersom dette ikke er muligt, idet en saadan Stats- eller kommunal Arbejdsnedlæggelse kun faar den modsatte Virkning og hovedsagelig i hvert Fald i økonomisk Henseende kun rammer de mindre bemidlede Samfundsklasser, maa man ud fra et social-etisk Synspunkt anse en saadan Strejke som et Vaaben, der om ikke uforvarsomt dog saavidt muligt ikke bør benyttes, thi Resultatet vil let blive, at hvad der muligvis vindes i en Retning, tabes maaske i flere andre.

For Tjenstmanden i sin Helhed vil det sikreste og korrekteste være det samme, som enhver anden Borger, der føler sig forurettet af Staten eller Kommunen, benytter, nemlig Agitationen i Tale og Skrift og Opnaelsen af politisk Indflydelse og Repræsentation gennem de respektive Valg osv.

Heraf fremgaar det, hvor vigtigt det er for Tjenstmanden, at der gives ham et Middel, hvorigennem han er i Stand til at varetage sine Særinteresser, og dette er den uindskrænkede Koalitionsfrihed. Der gives intet mere forkasteligt, ejheller i social-etisk Henseende en mere uretfærdig Handling end gennem Forbud at formene Tjenstmanden i at tolke og agitere for sine Meninger saavel i det politiske Liv som paa faglige Omraader. Et godt Bevis for dette Spørgsmaals Betydning og hvilke samfundsskadelige Tildragelser, der kan fremstaa, hvor Myndighederne gennem Magtspørgsmaalet søger at fratage Tjenstmanden hans personlige Ytringsfrihed, viste sig ved Begivenhederne i Frankrig. Omend Regeringen der tilsyneladende har vundet, vil Striden med Tiden atter blusse op med forøget Kraft, og atter vil maaske store Samfundsværdier gaa tabt til Skade for hele Landets Befolkning.

Det vigtigste Moment ved Koalitionsfrihed er selvfølgelig Betingelsen af en udstrakt Forhandlingsret. Er denne ikke til

Stede, vil det næppe lykkes Tjenstmanden at finde den rette Forstaaelse for sine Ønsker og Tanker, og Koalitionsretten bliver for saa vidt faktisk illusorisk.

Vender vi os med det foreliggende Emne for Øje mod vore hjemlige Forhold og fra samme Synspunkt nøjere betragter Koalitions- og den dermed afhængige Forhandlingsret, da undgaar man ikke, selv om Spørgsmaalet, Koalitionsfriheden, i Realiteten kan betragtes som løst herhjemme, at lægge Mærke til, hvorledes en stadig tilbagevendende Modstand overfor Forhandlingsspørgsmaalet ofte gør sig gældende indenfor Statsbanernes Maskinafdeling. Om en human Fortolkning af Ordlyden i Ordre D 880 er der kun sjælden Tale; under Ræsonnementet: „Jeg behøver ikke at forhandle med Dem“, „Jeg har intet med Deres Forening at forhandle om“ eller „Jeg bryder mig aldeles ikke om Deres Forening“ o. s. v., ignoreres Personalet, og nævnte Ordre bliver derved fuldstændig betydningsløs.

Og hvilket Modsætningsforhold til Tidernes Udvikling og de dermed forbundne Fremskridt fremgaar der ikke af en saadan Anskuelse. Her er det den gamle stoiske Bureaukratisme, der fortvivlet og i de sidste Krampetrækninger endnu i det sidste 20. Aarhundrede giver Livstegn fra sig for blot at bibeholde de gamle Tilstande og Traditioner. Den kan eller vil ikke se Livets friske Pust. Den kender kun en Klasse Mennesker og af de bekendte Ord, Pligt og Ret, kun det første for alle andre, mens den selv beholder Retten. Dens Handlekraft er Rigorisme, og en ubegrundet Frygt for Brud paa Disciplinen synes at være Grunden til dens afvisende Holdning mod enhver Frihedsindrømmelse.

Selvfølge kan Personalet under disse Former ikke anse den nuværende Forhandlingsret som Idealet af et Forbindelsesled mellem dette og Administrationen, og dog vilde det være langt lettere saavel for Administrationen som Personalet at komme til en gensidig tilfredsstillende Løsning af forskellige vigtige Spørgsmaal gennem Organisationen, idet hver enkelt Persons Tan-

ker og Meninger gennem indgaaende Overvejelser er blevne uddybede, og muligvis er ogsaa de enkelte Traade blevne sammenknyttede saaledes, at det hele danner et brugbart Grundlag for saadanne Forhandlinger.

At Organisationsbevægelsen ved andre Etater gennem Tiderne mer og mer har høstet Anerkendelse, er en bekendt Sag; vi behøver saaledes kun at henvise til det danske Postvæsen, hvor det vakte en berettiget Opsigt, da Administrationen i Begyndelsen af dette Aar anmodede Dansk Postforening om i Forbindelse med Postmesterforeningen at forhandle sammen med Administrationen om en Omklassificering af Postmesterembederne. Er Lokomotivpersonalet nogensinde bleven adspurgt, hvor lignende Tilfælde har foreligget? Men har vi nogensinde fra højeste Sted hørt følgende Udtalelse om Organisationens Nytte:

»Hvad angaar Andragender fra den enkelte Organisation om Forhold vedrørende hele Embedsmands- eller Funktionærgruppen, da ser jeg ingen Grund til ikke at modtage disse imødekommende, saalænge de kun berører almindelige Forhold. Jeg har altid modtaget saadanne Andragender fra Organisationerne, og *de mig underlagte Embedsmænd vil ligeledes handle efter denne Opfattelse.* Organisationerne har i det store og hele virket paa en god Maade, og jeg skal være den sidste til at lægge dem Hindringer i Vejen.«

Denne Udtalelse, som fremkom forrige Aar i den bajerske Landdag fra Trafikminister von Frauendorfer, taler et Sprog, der burde finde Ørenlyd helt op til Skandinaviens Lande, saa meget mere som netop de tyske Foreningsforhold i Almindelighed er langt mere indskrænkede end her, og hvor der især overfor Tjenstmændenes Organisationer føres en indgaaende Kontrol. Netop derfor vil Kravet om en Forhandlingsret, hvor der gives Tjenstmanden frit Lejde til paa sin Organisations Vegne at forhandle med Autoriteterne og uden senere at blive udsat for personlige Ubehageligheder, stadig frem-

komme. Denne Ordning vilde sikkert skabe Fred og gensidig Forstaaelse hos alle Parter.

*Emil Alsborg.*

---

## H. Vogns Bremsler.

---

I den senere Tid har man i en Del af Godstogene afskaffet de sædvanlige E. Vogne, der sædvanligvis benyttes og betjenes af Togføreren som Bremse i Togene, og i Stedet for indsat H.Vogne.

Det er ikke min Opgave i denne Artikel at omtale disse Vognes Indretning og Hensigtsmæssighed med Hensyn til det Arbejde, der paaviler Togføreren at udføre under Fremførelsen af Toget, men derimod ønsker jeg at tale lidt om, hvorvidt disse Vogne gør den Virkning som Bremse, som de skal og som formentlig maa være paaregnet.

De fleste ved jo, at der i disse Vogne er en Last af 2000 Kg. gamle Skinner, og at man dermed betragter Betingelsen for disse Vognes Ophøjelse til læsset Bremse som opfyldt.

Imidlertid er jeg af den Mening, at disse Vogne slet ikke opfylder deres Bestemmelse i den Henseende, og det har dog nogen Betydning, om en Bremse kan arbejde, som den skal.

Forleden kørte jeg et Godstog, og ved den første Station, Toget skulde standse, bemærkede jeg, trods det at jeg fløjtede Stop i god Tid, at Bremsevirkningen ikke var nær saa god som paaregnet, og Toget løb derfor noget længere, end dette strængt taget skulde.

— Maa jeg indflette en lille Bemærkning. Jeg har gjort mig til Regel, første Gang jeg skal bringe et Godstog til Standsning, da at fløjte i særlig god Tid for at se, hvorledes Bremslerne virker. —

Efter at Toget var bragt til Standsning, talte jeg med Togføreren om Bremsningen og udtalte som min Mening, at Bremslerne

ikke havde været saa godt betjente, som de burde være. Men heri mente han ikke at kunne give mig Ret, tværtimod mente han det modsatte; men samtidig udtalte han, at de 3 af Togets 4 Bremsler var H.Vogns Bremsler, og det er snart sagt ligemeget, enten de betjenes eller ej; de holder jo ikke noget.

Dette forandrede jo Sagen betydelig, og af Erfaring vidste jeg, at de Bremsler ikke var gode, og jeg maatte give ham Ret i, at det ikke var saa mærkeligt, at Toget var løbet saa langt, som det var.

Jeg nærer altsaa en lige saa grundfæstet Mistillid til omtalte Bremsler som Togføreren, og efter hvad man i Almindelighed hører, naar Talen kommer hen paa dette Thema, saa er denne Mistillid meget udbredt.

En saadan læsset H.Vogns Bremse giver, jeg tror at turde sige det temmelig bestemt, ikke saa god Bremsning som en tom Q.Vogn.

Og Grunden hertil maa formentlig søges i Bremsetøjets Indretning.

Man kunde maaske finde paa at indvende, at ved man, at der er H.Vogn's Bremsler i Toget, saa maa man indrette sin Kørsel derefter.

Dette er selvfølgelig rigtigt, det kan man, og det maa man; men Opgaven er jo ikke klareret dermed.

I en kritisk Situation har det sin overordentlige Betydning, at de Bremsler, der er i Toget, svarer til deres Bestemmelse.

Det kan jo være Sekunder, det drejer sig om, faa Alen kan have sin store Betydning.

Jeg har tidligere i nogle bestemte Tog, hvor der var 2 H.Vogns Bremsler, bemærket, at disse saa godt som intet holdt, og gjorde mig til Regel at være i høj Grad forsigtig i saadanne Tilfælde og ikke køre anderledes, end at det var mig muligt at holde ved Hjælp af Maskinens Bremse alene paa det bestemte Sted paa Stationen.

Dette er dog ikke Meningen med Bremslerne i Togene.

Togpersonalet kan ikke gøre det bedre, de er uden Skyld i dette; selv om

de anspænder dem af alle Kræfter, er Bremsningen umulig med disse Vogne.

Hvis dette er Tilfældet, hvad jeg som sagt tror, det er, burde man da ikke af Hensyn til Sikkerheden søge at faa disse Vogne afskaffet som Bremsevogne eller eventuelt faa dem saaledes indrettet — hvis det er muligt — at de bedre svarede til deres Hensigt?

Jeg kunde ønske dette Spørgsmaal klaret.

Min Hensigt med Omtalen af dette er, om man paa kompetente Steder vilde undersøge disse Vognes Bremsevirkning, og forsaavidt den ikke er saa god som paa regnet, da at kassere dem.

Jeg tror at turde sige, at hvor man end vil henvende sig hos det kørende Personale, Lokomotiv- eller Togpersonale, vil man faa bekræftet, at disse Vogne er daarligere Bremser.

I Almindelighed skal der en læsset Bremse til 10 læssede Vogne paa nogenlunde horisontal Bane i et 40 Klm. Godstog.

Hvor langt har man tænkt sig, at disse, jeg tænker mig 10 Vogne med 1 Bremse — en god Bremse — vil løbe paa horisontal Bane fra det Øjeblik, at Bremsen er sat paa, og til Vognene er standsede, og Hastigheden er 40 Klm.?

Hvor langt vil de samme Vogne løbe, og iøvrigt samme Betingelser, hvis den betjente Bremse er en H.Vogns?

Det vilde interessere mig at faa dette at vide.

*Risby.*

---

## Lønningslovens Fortolkning.

---

I Anledning af, at der til Red. er indgaaet flere Spørgsmaal vedrørende Lønningsloven, skal vi gengive dem under Eet.

- 1) Faar en Lokomotivfører fra  $\frac{1}{4}$ —07 det første Tillæg den  $\frac{1}{4}$ —1910? — Ja!
- 2) Faar de Lokomotivførere fra  $\frac{1}{4}$ —08 ligeledes det første Tillæg den  $\frac{1}{4}$ —1910? — Ja!
- 3) Naar der i Loktid. Nr. 12 er nævnt — »At forskellige Lokomotivførere, der er forfremmede *efter* den  $\frac{1}{4}$ —08« o. s. v. — Forstaas der ved *forskellige* kun de Lokomotivførere, der efter nævnte Tidspunkt er forfremmede fra Lokomotivfyrbødere, uanset hvilket Sted de har gjort Fyrbødertjeneste, men ved deres *Forfremmelse til Lokomotivførere* er stationerede i Kjøbenhavn? — Ja!
- 4) Naar 2 Lokomotivfyrbødere paa »d« Sats, der er ansatte  $\frac{1}{4}$ —98, forfremmes til Lokomotivførere den  $\frac{1}{4}$  1910, den ene med Station som hidtil, den anden med Station i Kjøbenhavn, — vil den sidstnævnte da, om han 1 Maaned efter Forfremmelsen forflyttes tilbage til »d« Sats, have 4 Aars Lønanciennitet forud for førstnævnte, uagtet de har lige lang Tjenestetid, og derved komme 4 Aar før op paa Tillægene end den Tjenestemand, der ved sin Forfremmelse er stationeret paa »d« Sats? Ja!

Til Vejledning skal vi gengive Lønningslovens §§, der bevirker disse Forskydninger.

### § 4.

Naar en Tjenestemand overgaar fra en Stilling til en anden i samme Lønningsklasse, medtager han ved Beregningen af Alderstillæg Tjenesteaalderen fra den første Stilling. Forflyttes Tjenestemanden i samme eller anden Stilling indenfor samme Lønningsklasse til et Sted, der hører under en anden Lønningssats end hans hidtidige Opholdssted, beregnes hans Lønning efter *det nye Opholdssteds\** Lønningssats.

\* Udh. af Red.

## § 5.

»Ved Overgang fra en Lønningsklasse til en *efter Nummerorden højere* kommer Tjenestemanden straks op paa det Lønningstrin i den nye Klasse, som er nærmest højere end den i den hidtidige Stilling sidst oppebaarne Lønning. Saafremt Overgangen *tillige medfører Forflyttelse* fra et Sted til et andet, *bliver der dog at regne med den Lønning, han sidst vilde have oppebaaret, om han i sin hidtidige Stilling havde haft Ophold paa det Sted, hvortil han forflyttes.*«

## § 6.

Saafremt en Tjenestemand, der er overgaaet til en *efter Nummerorden højere* Lønningsklasse, vilde have faaet et Alderstillæg i sin *hidtidige* Stilling før den Tid, efter hvilken der tilkommer ham et Alderstillæg i den nye Stilling (4 Aar efter Forfremmelsen, Red. Anm.), og hint Alderstillæg i den *hidtidige* Stilling vilde have gjort hans Lønning *højere* eller *lige* med den Lønning, han oppebærer i *den nye* Stilling, træder han allerede paa samme Tidspunkt, paa hvilket han vilde have faaet Alderstillæg i den *gamle* Stilling, ind paa næste Lønningstrin i den nye Stilling.

## § 7.

Saafremt nogen Tjenestemand, der *efter* Lovens Ikrafttræden forfremmes til en højere Lønningsklasse i Kraft af Reglerne i §§ 5 og 6 og opnaar flere Alderstillæg end nogen i *samme* Stilling, der har samme eller længere Tjenestetid i Etaternes Lønningsklasser 1—23, og som er forfremmet til sin nuværende Stilling *inden Lovens Ikrafttræden*, rykker den sidstnævnte op paa lige Lønning med den førstnævnte. Enhver Forfremmelse, der medfører saadan ekstraordinær Oprykning, skal forelægges den vedkommende Minister til Godkendelse. Denne Paragraf kommer dog kun til Anvendelse i de første 4 Aar efter Lovens Ikrafttræden.

Saavist som ingen Lov er fuldkommen, lider vor nye Lønningslov af forskellige

Ufuldkommenheder, som det maa være Organisationernes Opgave og ved Administrationens Medvirken at søge ændret, naar Lønningsloven første Gang skal revideres i Finansaaret 1910—1911.

I det efterfølgende skal vi søge at belyse de enkelte Paragrafer og fremdrage deres uheldige Virkninger.

Det, der i § 4 nærmest berører Lokomotivpersonalet og i Særdeleshed Lokomotivfyrbøderne, er §ens sidste Stykke, naar en Lokomotivfyrbøder forflyttes fra »a« eller »b« Sats, hvor Grundlønnen er 1410 og 1350 Kr., til »d« Sats med en Grundløn af 1200 Kr. Man har haft Tilfælde, hvor Lokomotivfyrbødere er beordret forflyttede fra »a« til »d« Sats. Hensigten med deres Forflyttelse har været at benytte dem til Rangeringstjeneste — altsaa et Tillidshverv, men denne Tillid »belønner« § 4 med en Nedgang i Indtægten af 210 Kr. aarlig, som er Forskellen paa »a« og »d« Sats. En ret abnorm Maade at belønne paa, men Loven er sket Fyldest og bryder sig ikke om Uretfærdighed.

Efter § 5 stilles en Lokomotivførers Heroskop med Hensyn til Indtrædelsen paa Alderstillægene efter det Opholdssteds Lønningsssats, hvortil han *ved sin Forfremmelse* forflyttes. Man vil deraf se, at de Lokomotivfyrbødere, der f. Eks. den  $\frac{1}{4}$  næste Aar forfremmes til Lokomotivførere *med Station i Kjøbenhavn* (»a« Sats) efter § 6 straks vil have 4 Aars Lønanciennitet forud for de Lokomotivførere, der bliver forfremmede paa samme Tidspunkt, men stationeret andet Steds, uagtet de have lige lang Tjenestetid, idet de alle er ansatte  $\frac{1}{4}$  98.

At § 6 ikke kan finde Anvendelse paa de Lokomotivførere, der er forfremmede *før* Lovens Ikrafttræden, er en Følge af §ens Ordlyd, der betinger, at Overgangen skal være til en *efter Nummerorden* (Talorden) *højere* Lønningsklasse. Da imidlertid de efter Lønningsloven af 1903 forfremmede Lokomotivførere ved deres Forfremmelse gik fra 12te »ned« i 8de Lønningsklasse, kan §en selvsagt ikke finde Anvendelse paa

disse. Derimod kommer Optrækningsparagraf 7 til Anvendelse.

§ 6 vil have til Følge, at en Lokomotivfyrbøder, der forfremmes til Lokomotivfører med Station i Kjøbenhavn, paa 12 Aarsdagen for sin Ansættelse som Fyrbøder faar 1ste Tillæg som Lokomotivfører. Hvilke Abnormiteter, der herved kan opstaa, vil fremgaa af Spørgsmaal 4. Ved Forfremmelse til Lokomotivførere med Station i Kjøbenhavn gives der altsaa disse en Tillægspræmie af 4 Aars Lønanciennitet. Denne Præmie følger dem hele Livet igennem, ved Alderstillægene og Pensionsberegningen.

At der her foreligger en Uretfærdighed, som sikkert ikke har været Lovgivernes Hensigt, er aabenbart, og den kan kun gøres god igen, om der af Lønningslovens § 7 udgaar Ordene »og som er forfremmet til sin nuværende Lønningsklasse inden Lovens Ikrafttræden.«

Som Følge af de Forskydninger, §§ 5 og 6 bevirker, vilde det af Retfærdighedshensyn være nødvendigt ikke alene at give § 7 en 4aarig Levetid, men lade den staa ved Magt sammen med ovennævnte §§, saalænge Lønningsloven af  $27/5-08$  virker.

Da en Lønningslov skulde byde lige Vilkaar for ansatte i samme Stilling, og ikke forfordele dem, der ved deres Forfremmelse tilfældigt stationeres paa »b«, »c« og »d« Sats til Fordel for »a« Satsene, vilde det være stemmende med Billighed og Retfærdighed, om ovennævnte Ord udgaar af § 7. Man vil derved opnaa, at Personale, der har lige lang Tjenestetid, samtidig faar samme Alderstillæg, rent bortset fra den Forskel af 90 Kr. aarlig, der er paa »a-b« og »c-d« Satsene.

Den nævnte Forskel paa 90 Kr. vil senere vise sig ved Pensionsberegningen, idet de, der pensioneres fra »c-d« Satsene, aarlig vil faa 60 Kr. mindre i Pension. Det naturligste vilde da være, om hele Personalet led Afkortning til Pensionskassen efter »a« Sats.

## Rangermaskinernes Enkeltmandsbetjening.

Som det vil erindres, løb for et Par Aar siden et Lokomotiv løbsk paa Godsbanegaarden, derved at dets Fører under Farten faldt af Maskinen; denne fortsatte og øgede sin Fart ind i Remisen, hvor den tændte mod en der holdende Maskine. I den Anledning rejste der sig i Dagspressen Røster for hvilke Konsekvenser, saadanne og lignende Tilfælde kunde medføre i Særdeleshed paa Rangermaskiner, der kun betjenes af een Mand, under Rangering af Sovevogne til og fra Færgerne.

At Statsbanerne da har indset det uheldige heri, resulterede i, at Rangerlokomotiver, der bevæger sig til og fra Færgerne, skal ledsages af en Portør, der, om Lokomotivføreren skulde faa Forfald, da skal træde til. At denne Ordning er truffet af Sparsommelighedshensyn, er indlysende; men om den byder tilstrækkelig Vished for, at Portøren, naar han i givet Tilfælde træder til, afværger et Uheld eller Ulykke, er ret tvivlsomt og vil sikkert erkendes af enhver Lokomotivmand, der har beskæftiget sig med Færgerangering under vekslende Vejr- og Vandstandsforhold; thi hvorledes skulde vel ogsaa Størstedelen af Stationspersonalet, der savner de nødvendige Forudsætninger, med eet blive fortrolige med dette. At Administrationen hurtigst har søgt at komme uden om de af Dagspressen fremholdte Forhold, ser man ogsaa af den Halvhed, hvormed Ordren er udstedt, idet der ikke er taget Hensyn til, at Maskinerne af Hensyn til det ensartede Slid skal drejes hver Maaned. Sker det saa en af disse Maaneder, hvor Skorstenen vender fra Færgeren, at en Portør skal træde til, saa ved han, at han skal bringe Maskinen til at standse, evt. gaa tilbage; men den tilbagegaaende Bevægelse er jo netop den, han skal afværge, og Instruksen hjemler ham ingen Ret til at gaa fremad!

Ganske vist har Statsbanerne Ryggen

fri, idet omhandlede har Attest paa at kunne foretage disse Manipulationer; men hvad er Attester her i Livet værd; i en saadan Situation kommer det an paa at dokumentere det øjeblikkeligt, og Lokomotivpersonalet vil i hvert Tilfælde ikke anse disse »Attester« for at være nogen Betyggelse, om Ulykken i paakommende Tilfælde skulde blive afværget — eller vel snarere ske.

Den trufne Foranstaltning er saa meget mere angribelig, fordi man i paakommende Tilfælde lader Stationspersonalet *betjene* Rangermaskinerne, medens det er forbudt Fyrbøderaspiranter og Lokomotivfyrbødere, der ikke har bestaaet Lokomotiv-

førerprøven, i det hele taget at flytte en Maskine f. Eks. til Opsmøring. At Administrationen har udstedt disse Forbud som Følge af, at der ved forskellige Lejligheder er foraarsaget en Del Ravage, er en bekendt Sag; men naar Aspiranter og Lokomotivfyrbødere, der dog er mere førtrolige med en Maskine, har kunnet »tage fejl«, er det med temmelig stor Sikkerhed givet, at den Foranstaltning, der her er truffet for at afværge Ulykker, ikke svarer til Hensigten. Den sikreste Foranstaltning, der i denne Henseende kan træffes, er, at man som tidligere lader Rangermaskinerne betjene af saavel Fører som Fyrbøder.



**H. Dahlmann.**

Tirsdag den 29. Juni afgik Lokomotivfyrbøder Dahlmann ved Døden efter ca. 2 Maaneders Sygeleje.

Afdøde havde paa Hospitalet været underkastet en Operation og var kom-

men hjem, hvor han fik et Tilbagefald, der havde Døden til Følge.

H. Dahlmann blev kun 25 Aar gammel og var ansat som Lokomotivfyrbøder 1. April 1908 med Station i Kjøbenhavn G., efter i nogen Tid at have kørt som Værkstedsmænd i Aarhus. —

For dem, som havde Lejlighed til at lære Dahlmann nærmere at kende, stod han som den gode, elskværdige og hjælpsomme Kammerat.

Flere Afdelinger havde sendt Kranse til hans Jordefærd, og de kjøbenhavnske Afdelingers Fane fulgte ham til hans sidste Hvilested.

Afdøde efterlader sig Hustru og 1 Barn. —c.

#### **Taksigelse.**

*Hjertelig Tak for al udvist Deltagelse ved min kære Mands Død og Begravelse, særlig takkes de kjøbenhavnske Afdelinger.*

Kjøbenhavn, 6. Juli 1909.

**Elisabeth Dahlmann.**



## Vore Amatørfotografer.

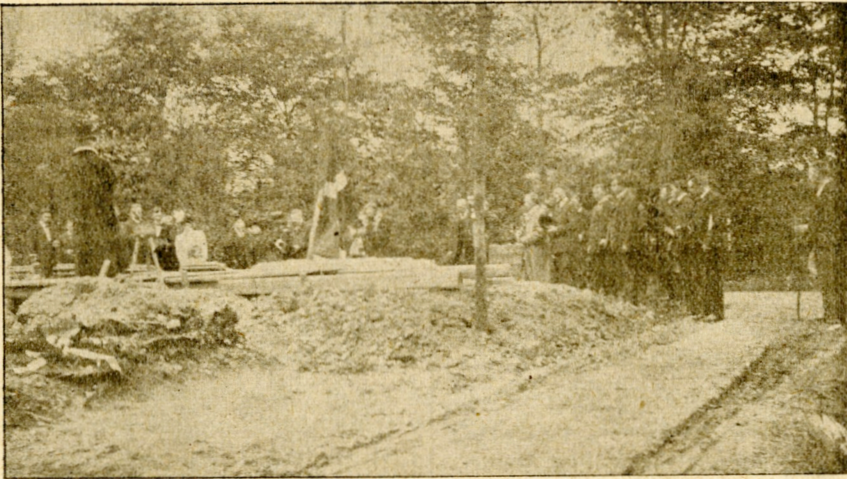
De københavnske Afdelingers Fane  
første Gang i fri Luft.

Ved Lokomotivfyrbøder Dahlmanns Jordefærd  $\frac{4}{7}$  fik de københavnske Afdelingers Fane sin egentlige Indvielse, idet det var første Gang denne var ude i fri Luft og repræsenterede D. L. & L. F.

Af den Grund var et Par af vore Kolleger, som er Amatørfotografer, ude og søgte at faa en Plade af Højtideligheden.

Grundet paa forskellige Omstændigheder mislykkedes et Par af Pladerne.

Afentoget fra Strib Kl. 9,20 Em. med ca. 400 Passagerer, hvorimellem 250 Jernbanefolk med Børn og Hustruer, hvilke havde været paa Udflugt til Middelfart, holdt paa Hovedsporet paa Tommerup Station for at afvente Krydsning med Nattoget Kl. 12,15 i Middelfart. Imidlertid havde man glemt at skifte det østlige Spor til 2. Spor, og da den vagthavende skulde give Signal til at komme ind paa Stationen til Toget østfra, kunde han ikke give Signalet, men opdagede ikke, at Sporet stod galt. Da han er Afløsningsassistent, troede han, at han ikke rigtig forstod Mekanismen paa det meget indviklede Centralapparat, og da en ældre Portør paa Stationen tilbød sin Hjælp,



Ovenstaaende Billede er taget under Jordpaakastelsen.

Opmærksomme Læsere vil mellem Deltagerne kunne genkende flere Medlemmer af D. L. & L. F.

—c.

## Den afværgede Togulykke.

Om den forrige Søndag Aften paa Tommerup Station afværgede Togulykke skriver »Middelf. Venstrebl.«:

overlod Assistenten ham at give Signalet. Portøren opdagede heller ikke, at Sporet stod galt og gav saa Signal til at køre ind paa det samme Spor, hvor der allerede holdt et Tog vestfra. Toget kom i Gang, men heldigvis opdagede den agtpaagivende Lokomotivfører, at Sporet stod galt og gav Bremsesignal med Fløjten mange Gange i Træk. Togpersonalet bremsede af al Kraft, de Rejsende i Toget, der anede Faren, sprang ud under Farten, men heldigvis blev Toget standset nogle faa Alen foran Lokomotivet paa det andet Tog. De Rejsende og Personalet fik en alvorlig Forskrækkelse, men snart beroligedes man, og Toget kørte tilbage og ind paa det rigtige Spor.

Sagen er indberettet, og det bliver en

alvorlig Historie for Assistenten og Portøren, men maatte nu blot Jernbaneadministrationen tænke paa, om denne ikke har nogen Skyld. Paa en saa stærkt trafikeret Sommer-søndag bør Personalet ikke være mindre end til daglig, snarere større. Heri ligger maaske Grunden, Hastværk kan være Lastværk.

Havde Toget ikke været standset forinden, havde Ulykken sikkert ikke været til at afværge.

— Dette Tilfælde er en ny Illustration til den ubegribelige Letsindighed og Mangel paa Ansvarsfølelse, Statsbanerne udviser i sit Forhold overfor de rejsende.

— Saavidt »Middelf. Venstrebl.«

Drager man sig i Erindring, at vi i Loktid. Nr. 9 f. A. fremdrog en Diskussion indenfor den tyske Jernbaneetats Personale, hvori en Trafikassistent i en Brochure: »Hvem er Kaptejn?« for fuldt Alvor paastod at være »Kaptejn« i Sikkerhedstjenesten, da behøver man sikkert ikke af det ved Tommerup forefaldne at lede efter Svaret.

At Togenes sikre Fremførelse er afhængig af en intim Samvirken mellem Trafikafdelingen og Lokomotivpersonalet er givet, men ligesom Sømærker og Fyr vejleder den søførende, er Stationssignaler og Sporskiftevisere til *Vejledning* for Lokomotivføreren, at *han* fremfører sit Tog med Præcision og Sikkerhed.

Med Hensyn til et Skib og et Togs sikre Fremførelse er Kaptejnen og Togets »Kaptejn« stillet paa lige Fod, hvad Betroelsen af Menneskeliv og Værdier angaar. Vi skal i den Forbindelse blot henvise til, at ved Jernbaneulykken ved Herlisheim beløb Skaden alene paa Materiellet sig til 1,800,000 Kroner.

Det er beklageligt, at der skal saadanne Ulykker til for at overbevise Offentligheden og Lovgivningsmagten om Ligheden ved de to Bestillinger. Ser man hen til, at der ved den sidste Lønningslovs Forelæggelse blev betonet, »at Arbejde, der er forbundet med lige Ansvar, bør lønnes lige«, da har man ikke paa rette Steder haft Øjet aabent

for Lokomotivførernes »Ligestillethed« med andre Tjenstkategorier. Man kan ved enkelte Lejligheder i Dagspressen se Meddelelser om, at Kongetog »førtes« af Trafikbestyrer den og den, og Lokomotivet førtes af Maskinbestyrer den og den; men sæt nu, at Tog 74 paa Falster den 26de Oktober f. A. havde været et Kongetog, mon ikke de Embedsmænd, man ved saadanne Lejligheder kan se nævnt i Dagspressen, vilde have fralagt sig ethvert Ansvar for at have »ført« Maskinen paa Hovedet ud i Vandet? Vi tror det. Men hvor skulde man saa finde den skyldige, der havde »ført« Toget?

At det kun var Maskinen, der ved denne Lejlighed gik i Vandet, var jo endda en heldig Omstændighed.

---

## 25 Aar paa Lokomotivet.

---

Hvad er der paa Færde? spurgte jeg dem, da jeg tidlig om Morgenen efter endt Tjeneste betraadte det fremmede Depot og saa saavel ældre som yngre Lokomotivmænd i fuld Aktivitet. Medens nogle behandlede Hammer og Sav, var andre i Færd med af Bøgens grønne Løv at binde Guirlander og opsætte Flagdekorationer. Langt om længe som Følge af Hastværket lød Svaret: Lokomotivfører X holder 25 Aars Jubilæum i Dag. Og Arbejdet fortsattes uden Afbrydelse.

Da jeg ikke yderlig vilde forstyrre deres frivillige Arbejde ved unødvendige Spørgsmaal, forlod jeg dem for at begive mig til Ro efter Nattens Arbejde, og hvor jeg kort Tid efter hensank i Morfeus Arme.

— — —  
25 Aars Jubilæum, 25 Aar paa Lokomotivet, hvilke Glæder og hvormange Ærgrelser har ikke dette  $\frac{1}{4}$  Sekel bragt over Lokomotivmanden, og naar han i al Nøghed fortæller om de Tildragelser fra sit Liv og Virksomhed paa Lokomotivet i det

lange Tidsrum, hvor han har ofret sine bedste Aar og Livskraft, da vil vi erfare, at hans Gerning langt fra har formet sig som en Dans paa Livets solbeskinnede Estrade.

Han husker endnu, som det var i Gaar, da han som Vulkans unge Søn efter den lange Ventetid og efter at have opfyldt de tjenstlige Bestemmelser for første Gang betraadte et Lokomotiv, kun saa de foranliggende Aar med Ungdommens glade Syn. Og hvor mange bitre Skuffelser har han ikke siden oplevet og maaske endnu vil komme til at erfare. Hvor ofte har han ikke maattet erkende Forskellen mellem Illusioner og Virkelighed fra den Gang, da det efter længere Tids Forløb lykkedes ham at gøre den tilforordnede Fører tilpas, og da han saa senere ansattes som fast ansat Lokomotivfyrbøder med de mange Aars slidsomme Arbejde paa Strækningen. Med Tanken om, at man ej skal begære det, man ikke kender, betjener han derefter i mange Aar sin Rangermaskine som Fører, selvfølgelig uden dennes Lønning.

Endelig er det tilstræbte Maal naaet. Som Tegn paa god Opførsel og udvist Tjeneste udnævnes den med Aarene ældede Lokomotivmand til *virkelig* Lokomotivfører.

Det var Lokomotivførerens første Glæde — Tanken om Modgang synes i Øjeblikket forsvunden, og den tilbagelagte Tid er forglemt. Dog hvor mange Lokomotivførere har ikke senere paa dette Omraade indhøstet mange bitre Skuffelser, maaske gennem mer eller mindre alvorlige Uheld, som sikkert ved flere Lejligheder er hændet paa Dage, hvor det inneskelige Legeme netop har været udsat for store Anstrengelser som Følge af Vejrforholdene, eller andre Begivenheder. Hvor ofte er det ikke forekommet, at vedkommende til Trods for den udviste Flid og Omsorg for saa vidt mulig planmæssig at gennemføre Toget har modtaget en Reprimande som Tak for udvist Iver. Men bevæger Modgangen sig kun indenfor disse Rammer, er den selvfølgelig til at bære, omend der som Regel ved slige Lejligheder saas en Del Bitterhed i Sindet.

Anderledes, hvor Faren for Menneske-

liv er til Stede. Ja! derom vil jo adskillige Lokomotivmænd med de tilbagelagte 25 Aar kunne kvindre en Vise.

For Nutidens Lokomotivfolk hører der i vore Dage en god Portion Udholdenhed og Koldblodighed forbunden med stor Taalmodighed til for at kunne udholde Tjenesten i de mange Aar, saa at ikke Interessen svækkes for Arbejdet; thi bortset fra, at den stedse stigende Trafik og Anskaffelse af større og mere komplicerede Maskiner i Forbindelse med en forøget Hastighed bidrager til, at Tjenesten i sin Helhed bliver mere anstrengende og farefuld, gives der forskellige andre Momenter, som gør deres til, at Lokomotivmanden kommer til at se Tilværelsen i en anden Belysning end andre Mennesker.

Hvem har vel bedre end netop han i Aarenes Løb været den tavse Tilskuer og set, hvorledes andre Ansatte, som han fra først af stod i Lønningsklasse sammen med, passere forbi ham ind i andre Klasser til højere Indtægter. Han har derigennem mærket, hvorledes Lokomotivførerens Stilling og Anseelse successive er bleven undervurderet, skønt Fordringerne til hans Person vedblev at stige i langt højere Grad, saavel hvad angaar Fagkundskab, Omsigt som Ansvar.

Og nu hans Ret og Bevisførelsen under Tjenestens Udøvelse. Er det da ikke forekommet, at hans Udtalelser i retslige Tjenstsager er bleven stillede i Tvivl? Det eneste Vidne, som stod til hans Raadighed og kunde hjælpe ham, nemlig hans Fyrbøder, modtoges med en vis Skepsis og ansaas undertiden som Medskyldig. Han fyldtes omsider med en vis Ligegladhed og tænkte kun: Lad komme, hvad der vil; de faa Aar, som er tilbage, faar jeg vel stridt igennem. Men netop dette »laden komme« var i de fleste Tilfælde Aarsag til, at han tabte Interessen for alle Bestræbelser til en Forbedring af sine Vilkaar.

Og dog gives der kun en Vej at gaa, og Vejen hedder »Fremad«. Bort med det passive: »Lad komme, hvad der vil.« Det maa være vor fælles Opgave gennem det

personlige Samvær og Omgangsform, saavel indadtil som udadtil som gennem den størst mulige Samviittighedsfuldhed under Tjenestens Udførelse, at opnaa den rette Kollegialitet. Bort med den forlorne Størhed og Overmod eller Ringeagt for andres Arbejde; thi Arbejde er ingen Skam, det adler sin Mand. Bort med al Skinhellighed, og lad os derimod som danske Lokomotivfolk vise den rette Karakterstyrke og Intel-ligens, da vil sikkert ogsaa den Tid komme, da Lokomotivføreren kommer til at indtage den Plads, som der med Rette tilkommer ham.

*Vigand.*

---

## Et Forslag.

---

Undertegnede har gentagne Gange gjort den Erfaring, at ved Forsendelse af Kranse fra Afdeling til Afdeling sker der regelmæssig Forstyrrelse.

Ved det sidste Dødsfald kom saaledes 2 Kranse for sent, og ved Ankomsten viste de sig at være i en sørgelig Forfatning — omtrent visne.

Paa min Meddelelse om Dødsfaldet til Afdelingerne skrev jeg, at jeg var villig til at besøge Kranse bestilt her i Kjøbenhavn.

Jeg havde dermed til Hensigt at gøre et Forsøg, og se om man saa kunde naa at faa Kransene rettidig. Tiden er jo i Reglen knap under saadanne Omstændigheder.

4 Afdelinger fulgte mig, og man havde da ogsaa den Glæde at se, at disse Kranse i Modsætning til de tilsendte var friske.

Resultatet af den Erfaring, jeg mener at have gjort, er da denne, at jeg vil foreslaa de interesserede Afdelinger og Kransekasser at sende *Penge* til Indkjøb af Krans til den paagældende Afdeling i Stedet for at sende Krans.

Man opnaar derved to, ja tre Goder, først dette, at Kransene er friske, dernæst spares Omkostninger og Ulejlighed med at tilbagesende den tomme Emballage, og til-

lige at Kransen kommer tilstede i rette Tid, — hvilket er af væsentlig Betydning.

*C. M. Christensen.*

---

## Samarbejde.

---

Det har glædet mig at se, at man ikke i »Jernbanetidende« har bemærket flere Angreb paa »D. L. og L. F.« siden den berygtede og vidunderlige Artikel »Vidunderlige Forslag«, der her i Bladet blev behandlet af forskellige.

Lad mig da med det samme udtale Haabet om, at det nu maa være Slut med den Strid, som har været mellem forskellige af Statsbanepersonalets Organisationer.

Det er muligt nok, at jeg ser noget optimistisk paa dette, men jeg tror, at man fra ledende Side i »Jernbaneforeningen« og »Dansk Jernbane-Forbund« maa have indset — trods alle Midlers ugenerte Anvendelse, at det er dem umuligt at faa splittet »D. L. og L. F.«

Medlemsantallet er jo i stadig Stigen.

Det, man har levet højt paa i de to Organisationer, har vel nærmest været Dan-nelsen af Lokomotivførernes »Separatistklub«.

Man har regnet med Medlemsantallet i »J. F.« af Lokf., — men det kunde have sin Interesse at se lidt paa dette, paa hvilken Maade Tallet er blevet saa stort, og om disse Medlemmer alle er Medlemmer af Separatistklubben.

Dette sidste kan besvares med et be-stemt Nej, en stor Del af d'Hrr. er kommen i »J. F.« af helt andre Aarsager end dem, man mulig ønsker at tillægge dem. De er nemlig vedblivende Medlemmer af »D. L. og L. F.«, men har set sig nødsaget til at anmode om Optagelse i »J. F.« for igen-nem denne at faa et Laan.

Men man ønskede jo netop ogsaa igennem Laanesagen at ramme »D. L. og L. F.« Ellers havde »J. F.« og »D. J. F.«

Repræsentanter næppe været saa bestemte Modstandere af at faa »D. L. og L. F.« optaget.

Ad den Vej har »J. F.« som sagt faaet mange Medlemmer blandt Lokf., og »D. J. F.« har vel ogsaa faaet nogle Lokfrb., men hvor længe har de disse, og hvor megen Glæde har de af dem? Disse Medlemmers Interesse er nøje forbundet med »D. L. og L. F.«

Det fremgaar af Viceforretningsførerens Udtalelse paa »D. J. F.«s Kongres, at man saaledes har forsøgt at »købe« Medlemmer til deres Organisation.

Hvad de øvrige Lokførere angaar, som »J. F.« har som Medlemmer, de, som er udgaede af »D. L. og L. F.« for at drive separatistisk Foreningspolitik, vil de næppe tilføre Jernbaneforeningen nogen Arbejdskraft, men som hidtil kun interessere sig for deres eget kære Jeg.

Det har disse Mænd til Overflodighed godtgjort i deres tidligere Organisation.

Og giver de sig endelig af med noget, da gaar de bag »J. F.«s Ryg og indsender Andragender — man saa det under Lønningens Behandling — paa ægte separatistisk Maner — paa Trods af deres Forening — »J. F.« — som de stod som Medlemmer af.

Det var den Gang, de to store Organisationer tog sig for at ordne det hele Lønspørgsmaal, med eller uden Mandat, — det manglede blot, at ikke netop de var de rette til at fremsætte vore Krav og pleje vore Interesser, dem, som de jo absolut som udenforstaaende meget bedre kendte og kunde vurdere. Ingen Smaalighed skulde gøre sig gældende. Ja, man tillod sig at forlange Andragender tilsendt for at udtale sig om dem — Andragender, som i og for sig intet vedkom dem. Ja, man *vedtog* endogsaa, at man repræsenterede alle forskellige Arter af Tjenestemænd, paa Trods af, at det var en dundrende Usandhed.

Men dette var jo ogsaa et Udslag af sand *demokratisk* Organisationstaktik!!

Man vilde saaledes baade paa den ene og den anden Maade svække vor Betyd-

ning og derigennem ophjælpe mulige indre Stridigheder i »D. L. og L. F.« for saa til syvende og sidst at slaa os helt ihjel.

Og vi blev ikke splittede, tværtimod, vi er gaaet styrkede ud af den Stituation, og Frafald frygter vi ikke!

Naar jeg har fremdraget dette, saa er det for at vise, hvor Skylden for et manglende Samarbejde ligger. Dette kan »J. F.« og »D. J. F.« ikke komme uden om.

Jeg saa i »Vor Stand« for 14. Juni en Udtalelse af den nyvalgte Formand, Hr. Godsekspeditor Buck, en Udtalelse, som jeg mener, der er nogen Grund til at forstaa saaledes, at han ikke vil være med til Splid mellem Tjenestemænd, men sætte Kammeratskabets Fane højt og altsaa anslaa en anden Taktik end den, den tidligere Formand anvendte.

Og denne Kammeratskabets Fane, som man nu stiller op, og som man ønsker at marschere efter, den maa vel plantes i Enighedens og Samdrægtighedens frugtbare Jordbund.

For Meningen kan næppe være den, at Kammeratskabet ikke strækker sig udenfor »J. F.«s Rammer.

Paa Grundlag af den saaledes proklamerede Kammeratskabets Æra maa man forvente, at Samarbejdet stiger frem, og at den gyldne Tid maa oprinde, hvor — om ikke andre — Statsbanernes Tjenestemænd staar samlede.

Vi har tidligere i dette Blad fremhævet, og jeg gentager det, at vi har ment det uundværdigt at samle alt i 2 Organisationer.

Et Samarbejde kan være lige saa intimt, fordi der er flere Organisationer, der deltager deri, end hvis der kun er to.

Beviset herfor har man i »De samvirkende Fagforbund«.

Dette kan næppe bestrides.

Og ingensinde har man der hørt Røster om at slaa det hele sammen i en Pot og bagefter dele det igen — omend paa en anden Maade — og alligevel det samme.

Men maaske vil »D. J. F.«s Forretningsfører sige som salig Jens Busk: »A benægter Fakta.«

Ser man hen paa Jernbane-Forbundets mange Kategoriafdelinger, hvad er det da for noget?

Er det andet end Leflen for separatistiske Tilbøjeligheder?

Eller maaske er det nødvendigt, at man har disse.

I saa Fald det er nødvendigt — og det maa man jo antage, siden man i sin Tid skred til at oprette disse — saa er der vel gyldig Grund til at opretholde en Organisation som »D. L. & L. F.«

Ordet »Separatist« er gaaet visse Mennesker til Hovedet; men dette Navn har aldrig med Spor af Berettigelse kunnet hæftes paa »D. L. & L. F.« som den ældste af Statsbanernes Organisationer, der tillige er betydelig længere fremme i en Sammenlutningsbevægelse end andre Organisationer her ved Statsbanerne, idet den er et Led i »Nordisk Lokomotivmands-Forbund«.

Og naar dette er Tilfældet, finder vi i Lighed med Kolleger i mange andre Lande ingen Tilbøjelighed til at give Slip paa vor egen gode Organisation.

Dette maa man forstaa i de andre Organisationer, vi ønsker ikke at komme ind under Chr. Niensens skærmende Vinger eller bøje os for den »geniale« Ide, 24 Mands Udvalget knæsatte, da det hævdede Teorien om 2 Organisationer i hver Etat i sit Forslag til en Lønningslov.

Jeg tror dog, at vi er meget tilbøjelige til at glemme alle de Snigløb, som har været rettede mod os, naar man kun vil indse, at Samarbejde kan komme i Stand, om man vil. Ved en fornuftig Taktik vil man kunne naa at faa samlet alle Tjenestemænd under en Hat til fælles Optræden om fælles Interesser, men dette maa ske paa Betingelse af, at man bevarer den enkelte Organisations Selvstændighed.

Først saa kan Kammeratskabet, som den ærede Formand fra »J. F.« sætter saa højt, føres ud i Livet.

Naar man tænker paa den ondsksfulde Artikel »Vidunderlige Forslag«, som Chr. Nielsen i sin Egenskab af Ansvarshavende for »Jernbanetidende« har givet Husly

og samtidig ser »J. F.«s Formands smukke Ord om Kammeratskab, da maa man studse. Men som sagt i Begyndelsen af Artiklen, der er jo gaaet nogen Tid siden da, og det er maaske Meningene at forandre Taktik, og dette skulde glæde mig, om saa er, thi den Slags latterlige Dumheder klæder virkelig ikke en Organisation, hvis Leder burde være den første til at haandhæve Menneskets Selvstændighed og Medbestemmelsesret igennem den Organisation, han tilhører.

Jeg kan slutte mig til de i Artiklen i forrige Blad »Perspektiver« udtalte Anskuelser om Jernbaneforbundets Forslag om Tjenestetid.

Saadanne Sager bør altid undergives en Fællesbehandling.

Det vilde dog i nogen Grad være kedeligt, om man skulde nødsages til at henlede Opmærksomheden paa, at Jernbaneforbundet var ude igen uden Mandat.

Men man vil maaske ikke Fællesoptræden om fælles Sager.

I »Vor Stand« 1. Juli ser jeg, at man vil paabegynde et Samarbejde med »Dansk Jernbaneforbund« om de Sager af fælles Interesse, der kan komme til at foreligge i den nærmeste Fremtid — uafhængigt af, at det er vedtaget indtil videre ikke at søge Fællesudvalget i dets tidligere Skikkelse oprettet.

— Man vil vel en skønne Dag i »J. F.« saavel som i Jernbaneforbundet se sin Regning ved at slutte sig sammen med »D. L. og L. F., thi jeg tror, at den nye Formands Sang i »J. F.« var ægte. *Risby.*

---

## D. L. & L. F.

---

### Struer Afdeling.

Onsdag den 7. Juli havde D. L. & L. F., Struer Afd., en Udflugt til Toftum Bakker. Afrejse fra Struer til Humlum Kl. 3<sup>25</sup> Em. Derefter spadseredes til Buhls Badehotel, hvor der straks efter Ankomsten blev serveret Kaffe. Saa gik Selskabet ud paa

Bakkerne, og en Del helt ned til Vandet, hvilket er en trættende Vandring. Efter at have set sig lidt om indtoges Aftensmaden i det Grønne af de medbragte Madkurve. Saa gik Selskabet til Humlum Kro, hvor der saa var ankommen flere Medlemmer samt Musik med et senere Tog. Da Kl. var 8, begyndte Musikken at spille, og der dansedes, til Kl. var godt 11. Hjemrejsen fandt saa Sted 11<sup>15</sup> Em. fra Humlum. Alt i alt en fornøjelig Tur for Deltagerne.

*Til Medlemslisten.*

Indmeldt i Struer Afd. den  $\frac{1}{4}$  09:

Lokomotivfyrbøderne:

Nr.

380 Jørgensen

382 Rasmussen

141 thor-Straten

652 Hansen

$\frac{1}{5}$  09:

Lokomotivfyrbøder Nr. 667 Hansen

$\frac{1}{4}$  09:

Lokomotivfører 475 Rohde.

## Forskelligt.

Paa Strækningen Kursk—Zarkoff i Rusland har man en særlig Waggon, som udelukkende er beregnet for nygifte, der er paa Bryllupsrejse. Vognen er overordentlig elegant udstyret og er forsynet med bevægelige Skillerum, saa at den efter Behag kan deles i to større eller flere mindre Rum. Til Vognen hører kvindelig Betjening, som sørger for det nygifte Pars Bekvemmelighed under hele Rejsen.

\* \* \*

En praktisk Form for Fripas har de engelske Jernbanemænd. Jernbaneselskaberne lader forfærdige Guldmønter til at hænge ved Urkæden. Disse Mønter er af Størrelse som en Florin, hvori Selskabets Navn er præget og Tjenestemandens Navn og Stilling er indgraveret.

## Lokomotiver og dansk Maskinindustri.

(Fortsættelse af K. M. Klausens Tale.)

En anden Side af Sagen, som der ogsaa maa lægges nogen Vægt paa, er, at det danske Arbejde har vist sig at være bedre end det udenlandske Arbejde. Jeg skal saaledes henlede Opmærksomheden paa, at Burmeister & Wain i 1872 byggede 2 Lokomotiver, nemlig Nr. 236 og 237, og at disse to Lokomotiver 35 Aar derefter endnu gjorde Tjeneste paa de danske Statsbaner og fra alle Sider anses for at være de to bedste Lokomotiver, de danske Statsbaner endnu have ejet, og at det er de Lokomotiver, som have trængt til de færreste Reparationer. Det har altsaa vist sig, at det danske Arbejde her staar betydelig over Udlandets. Jeg tror, det samme vil kunne bekræftes af to ærede Medlemmer her i Salen, nemlig det ærede Medlem fra Varde (S. Sørensen) og det ærede Medlem fra Nykøbing paa Sjælland (P. Madsen), der begge ere med i Bestyrelsen for Privatbaner, paa hvilke der løber danske Lokomotiver. Jeg tror, at hvis vi spørge om disse to ærede Medlemmers Mening, vilde vi faa det samme Vidnesbyrd, at de Lokomotiver, som ere leverede af Landets egne Fabrikker, er godt Arbejde.

Saa sagde den ærede Ordfører (P. T. Nielsen), at den Tale, jeg havde holdt i 1906, var en meget beskyttelsesvenlig Tale, som endda var bleven aftrykt og sendt ud i Landet af en eller anden Højreforening. (P. T. Nielsen: Det var Industriens Toldudvalg). Naa, det var Industriens Toldudvalg, det skulde altsaa være et Vidnesbyrd om, at jeg var bleven Beskyttelsesmand. Jeg vil bede den ærede Ordfører læse min Tale omhyggeligt igennem, saa vil han se, at jeg i den netop har taget bestemt Afstand fra Protektionismen. Jeg har ikke ønsket, at der skulde ydes Industrien mere Beskyttelse, end der er givet den i Forvejen, og jeg har paapeget, at den behøvede heller ikke mere,

idet den meget godt kunde klare sig med den Beskyttelse, den havde.

Til den højtærede Minister vil jeg kun gøre et Par Bemærkninger. Spørgsmaalet om, hvorvidt det bliver en Statsfabrik eller en privat Fabrik, der udfører det omtalte Arbejde, staar for mig ikke i første Række. Det, der for mig er Hovedopgaven, er, at Arbejdet bliver udført her i Landet. Jeg kan fuldt ud samstemme med den højtærede Minister, naar han udtalte Ønsket om, at dette Arbejde maatte blive udført i Fred, saa at selv om der blev Krig om alt andet Arbejde her i Landet, maatte dette holdes udenfor Striden. Men jeg gaar selvfølgelig ud fra, at der ogsaa fra Arbejdsgivernes Side vises Tolerance, at man f. Eks. ikke der begynder at nedsætte Lønnen, men at Arbejdet bliver udført efter de almindelige tariffmæssige og sædvanemæssige Priser. Jeg har ingen Bemyndigelse til at udtale mig paa Arbejdernes Vegne, men jeg føler mig overbevist om, at de danske Arbejdere ville gaa ind paa at holde Fred paa dette Omraade, naar Arbejdet er begyndt.

(Fortsættes.)

#### En forhastet Meddelelse.

Naar det i forr. Nr. meddeltes, at Red. var bortrejst fra  $16/7$ — $26/7$ , beror dette paa en Fejltagelse, idet Permissionen er bleven nægtet.

#### Rettelse.

I Loktid. Nr. 13 Side 205 1ste Sp. 11te Lin. f. n. staar *Vedtægter*.  
Læs *Vedtagelse*.

## Bytning.

Undertegnede ønsker at bytte med en Kollega i Fredericia eller Aalborg.

*H. Müller,*

Lokomotivfyrbøder (621),  
Struer.

## Bytning.

Undertegnede ønsker gerne at bytte med en Kollega til København H. eller Ø. naarsomhelst.

Lokomotivfyrbøder Nr. 334

*Ad. Rosenkilde-Laursen,*

Fredericia.

## Tandlæge *Wilh. Amsinck.*

Vesterbrogade 45

(Vesterbro torv — Hjørnet af Gasværksvej)

behandler Jernbanesygekassens Interes-  
senter efter Sygekassens Takst.

## Spiller De hjemme?

*Forsøg engang mit nye Klaver-  
album „Det grønne Hefte“, som  
altid bringer et Dusin af de mest  
efterspurgte Musik-Nyheder. Et Prø-  
vehefte kan bestilles og Abonnement  
tegnes hos min Broder, Lokomotiv-  
fører VILH. JESPERSEN, Kjøben-  
havn H. Heftet kan ogsaa faas for  
Violin. Pris 1,25.*

*Ærbødigst*

*W* Olfert Jespersen, *W*  
Æbildgaardsgade 3, Kjøbenhavn.

## Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Jernbanevej 29, Es-  
bjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16<sup>III</sup>, Kjø-  
benhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petiline eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt for staaende Annoncer.

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.