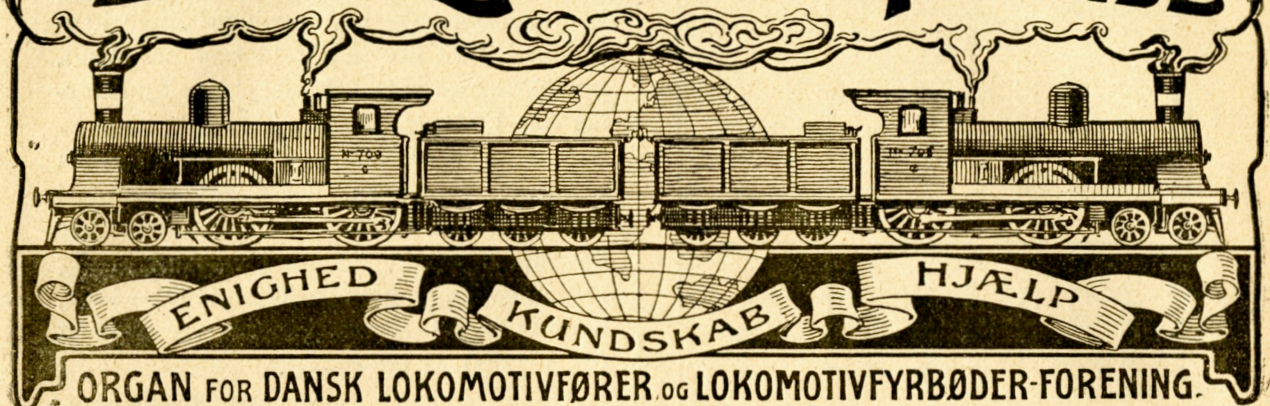


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Nr. 22.

15. November 1909.

9. Aarg.

Tantiémen.

Da det nu vides, at der for Drifts-aaret 1908/09 ikke vil blive udbetalt Tantiéme, tør det paaregne Interesse at underkaste dette Emne en nærmere Betragtning her i Bladet.

Tantiémesystemet indførtes med Lønningensloven af 15. Maj 1903 og gik ud paa, at alle Embedsmænd og Funktionærer fik en vis Andel i Statsbanernes Overskud. Ideen var sikkert god; men den led allerede fra Fødselen af de Mangler, som senere lagde hele Systemet i Graven, idet det nemlig ikke var *alle* fast ansatte, der fik Andel i Tantiémen, saaledes skal for Maskinafdelingens Vedkommende nævnes Depotarbejdere samt hele det timelønnede Personale i Værkstederne, og denne Omstændighed blev snart brugt som et Angrebepunkt imod Loven og til Dels med Rette; thi der var i ethvert Tilfælde ingen Grund til ikke at sidestille Depotarbejderne med de øvrige underordnede Funktionærer, medens det synes mindre rimeligt at drage det timelønnede Personale, som gennem deres Akkordarbejde have en delvis Indflydelse paa deres Fortjeneste, med ind under Tantiémesystemet.

Systemet skal her kun ganske kort antydes saaledes:

Tantiémen eller det samlede Beløb, der efter Regnskabsopgørelsen var disponibelt til Uddeeling, deltes i 12,000 lige store Lodder, og der tilfaldt da de forskellige Grupper et nærmere bestemt Antal Lodder, nemlig f. Eksp.:

Lokomotivfyrbødere, der stod i 6. Gruppe sammen med Vognopsynsmænd, fik 750 Lodder til lige Deling.

Lokomotivførere, der stod i 11. Gruppe sammen med Skibsmaskinassistenter, fik 800 Lodder til Deling.

Generaldirektøren og de øverste Embedsmænd, der stod i 19. Gruppe, fik 1000 Lodder til Deling efter Ministeriets nærmere Bestemmelse.

Nu er det imidlertid indlysende, at Antallet af Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere stiger ganske betydeligt Aar for Aar, medens Antallet af de allerøverste Embedsmænd selvfølgelig ikke forøges i nævneværdig Grad, og det vil let forstaaes, at omend Anlægskapitalen og Overskudet stadigt voksede, vil den Tantiémeandel, som tilfalder de større Grupper af Personale, alligevel blive forholdsvis mindre, fordi Loddernes Antal er konstant, medens Personantallet i Grupperne forøges uforholdsmæssigt hurtigt.

Driftsaar	Anlægs-kapital Kr.	Overskud Kr.	Overskud % af Anlægs- kapitalen	Overskud pr. km. Bane Kr.	Tantième- beløb Kr.	Lod- dernes Stør- relse Kr.	Antal Lokomo- tivrø- re og Skibs- maskinas.	Lod- der pr. Mand	Antal Lokomotiv- fyrbødere og Vognopsyns- mænd	Lod- der pr. Mand	Lokomotiv- førenes Tantième Kr.	Lokomotiv- fyrbødernes Tantième Kr.
1901—02	—	÷ 141,000	—	÷ 78	—	—	—	—	—	—	—	—
1902—03	180,000,000	3,050,000	1,69	1,688	—	—	—	—	—	—	—	—
1903—04	186,330,800	5,528,900	2,97	3,038	720,000	60	415	1,93	522	1,44	115	87
1904—05	190,980,800	7,377,300	3,86	4,011	1,007,000	84	420	1,90	525	1,41	158	121
1905—06	198,230,900	8,361,200	4,22	4,492	1,103,000	92	433	1,85	513	1,46	168	138
1906—07	205,459,100	8,085,400	3,94	4,261	1,136,000	94	449	1,78	555	1,35	169	138
1907—08	212,878,700	6,348,500	2,98	3,325	897,000	75	487	1,64	603	1,25	127	112

Hosstaende Oversigt giver et godt Billede af Forholdene, navnlig vil det ses, at der i det første Tantièmeaar tilkom Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere henholdsvis 1,93 Lod og 1,44 Lod pr. Mand, og at de tilsvarende Tal i det sidste Tantièmeaar var 1,64 og 1,25.

Man vil endvidere af Oversigten straks bemærke, at Loven, der traadte i Kraft i Driftsaaret 1903—1904, tilsyneladende har bevirket et stærkt stigende Overskud, særlig i Sammenligning med Driftsaaret 1901—1902, hvor Udbyttet af Statsbanerne var negativt (÷ 141,000 Kr.).

Vil man nu rejse Spørgsmaalet om, hvorvidt Indførelsen af Tantièmesystemet set fra Personalets Side var anbefalelsesværdigt eller ej, maa dette Spørgsmaal straks besvares bekræftende, thi Tantiémen har i Virkeligheden gavnet Statsbanernes Personale, men det er naturligvis forskellige sammentræffende Omstændigheder, der har bevirket dette gunstige Resultat, hvad det efterfølgende nærmere skal søge at paavise.

I Aaret 1901 kort før Tantiémelovens Vedtagelse i Rigsdagen overtog den nuværende Generaldirektør sit Embede, og man begyndte at arbejde hen til at styre Statsbanerne paa et mere forretningsmæssigt Grundlag, saaledes at man kunde opnaa at faa en rimelig Rente af den i Banerne anbragte Kapital. Man beregnede Statsbanernes Anlægs-kapital ved Begyndelsen af Driftsaaret 1902—1903 til en Sum af 180,000,000 Kroner og tillagde fremtidig for hvert Aar de Beløb, der var anvendte til Nyanskaffelser og Nybygninger, et Beløb, der, som det fremgaar af Oversigten, andrager fra 4 til 6 Millioner Kroner aarligt, og dette Beløb dannede saa Grundlaget for Renteberegningen og Tantiémebeløbet i Henhold til Loven.

Oprindelig havde man vistnok tænkt sig, at 3 pCt. var at betragte som en rimelig Rente af Kapitalen, naar henses til, at Statsbanerne foruden at forrente sig ogsaa skal være et Samfundsgode, der ikke maa tage altfor ublu Betaling af sine Konsumenter.

Imidlertid havde man jo Underskudet i 1901—1902 for Øje og tilskrev for en stor Del de altfor billige Takster dette slette Resultat. Som Følge heraf udarbejdedes der nye Takster for Gods- og Personbefordring, de traadte i Kraft henholdsvis den 1. Juli og 1. August 1903, og de havde selvfølgelig i Forbindelse med den mere forretningsmæssige Ledelse en stor Indflydelse paa Overskudet, som i 1903—1904 naaede op til 3 pCt. — Endvidere var vi netop i samme Tidsrum her i Landet i en økonomisk Opgangsperiode, hvor det kun var altfor let at rejse Penge til Byggeforetagender af forskellig Art, altsammen Ting, der bevirkede en stærkt stigende Trafik paa Statsbanerne og deraf følgende større Indtægter.

Indtil Driftsaaret 1905—1906 steg Overskudet stadigt, og Overskudsprocenten var naaet op til 4,22, men i 1906—1907 gik Overskudsprocenten ned til 3,94 med det mærkelige Resultat, at Tantiémebeløbet blev nogle Tusinde Kroner større end det foregaaende Aar. Dette var imidlertid en Følge af Anlægskapitalens Stigning og den stigende % Skala, hvorefter Tantiémen beregnedes.

I Driftsaaret 1907—1908 kulminerede den økonomiske Opgangsperiode og afløstes af en Nedgangsperiode, der endnu fortsattes, og som satte sit Præg i en hidtil ukendt Arbejdsløshed og en Mangel paa Foretagsomhed, der for Statsbanernes Vedkommende gav til Resultat, at Overskudsprocenten daledede til 2,98 og for Driftsaaret 1908—1909 gik saa langt ned, at der slet ikke blev Tale om at udbetale Tantiéme til de ansatte, der bibeholdt denne ved den nye Lov.

Tantiémen udbetaltes hvert Aars 1. September — sidste Gang dog den 1. Juli — og den lille samlede Sum kom ofte godt tilpas hos mange af Statsbanernes Personale.

Det er naturligt, at Fordelingsmaaden gav Anledning til megen Kritik, fordi den tillagde Generaldirektoren og de øverste Embedsmænd flere Tusinde Kroner, medens de underordnede Funktionærer fik et i Forhold hertil meget lille Beløb, og nogle — som foran

anført — slet intet; men hertil er at sige, at det er et Princip, som følges overalt, hvor Tantiémestystemet anvendes, at Lederne faar betydeligt større Beløb end det øvrige Personale, omend det maaske maa indrømmes, at Kritiken for saa vidt var berettiget, idet det underordnede Personale fik temmelig smaa Beløb. Der burde være sat en Minimumsgrænse, ligesom det sikkert ogsaa var forkert, at den ny tilkommende Funktionær fik samme Tantiémebeløb som den ældre.

Dette Forhold findes næppe andre Steder, hvor Systemet anvendes, og det er da ogsaa i sin Tid bleven fremhævet i Jernbaneforeningens Organ »Vor Stand«, at det vilde være mere retfærdigt at fordele Tantiémen procentvis i Forhold til Lønnen, hvorved den ældre og højere lønnede ansatte altid vilde tilkomme en større Tantiéme end sin yngre Kollega. Da den samlede Udgift til Lønninger til det her omhandlede Personale i det sidst betragtede Tantiémeaar androg ca. 10 Millioner Kroner, vil det let ses af Oversigten, at hver enkelt ansat vilde have faaet fra 7 til 11 pCt. af Aarslønnen i Tantiéme.

Omend der altsaa indenfor Statsbanernes Personale var delte Meninger om Fordelingsmaaden, som jo imidlertid kunde ændres ad Lovgivningens Vej, saa var det dog nærmest Publikum, der misbilligede hele Systemet, hvilket yderst upopulært kaldtes Spiresystemet. Skete der et eller andet mindre Uheld — større Uheld har ikke fundet Sted i denne Periode — hed det sig straks, at Spiresystemet bar Skylden, og at Personalet blev overanstrengt, samt at Materiellet blev daarligt vedligeholdt, for at skaffe saa megen Tantiéme som muligt. Dette var i Virkeligheden ikke Tilfældet. Lokomotivpersonalets Tjeneste er snarere bleven lettet, og der er indført forskellige humane Foranstaltninger for Personalet, saa at der i ethvert Tilfælde ikke fra Lokomotivpersonalets Side har været Grund til Klage.

Den økonomiske Opgangsperiode havde bl. a. ogsaa bevirket, at Bevillingsmyndighederne i Henhold til et givet Løfte allerede i 1908 tog Statsbaneloven op til

Revision, og den reviderede Lov af 27. Maj 1908 indeholdt foruden nye og forbedrede Lønninger tillige den Bestemmelse, at Tantiémen kun bibeholdtes for de 6 øverste Lønningsklasser og bortfaldt for alle andre, deriblandt Lokomotivpersonalet. Den nye Lønningslov afløste Tantiémeloven paa en human Maade, idet man sørgede for, at hele det Personale, der ikke mere fik Andel i Tantiémen, mindst fik Lønnen forhøjet med et Beløb, der svarede til Gennemsnittet af de 5 Aars Tantiéme, og navnlig de lavest lønnede fik en betydelig Lønforbedring.

Tantiémen bortfaldt i en heldig Stund; vi fik en tilsvarende og sikker Lønforbedring i Stedet for den usikre Tantiéme, som altsaa i Aar slet ikke kommer til Udbetaling. Merudgiften til Lønningerne og de slette økonomiske Forhold her i Landet bevirker maaske, at der vil hengaa adskillige Aar, inden Tantiémen naar op til det Maksimum, den naaede i 1906—1907.

Til Slutning kun dette: Der var forudseende Mænd, som spaaede, at Lovgivningsmagten vilde have Vanskelighed ved at lade Tantiémen bortfalde, naar den først havde givet et virkeligt Resultat i klingende Mønt til Personalet, og det viste sig ogsaa ved Rigsdagens Behandling af Spørgsmaalet om at lade det upopulære System bortfalde, at Lovgiverne kom til det Resultat, at *enten* maatte man helt afskaffe Tantiémen og give Erstatning i en tilsvarende Lønforbedring eller ogsaa bibeholde Tantiémen og give en forholdsvis lille Lønforbedring. Som Loven af 27. Maj 1908 udviser, valgte man at gaa den Middelvej, kun at afskaffe Tantiémen for de lavest stillede Embedsmænd og Funktionærer og at lade de øverste Embedsmænd bibeholde Tantiémen. Dette skete vel nærmest, fordi man ikke mente at kunne gaa med til Lønforbedringer, som for Enkeltmand kunde naa op til flere Tusinde Kroner.

Lovgiverne regnede rigtigt i denne Henseende; Statsbanerne sparer i økonomisk daarligere Aar en stor Sum Penge; men Embedsmændene mister en Indtægt, som

de havde vænnet sig til at regne med, og som derfor er vanskelig at undvære for mange.

K.

Finansloven

1910—1911.

(Sluttet).

Til II. A. g. Ved Finanslovene for 1907—08 og 1908—09 blev der under § 27 II. A. k. og ved Finansloven for 1909—10 under § 27 II. A. i. bevilget henholdsvis 200,000 Kr., 212,000 Kr. og 50,000 Kr., tilsammen 462,000 Kr., som Bidrag af en samlet Bevilling paa 512,000 Kr. til Udvidelse af Nykøbing Falster Station og som Bidrag til Anlæg af en Køre- eller Gangtunnel under Banen Nord for Stationen. Restbeløbet, 50,000 Kr., søges herved bevilget.

Til II. A. h. Ifølge Statsbanernes Signalreglement skulle Stationerne i usigtbart Vejr under visse Forhold udlægge Knaldsignaler imod Togene i en saadan Afstand fra Stationerne, at Togene efter at have modtaget Signalerne med Sikkerhed kunne standses foran Indkørselssignalet for vedkommende Station. De Afstande, til hvilke Knaldsignalerne skulle udbringes, blive ofte meget betydelige, og det har vist sig vanskeligt, navnlig for de mindre Stationer og Holdepladser med faatalligt Personale, at overkomme Udlægningen. — I Tilfælde af pludselig indtrædende Taage er det desuden ofte vanskeligt at faa Knaldsignalerne udlagte saa hurtigt, at Signalreglementets Forskrifter kunne efterkommes.

Da der maa tillægges Knaldsignalerne meget stor Betydning som Sikringsmiddel for Toggangen under de vanskelige Driftsforhold, som foraarsages af usigtbart Vejr, er det særdeles vigtigt, at disse Signaler ere

fuldt paalidelige. — Generaldirektionen for Statsbanerne har derfor haft under Overvejelse, hvorledes Udlægningen eller Inddragningen af Knaldsignaler bedst kan iværksættes, og er ved disse Overvejelser kommet til det Resultat, at Dispositionerne over Knaldsignalerne bedst ville kunne træffes paa Stationerne ved Hjælp af Telefonforbindelser fra disse til de Steder paa Banen, hvor Signalerne skulle anbringes. Udlægningsstederne ville som Regel kunne anbringes ved en Ledvogterpost, og Udlægningen eller Inddragningen skulde da udføres af vedkommende Ledvogter, men paa enkelte Steder vil det være fornødent at oprette særlige Knaldsignalposter, som sættes, saa snart Vejret bliver usigtbart.

Den angivne Ordning har forsøgsvis været indført adskillige Steder og virket saa tilfredsstillende, at den af Hensyn til Toggangens Sikkerhed bør indføres som almindelig paa Statsbanerne.

Man maa dog af Hensyn til de simple Former, hvorunder Driften foregaar paa Sorø—Vedde-Banen, anse det for uforlødent at indføre fornævnte Ordning paa denne Banestrækning.

Efter foretagne Undersøgelser maa Udgiften til Indførelse af de omhandlede Foranstaltninger antages at ville blive ca. 300,000 Kr. Da de nævnte Undersøgelser ikke ere ganske afsluttede for alle Banestrækninger, er det dog muligt, at Overslagssummen vil undergaa nogen Forandring.

Af fornævnte Sum, der er tænkt fordelt over 3 Aar, søges herved bevilget et Beløb af 100,000 Kr. for Finansaaret 1910—11.

Til II. A. i. Ved Finansloven for Finansaaret 1909—10 blev der under Konto § 27 II. A. o. bevilget et Beløb af 20,000 Kr. til fortsat Indførelse af en særlig Ringledning for Togafmelding paa Statsbanerne.

Da det af Hensyn til Togsikkerheden vil være ønskeligt at fortsætte med Indførelse af saadanne særlige Ledninger, skal

man anbefale, at der i det angivne Øjemed for Finansaaret 1910—11 bevilges et Beløb af 20,000 Kr.

To Sygekasseberetninger.

»Vor Stand« Nr. 20 og »Jernbanetid.« for 1. Novbr. indeholder følgende Sygekasseberetning, som vi hermed tillader os at aftrykke.

Om kort Tid, muligt allerede i November Maaned, finder de ordinære 3-aarlige Valg af den sjælland-falsterske Sygekasses Repræsentantskab Sted, og det er derfor naturligt, at vi ligesom tidligere tager Anledning heraf til overfor de Medlemmer, der 1906 viste os den Tillid at vælge os til deres Repræsentanter, at aflægge en kortfattet Beretning om Repræsentantskabets Virksomhed siden sidste Valg.

Naar vi har valgt den Form at afgive en Fællesberetning, underskrevet enkeltvis Beretninger, og ikke har foretrukket enkeltvis Beretning eller en Fællesberetning fra alle seks Repræsentanter, saa skyldes dette, at de af Medlemmerne valgte Repræsentanter i Sygekassen paa afgørende Punkter vedrørende den ny Sygekasseordning har delt sig i et Flertal (4) og et Mindretal (2), sidstnævnte i afgjort Tilslutning til Kassens fungerende Formand, der som valgt af Generaldirektionen har til naturlig Opgave at varetage Statsbaneadministrationens særlige Interesser i Kassen.

De i Forbindelse med Formandens Udsendelse af det ureviderede Regnskab for Aaret 1907—08 staaende Begivenheder er sikkert endnu i saa frisk Erindring, at vi ikke behøver at komme ind paa dem her. Om den i Regnskabet manglende Indtægt for Avertissementsopslag paa Stationerne kun dette, at samtlige Repræsentanter overfor Ministeriet hævdede, at Beløbet rettelig tilkom Sygekassen, men at Ministeriet resolverede, at Pengene tilfaldt Statsbanerne, og at Sygekassens Statutter »alene regulerer Forholdet mellem Kassen og dens Interesser« og saaledes ikke forpligtede Statsbanerne overfor Sygekassen.

Da Sagen var henvist til Ministeriet i Henhold til Statutternes § 15 som et Fortolknings-spørgsmaal, maatte Spørgsmaalet være afgjort med Ministeriets Resolution, idet et Flertal indenfor Repræsentantskabet dog fandt sig foranlediget til overfor Ministeriet at gøre opmærksom paa, at de af

Repræsentantskabet vedtagne og af Ministeriet godkendte Statutter formentlig maatte være forpligtigende for alle Parter.

Jernbanelægerens Lønningsvilkaar er i den forløbne Periode forbedret paa forskellig Maade, væsentligst derved, at de københavnske Lægers Løn fra 1ste April 1907 blev forhøjet fra 3 Kr. 50 Ø. og 7 Kr. aarlig, henholdsvis for ugift og gift Medlem, til 4. Kr. og 8 Kr. ligesom for de øvrige Jernbanelægers Vedkommende, og at der fra 1. April 1908 betales alle Jernbanelæger 4 Kr. ekstra for Tyende eller hjemmевærende Børn over 18 Aar. De to Speciallæger i Øre-, Næse- og Hals sygdomme, med hvem Sygekassen har Kontrakt, har faaet deres Honorar betydelig forhøjet, til 25 Ø. aarlig for hvert indenbys Medlem samt Hustru, Tyende og Barn over 18 Aar, og — indtil videre — med Betaling pr. Besøg for udenbys Medlemmers Vedkommende, og for de to Øjenspecialisters Vedkommende er en Honorarforhøjelse til 15 Øre pr. Medlem, med Hustru o. s. v. ligeledes besluttet.

I Stedet for afdøde Professor Rovsing er den 6te ds. Læge Arnold Møller valgt til lægekyndigt Medlem af Repræsentantskabet. Doktor Møller har saaledes overtaget Professor Rovsings Hverv saavel i Sygekassen som i Uheldsforsikringsforeningen.

Ny Lægetilsynsbestemmelser er udarbejdede efter Forhandling med Jernbanelægeforeningen, men ville antagelig først træde i Kraft samtidig med den ny Sygekasseordning.

Om denne sidste har Hovedarbejdet i disse 3 Aar ligesom i de forudgaaende samlet sig, og skønt Løsningen ikke er skredet mange Haneffjed frem, tør det dog antages, at der er et almindeligt Ønske om at søge Sagen afgjort i nær Fremtid, selv om Udsigten til en Ordning, der er tilfredsstillende til alle Sider, desværre stadig kun synes ringe,

Kort efter sidste Valg nedsattes et Fællesudvalg, bestaaende af 3 Repræsentanter fra den jyskfynske og 3 fra den sjælland-falsterske Sygekasse med den Opgave at udarbejde fælles og saa vidt muligt ensartede Vedtægter for de to Sygekasser, og den 12. November 1907 endte dette Udvalg sit Arbejde med ensstemmig Betænkning og Forslag. Forslaget drøftedes foreløbig paa et Møde i hver af Kasserne i Februar 1908, men udgik derefter paa Grund af Formandens Travlhed med andet Arbejde indtil Juli Maaned i Aar, hvor en ny Behandling fandt Sted, og hvor Formanden stillede sine Ændringer til Udvalgets Forslag. Paa et nyt Møde den 6te d., det sidste der er afholdt, gennemgik og afstemte man om Forslaget og Ændringerne paragrafvis, og der opnaaedes da Enighed om alle Paragrafer undtagen 3.

De Forbedringer og Forandringer, hvorom Enighed er opnaaet, er i store Træk følgende:

1. Medlemmer, der afgaa af Tjenesten uden Pension, kan forblive i Sygekassen, naar de eller

deres Hustru paa Grund af Alder eller Svagelighed ikke kan optages i en statsanerkendt Sygekasse.

2. Karenstiden ved Ny-Indmeldelser forlænges for gifte indtil 8 Uger, hvis Indmeldelsen ikke sker samtidig med Ansættelsen. Til Gengæld bortfalder Karenstiden ved Tilskadekomst i Tjenesten.
3. Maksimalindtægten for de uforsørgede Børn over 18 Aar, der maa henregnes til Husstanden, ansættes til 40 Kr. mdl.
4. En nær Slægtning eller anden Person, der hos Enkemænd erstatter Husmoder, kan medregnes til Husstanden.
5. Medlemmer med privat anmeldt Læge faa godtgjort efter Regning et Beløb svarende til Sygekassens Honorar til Jernbanelæge.
6. Barselshjælp, stor 10 Kr., betales af Sygekassen ved Medlemmers Hustru's eller kvindelige Medlemmers Barnefødsel.
7. Begravelshjælpens mindste Størrelse fastsættes til 80 Kr. for Medlemmer og 60 Kr. for deres Hustru.
8. Statens konstante Tilskud fastsættes til 4 Kr. aarlig pr. gift og 2 Kr. pr. ugift Medlem samt $\frac{1}{5}$ af Medlemskontingentet. Som nyt Tilskud kommer dertil Refusion fra Staten af det Beløb, som Sygekassen maa betale mere for Sygehuspleje end anerkendte Kasser for saadanne Personer, hvis økonomiske Forhold hjemler dem Ret til Optagelse i statsanerkendt Kasse.
9. I Stedet for, at Kassens Revisorer hidtil er udgaaede af Repræsentantskabets Midte, skal den ene fremtidig vælges af Generaldirektøren og den anden af Repræsentantskabet, men udenfor dette.

De lønnes fremtidig og med 100 Kr. hver.

De Punkter, hvorom der i sidste Møde endnu ikke opnaaedes Enighed, var for det første en Paragraf, svarende til den nuværende § 7, om Sygeudgifter, der kun betingelsesvis eller slet ikke afholdes af Kassen. Den Paragraf sendtes i Udvalg for at moderniseres yderligere.

Dernæst opnaaedes ikke Enighed om de nye Regler for Valgkredsinddeling. At den nuværende Inddeling er forældet, er vel nok alle enige om. Den mindste Kreds har nu kun 51 Medlemmer og den største over 2000, og begge vælger hver en Repræsentant. Formalet med Omlægningen af Kredsinddelingen maatte derfor være at skabe omtrentlig ens store Kredse, for at Medlemmerne kunde faa ens Indflydelse paa Kassens Styrelse. Det nedsatte Fællesudvalg havde i den Hensigt

foreslaaet en Deling af Medlemmerne paa tværs, saaledes at Embedspersonalet samledes i en Valgkreds med 2 Repræsentanter, og dernæst en Firdeling af Betjentpersonalet med en Kreds for Trafikafdelingen (2 Repr.), en for Baneafdelingen (1 Repr.), en for Maskinafdelingen (1 Repr.) og en for Værkstedspersonalet (1 Repr.). Denne Deling falder let og naturligt, samler de fælles Interesser, svarer til Organisationsforholdene og svarer i store Træk ogsaa til Medlemsantallet.

Formanden og Mindretallet indenfor Repræsentantskabet var imidlertid imod denne Deling, sidstnævnte øjensynlig af Frygt for, at de to store Organisationer, Jernbaneforeningen og Dansk Jernbaneforbund, vilde faa for stor Indflydelse ved Valgene, og der nedsattes derfor et Udvalg for muligt at finde en for alle tilfredsstillende Løsning.

Disse Spørgsmaal kommer man imidlertid nok over, idet Flertallets Stilling, hvis Enighed ikke skulde lykkes, maa blive bestemmende for Vedtægternes Indhold, da man jo ikke kan forudsætte, at en lignende Frygt for Organisationernes Indflydelse skulde bringe Ministeriet til at tage Stilling imod en statutmæssig Flertalsvedtagelse indenfor Repræsentantskabet.

Ulige vanskeligere er det tredje Spørgsmaal, det fundamentale i hele Sygekasseordningen, Spørgsmaalet, om Jernbanelægerne skal være Medlemmernes Læger eller Statsbanernes Lægetilsyn med Medlemmerne, og her er det da, at et Mindretal, d'Hrr. Overbanemester Ovesen og Lokomotivfører Oskar Larsen har sluttet sig til den sidstnævnte Opfattelse.

Den Bestemmelse, der tilsigter dette, og som af Administrationen ønskes indsat i de nye Vedtægter, findes ikke i de nugældende Statutter. Bestemmelsen ser ret uskyldig ud, men har efter sin Oprindelse dybttrækkende Konsekvenser, og da den øjensynlig bliver det brændende Punkt ved Sygekasseordningen, vil det umiddelbart forud for Valget af det Repræsentantskab, der kommer til at tage endelig Stilling til Spørgsmaalet, være nødvendigt at udrede dette lidt nærmere.

Bestemmelsen er saalydende:

»I Bestemmelserne angaaende Lægetilsynet skal der udtrykkelig hjemles Statsbanernes Ret til at affordre Lægerne Erklæringer angaaende de Ansattes Helbredstilstand.«

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg har i sin Tid givet sit Tilbud til Løsning af dette allerede brændende Spørgsmaal ved følgende Forslag:

»I Kontrakterne med Sygekassens Læger optages de Bestemmelser, som Statsbanernes Generaldirektion stiller med Hensyn til Lægernes Forpligtelse til uden særligt Vederlag at afgive Erklæringer til Sygekassens Medlemmer eller Repræsentantskab

i statsbanetjenstlige Øjemed, hvortil knyttede sig følgende Tilbud om Indførelse af Sygekontrol.

»1) Ethvert Medlem af Sygekassen er i Sygdomstilfælde, forsaavidt hans Tilstand iøvrigt tillader det, pligtig til mindst en Gang ugentlig at fremstille sig for sin Læge, og enhver Læge, saavel Sygekasselæge som privat anmeldt Læge, er, naar Patientens Tilstand ikke tillader ham at færdes ude, pligtig til mindst en Gang ugentlig at aflægge et Besøg i den Syges Hjem.

Afvingelser herfra maa, naar Sygehusbehandling undtages, kun finde Sted overfor saadanne Sygdomme, hvis Forløbstid forud er givet, idet det da er tilladt Lægen at fastsætte en anden Frist for Møderne med Patienten.

Iøvrigt maa Patienten under Sygdommen ikke forlade sit Hjem, med mindre Lægen har givet Tilladelse dertil.

2) En Kontrolseddel, hvorpaa Lægen maa notere, hvilke Dage han og Patienten har besøgt hinanden, benyttes, naar Sygdommen er endt, som Raskmelding overfor Statsbanerne.«

Dette Tilbud fra Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg, som ved en Sammenligning efter Ordlyden skulde synes meget mere værdifuld for Banerne end foranstaaende Bestemmelse, og som frembyder al ønskelig Kontrol med Personalet, selv om det udelukker en direkte Forbindelse mellem Statsbanerne og Lægerne, har Administrationen imidlertid erklæret ikke at ville nøjes med eller have Brug for.

Det, der foranledigede Jernbaneorganisationernes Fællesudvalgs Tilbud, var, at Generaldirektoratet i 1903 skøndt Jernbanelægerne statutmæssig kun er pligtig til »i Udførelsen af deres Funktioner at rette sig efter Forskrifterne i Sygekassens Statutter og efter de af Kassens Repræsentantskab eller eventuelt af dettes Formand i Henhold til Statutterne truffne Bestemmelser«, udsendte et Cirkulære direkte til Jernbanelægerne, hvori Lægerne bl. a. gjordes opmærksomme paa, at sygemeldte Funktionærer, der udeblive fra Tjenesten i længere Tid, end Sygdommen kræver, og jevnlig sygemeldes, særlig ved lettere Beskadigelser, uagtet de mulig kunne anvendes til lettere Tjeneste.

Fællesudvalget gav derfor i sit Sygekasseforslag Generaldirektionen forannævnte Tilbud om en effektiv Sygekontrol, idet man indrømmede Banernes Interesse i Lægens Tilsyn med Medlemmerne og vilde medvirke til, at disse Interesser skete Fyldest.

Seneré, i 1906, den Gang Rygterne om Obstruktion blandt Jernbanepersonalet svirrede i Pressen, omtalte et Blad et Instruktionscirkulære, som Generaldirektionen skulde have udsendt til Jernbanelægerne, og Repræsentantskabet rettede derfor en Forespørgsel til Generaldirektionen herom og an-

modede om at maatte blive bekendt med Cirkulærets Indhold.

Generaldirektionens Svar gik ud paa, at Generaldirektionen stod og maatte staa i det Forhold til Jernbanelægerne, at der i Tjenestens Interesse kan blive Tale om at give Bestemmelser angaaende Udfærdigelsen af de Lægeattester, der vedrører det ved Driften ansatte Personale, samt at der var udgaet et Cirkulære til Jernbanelægerne, men da dette kun havde ovennævnte tjenstlige Interesse, kunde man ikke imødekomme Repræsentantskabets Ønske om at blive bekendt med det.

Repræsentantskabet vedtog derefter en Skrivelse til Generaldirektionen, hvori man beklagede, at Generaldirektionen ikke vilde imødekomme dets Anmodning om at blive bekendt med Cirkulærets Indhold, og fremhævede, at dette Forhold var uhjemlet saavel efter Statutterne som efter Lægetilsynsbestemmelserne. Repræsentantskabet gjorde endvidere opmærksom paa, at en Praksis, ifølge hvilken Generaldirektionen i en Udstrækning, hvorom hverken Personalet eller Repræsentantskabet har nogen Kendskab, træder i direkte Forhold til Personalets Læger, kun kan være Kilden til idelig Uro blandt Personalet og meget let vil kunne virke nedbrydende paa det saa nødvendige Tilidsforhold mellem Patient og Læge. Repræsentantskabet henstillede derfor til Generaldirektionen, at mulige Henvendelser til Sygekassens Læger fremtidig skete gennem Sygekassens Repræsentantskab.

Generaldirektionen hævdede imidlertid i et nyt Svar til Sygekassen Nødvendigheden af at staa i det Forhold til Lægerne, at den kan rette Henvendelse til Lægerne angaaende rent tjenstlige Sager og sluttede med at udtale, at da der inden for Repræsentantskabet synes at være Tvivl om Generaldirektionens Ret i saa Henseende, vilde det være en Betingelse for, at en ny Sygekasseordning anbefales til Ministeriet, at den omtalte Bestemmelse i de ny Vedtægter affattes saaledes, at der ikke er nogen Tvivl om Generaldirektionens Ret til i tjenstlige Sager at træde i direkte Forhold til Jernbanelægerne, da Generaldirektionen i modsat Fald maatte forbeholde sig selv at træffe Afgørelse vedrørende Forholdet til Jernbanelægerne i denne Henseende.

I vort Syn paa dette Spørgsmaal, saaledes som det fremgaar af Repræsentantskabets forskellige Henvendelser til Generaldirektionen, og i vor Udstemning af den omhandlede Bestemmelse af Vedtægterne ved disses foreløbige Behandling i sidste Repræsentantskabsmøde har vi stadig vidst os i fuld Overensstemmelse med Jernbaneforeningen og Dansk Jernbaneforbund, efter hvad der har foreligget om disse Organisationers Stilling til Sagen, ligesom det kun har kunnet befæste vor Opfattelse, at det nedsatte Fællesudvalg for den sjæll.-falsterske og jysk-fynske Sygekasse i sin Betænkning af 12. November 1907 kan udtale, at det oprindelig af

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg stillede Forslag om, at Helbredsattester skal indhentes hos det paagældende Medlem eller hos Kassens Styrelse (og ikke direkte hos Lægerne) er tiltraadt af Jernbanelægeforeningernes Udvalg som stemmende med Lægernes Embedslofte: ikke ubeføjet at ville aabenbare, hvad de i deres Egenskab af Læger har erfaret.

Beklageligvis for den Styrke, hvormed vor Opfattelse har kunnet fremsættes, deler to af Repræsentanterne som tidligere meddelt ikke vore Meninger i saa Henseende. Hr. Overbanemester Owesen er dog først for nylig som Suppleant ved det oprindelig valgte Medlems Forflyttelse indtraadt i Kassens Styrelse og har rimeligvis derfor staaet noget fremmed overfor Sygekassesagen, hvorimod Hr. Lokomotivfører Oskar Larsen tidligere som Medlem af Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg og Repræsentant i Sygekassen har staaet paa vor Side ogsaa i dette Spørgsmaal.

At Sagen af Administrationen opfattes som meget betydningsfuld for hele Sygekassens Stilling i Forhold til Statsbanerne, viser ogsaa den Omstændighed, at Sygekassens Navn efter Formandens Forslag fremtidig bør være »Sjælland-falsterske Statsbaners Sygekasse«, medens Udvalget noget moderniseret bevarer Kassens tidligere Navn som »Sjælland-falsterske Statsbanepersonales Sygekasse«. Der ligger utvivlsomt heri fra begge Sider en rigtig Vurdering af Spørgsmalets Betydning.

I det vi som Afslutning paa denne Beretning erklærer, at vi ere villige til, hvis det ønskes, og vi vedblivende har Medlemmernes Tillid, at modtage Genvalg ved det forestaaende Repræsentantskabsvalg, ønsker vi samtidig at udtale, at ligesom vi hidtil har følt os i Overensstemmelse med vore Organisationer, vil ogsaa disse Organisationers Ønsker være bestemmende for vor fremtidige Stilling til Sygekasseordningen, og det er vor Opfattelse, at ganske særlig Spørgsmaalet om Jernbanelægerne Stilling i Forhold til Statsbanerne og Personalet, et Spørgsmaal, der rækker noget ud over Sygekassens mere neutrale Omraade og som efter foreliggende Meddelelse fra Generaldirektionen er af afgørende Betydning for dennes Stilling til hele Ordningen, rettelig bør løses ved Organisationernes direkte Medvirken, ligesom det i sin Tid er rejst af disse.

Kjøbenhavn, den 25. Oktober 1909.

J. Friis-Skotte.

Ch. Petersen.

V. Tietze.

C. F. Willerup.

*

*

*

Til ovenstaaende har vi fra d'Hrr. Overbanemester Owesen og Lokomotivfører

O. Larsen, der er Mindretallet, modtaget nedenstaaende Beretning:

I »Vor Stand« Nr. 20 har d'Hrr. Friis Skotte, Tietze, C. Petersen og Willerup fundet det rigtigt, endnu medens Sygekasseordningen drøftes og flere Spørgsmaal behandles i Udvalg, at skrive en lang Artikel, der konkluderer i d'Hrr.s Fortræffelighed i Modsætning til undertegnede Mindretal. Tilbørligheden heraf vil vi lade Medlemmerne bedømme; men vi vil dog, for at Sagen ikke skal staa ensidigt belyst, klargøre vort Standpunkt til Twistepunkterne og maa derfor tillige underkaste d'Hrr.s saakaldte Redegørelse en nærmere Betragtning. D'Hrr. skriver, at Repræsentanterne har delt sig i et Flertal (4) og et Mindretal (2), sidstnævnte i afgjort Tilslutning til Kassens fung. Fmd., der som valgt af Generaldirektionen har til naturlig Opgave at varetage Statsbaneadministrationens særlige Interesser i Kassen«. I det her citerede ligger der en Fornærmelse og Mistæneliggørelse saavel af Kassens Fmd. som af os undertegnede, og vi vil derfor spørge d'Hrr., om vi nogensinde ved Afgørelse af Sager har tilsidesat Medlemmernes Interesser. Vi tør paastaa nej, og Kassens fung. Fmd. har ydermere ved flere Lejligheder, naar Sagernes særlige Beskaffenhed talte derfor, strakt sig videre end flere af d'Hrr.

i 1ste Kreds vil de ca. 700 Assistenten	kunne besætte de foreslaede	2 Pladser
- 2den — — — 1200 Portører	—	— 2 —
- 3die — — — 1000 Banearbejdere	—	— 1 —
- 4de — — — 464 Depot- og Remisearbejdere	—	— 1 —
og - 5te — — — 600 Værkstedarb. og Lærlinge	—	— 1 —

Saaledes vil det blive efter den af d'Hrr. foreslaede Ordning.

Nu skulde Mindretallet, saafremt Pligter og Rettigheder i Sygekassen var ens, ikke have saa meget at indvende herimod, uagtet over 1000 af 14de—23de, 8de og 9de Lønningsklasse herved slet ikke bliver repræsenteret i Styrelsen. Men som Forholdet er nu og ogsaa efter den nye Ordning, at en Interessent betaler 5 Kr. i aarligt Kon-

Derefter omtales Regnskabet 1907—8. Var det ikke klogere slet ikke at omtale den Sag? De Laurbær, d'Hrr. hentede sig der, maa de hellere tie med; men da d'Hrr. selv nævner den Sag, vil vi benytte Lejligheden til at spørge d'Hrr.: Hvorfor gik d'Hrr. ikke den ret naturlige Vej først at forelægge Sagen for Repræsentantskabet? Men derved vilde der selvfølgelig ikke være vakt Sensation.

Jernbanelægernes Lønningsvilkaar er i den forløbne Periode forbedrede paa forskellig Maade, skriver d'Hrr. Ja, det er de; men d'Hrr. glemmer at tilføje, at Forslag herom fremsattes af Kassens Formand, vel nok efter gentagende Pres fra Jernbanelægerne. Blandt de Forbedringer, der er opnaaet Enighed om, anfører d'Hrr., at Karenstid ved Tilskadekomst i Tjenesten bortfalder. D'Hrr. maa have os undskyldt; det er ingen Forbedring, den er gældende i Øjeblikket; men naturligvis, man maa jo se at berømme sig.

Dernæst er der endnu ikke opnaaet Enighed om Valgkredsordningen, skriver d'Hrr. »Nej, den er i Udvalg.« D'Hrr. har i det af dem fremsatte Forslag benyttet en ret snedig Valggeometri, idet Vælgertallet — som de ganske rigtigt skriver — ved den af dem foreslaede Ordning vil blive omtrent ens i alle Kredsene; men der er rigtig nok den Hage derved, at

tingent, en anden 100 Kr., og at, naar der søges om de Ting, hvorom Ansøgning skal indgives, da faar Interessenter med lavt Kontingent hele Beløbet bevilget, medens Interessenter med et højt Kontingent kun faar det delvis bevilget, saa maa vi holde paa, at der ved Styrelsens S sammensætning ogsaa bør gives disse Interessenter Indflydelse paa Styrelsen. Maaske d'Hrr. kunde have indlagt sig Berømmelse ved at foreslaa

ens Kontingent for alle Medlemmer — dog sikkert ikke hos de mange Enker, Pensionister og lavt lønnede Banearbejdere m. fl. Den nuværende Ordning er trods sin Forskel mellem Tallene i de forskellige Valgrupper ikke saa uretfærdig, som d'Hrr. vil gøre den til, idet Styrelsen bestaar af — som man før sagde — 1 af »Guldsnorene« og 1 af »Sølvsnorene« indenfor Trafik-, Bane- og Maskinafdelingen, og vi føler os overbevist om, at intet som helst berettiget Krav fra Interessenter vilde blive uopfyldt, om den fremtidige Styrelse sammensattes paa denne Maade.

D'Hrr. skriver dernæst, at Formanden og Mindretallet er imod den af d'Hrr. foreslaaede Valgordning, Mindretallet øjensynlig af Frygt for, at »Jernbaneforeningen« og »Jernbaneforbundet« vilde faa for stor Indflydelse paa Valgene. Nu vil vi nok spørge, om det er disse to Foreninger, der skal bestemme, hvem der skal være Medlem af Sygekassens Bestyrelse; vi troede, at det var Sygekassens Medlemmer, der skulde afgøre dette, tilmed da der staar Tusinder udenfor disse to Foreninger. Sygekassen har indtil den senere Tid været neutral og bør i Fremtiden ogsaa være det; et tilfældigt Flertal indenfor et Par af Jernbaneetatens mange Foreninger bør aldrig kunne have Haands- og Halsret over Sygekassen.

Endelig kommer vi til Spørgsmaalet om Jernbanelægernes Stilling til Medlemmerne og til Administrationen.

Her skriver d'Hrr.: »Spørgsmaalet er, om Jernbanelægerne skal være Medlemmernes Læger eller Statsbanernes Tilsyn med Medlemmerne.« Ja, her maa d'Hrr. undskylde os, nu er De virkelig kommen saa højt op, at vi ikke kan følge Dem. Vi skal derimod betragte Spørgsmaalet nøgternt og sige vor Mening derom saavel som om den Kontrol, d'Hrr. har tilbudt Statsbanerne, hvilken Kontrol ogsaa af det tidligere Fællesudvalg var foreslaaet, ja endog — efter d'Hrr.s Mening — af medundertegnede Lokomotivfører Oscar Larsen, som den Gang var Medlem af »Fællesudvalget«. Det maa bero paa Misforstaaelse; thi jeg har

for mit Vedkommende flere Gange ved Møder taget Ordet mod al den Slags Kontrol, som Udvalget foreslaar. Hvad er det, Statsbanerne forlanger for det store Bidrag, de aarlig giver til Sygekassen, og som man nu søger at faa yderligere forhøjet? Det er ikke mere, end hvad der hidtil er brugt, nemlig skriftligt at faa oplyst, hvorledes den syges Helbredstilstand er, og hvad er saa det for Kontrol imod den Kontrol, der øves imod private Sygekassers Medlemmer, en Kontrol, der hades af disse Medlemmer, og som er saa vidtstrækkende, at vore Sygekassemedlemmer nødvendig skulde ønske sig noget saadant, som d'Hrr. saa tankeløst forsøger at velsigne os med. Nej, vi er overbevist om, at meget faa af Medlemmerne vilde være taknemmelige for, ligesom, om vi saa maa sige, mistænkelige Personer, der skal møde til Protokollen, som det hedder, at Sygekasse-Medlemmerne skulde møde hos Lægen og faa Paategning eller sidde i Hjemmet og afvente, at Lægen kom og gav dem Paategning. Nej og atter nej, det gaar vi ikke med til. Derimod gaar vi med til, at Statsbanerne hos Jernbanelægen faar Ret til at indhente Oplysning om vedkommende syges Helbredstilstand, og vi kan paa ingen Maade indse, at Interessenterne herved trædes for nær. Statsbanerne bør dog have Ret til at forhøre hos Lægen, om der er rimelig Udsigt til, at den syge atter kan blive rask. At Lægerne, fordi de besvarede en saadan Forespørgsel, ikke mere var Medlemmernes Læge, men Statsbanernes Lægetilsyn, det er dog for dristig en Paastand.

Sluttelig skal vi, da d'Hrr. omtaler Valget af et lægekyndigt Medlem, ofre dette Valg et Par Ord.

Dette Valg viser tydeligt, at d'Hrr. lader personlige Betragtninger være det afgørende. Til denne Post var nemlig en Stabslæge, en Professor, en Kredslæge, der tidligere havde været Jernbanelæge, og endelig en Læge foreslaaet. Formanden og Mindretallet foreslog en af førstnævnte 3 Herrer, Flertallet (4) foreslog sidstnævnte. For den af Mindretallet foreslaaede hævdedes der, at han i Anciennitet og Uddannelse

stod højt over den af Flertallet foreslaaede; men nej, det brød d'Hrr. sig fejl om. De kendte ham; derfor skulde han vælges — altsaa rent personlige Hensyn — og det uagtet det yderligere oplystes, at vedkommende paa det Tidspunkt, da han bragtes i Forslag, stod udenfor Lægeforeningen. Dette er ganske vist rettet, før Valget skete; men dog at foreslaa en Mand, der efter d'Hrr.s ellers gældende Opfattelse er noget af det vederstyggeligste, der eksisterer (ikke Medlem af sit Fagforbund!). Der maa have været vægtige, for os ubekendte Grunde til, at netop den yngste, den med den mindste Uddannelse, skulde vælges, og ydermere paa Trods af et paa Jernbanelægernes Aarsmøde udtalt Ønske om at faa en anden valgt, der i højere Grad besad Jernbanelægernes Tillid.

Til Slut kun dette: Naar der af d'Hrr. anføres, at medundertegnede Overbanemester Owesen ikke har været saa længe i Repræsentantskabet og derfor ikke kan være saa godt inde i alle Sager, saa kan jeg forsikre d'Hrr., at jeg har været der længe nok til at kunne dømme fuldt ud i alle de her omtalte Forhold og tror mig ogsaa i Overensstemmelse med de Interessenter, der har valgt mig.

Vi haaber hermed for Medlemmerne at have klargjort vor Stilling, og vi er villige til atter at lade os vælge.

Kjøbenhavn, den 9. November 1909.

Chr. Owesen.

Oscar Larsen.

* * *

Et Tilfælde, der næsten ser ud som en Tanke, er, at Flertallet saa tæt op til Valget af Repræsentanter til Sygekassen har afgivet sin Beretning uden at tilstille »Dansk Lokomotiv-Tidende« den samme Beretning.

For et Flertal, som paaberaaber sig Frisindets og Demokratiets Ideer, er det ikke videre tolerant at lade Maskinafdelingen, der ialt tæller en Stab af imellem to og halvtredie Tusind Interessenter, uanset. Det kunde tyde paa, at man ikke har ønsket at afgive denne Beretning for dens

rette Forum — nemlig *alle* Interessenter, men blot har søgt at putte »de rette« Blaar og Blændværk i Øjnene uden at høre Mindretallet, men ladet Partihensyn være det afgørende.

Imidlertid er vi overbeviste om, at Lokomotivpersonalet og mange andre vil undre sig over Flertallets Angreb. Dog, naar vi siger Flertallet, skal det vistnok ikke forstaaes bogstaveligt, thi ihvorvel Depotarbejder Tietzes Navn figurerede under den Meddelelse, der udsendtes om forrige Aars ureviderede Regnskab, vel nærmest har spillet Nikkedukkens Rolle, vil man endnu sikkert have i Erindring det lidet flatterende Lys og den ynkværdige Situation, den store Frisindets Mand Hr. Friis-Skotte nødtvungen stillede sig selv i. Som der den Gang ikke blev krummet et Haar paa Depotarbejder Tietzes Hoved, er vi vist ogsaa her Sandheden nærmest, naar man betragter Hr. Friis-Skotte som Ophavsmanden til Flertalsberetningen og de øvrige Underskrivere som hans lydige Tjenere.

For en rent objektiv Betragtning skulde man anse, at samtlige Jernbanefagblade var det rette Forum, hvor de kunde fremføre deres Argumenter og paa den Maade faa sabled Mindretallet ned. De har imidlertid ment, at de ved at afgive Beretningen til de to nævnte Jernbaneblade tilstrækkeligt kunde aflive Mindretallet, og at der der ingensomhelst Risiko var forbundet med at slaa løs paa de to døde Mænd. Det fremgaar alene af deres Vaaben, idet de ganske roligt leverer et Opkog af deres Opposition, men foriier deres Forløbelser — dem har de meget rigtigt indset, at der ingen Plads var til i Beretningen. Det er jo imidlertid ikke enhver Genvej, der fører til Maalet, og saaledes ogsaa her, hvor der er anvendt lignende Midler for at faa Overbanemester Owesen og Lokomotivfører O. Larsen trængte ud af Repræsentantskabet som dem, der i sin Tid anvendtes overfor Lokomotivfører V. Hansen, Aarhus.

Man maa derfor haabe, at de Blade, der har optaget Flertallets Beretning, ogsaa optager Mindretallets, og at Valget af Re-

præsenterer til Sygekassen foreløbig udsættes; thi i et saa neutralt Spørgsmaal bør alt, hvad der smager af Foreningstyranni, holdes ude eller dog paa Afstand.

Red.

Ny Trafikminister.

Ved en uventet politisk Konstellation har Trafikministeriet atter skiftet Chef. Med det Antal Chefsskifter, man har været Vidne til de senere Aar, synes det aabenbart ikke at være nogen fast Levevej som anbefalelsesværdig for ens Afkom at slaa ind paa. Det eneste »faste« Punkt, hvorom alt drejer sig, synes at være Embedsmændene.

Den forrige Trafikminister Ths. Larsens Funktionstid var saa kortvarig, at han ikke ved nogen Embedshandling fik sat sig et Eftermæle blandt Tjenestemændene. Dog havde Lokomotivpersonalet vel haft et lovligt Haab i den Henseende, idet vi som Vulkans Efterkommere stod i Slægtskabsforbindelse med den afgaaede Trafikminister. Som Haabet er en Sæbeboble, bristede denne altfor snart, inden man fik Lejlighed til at se — og beundre, i hvilken Farve den kunde spille.

Om den nye Trafikminister Jensen-Ousted skriver det radikale Dagblad »Politiken«, der ligeledes uventet er blevet »Regeringsblad«, følgende: —

Han er en af de dygtigste af de jyske Bønder, der er kommen ind i Politik. Og han har paa en heldig Maade blandet det noget tunge jyske Naturel og den jyske Udholdenhed med en anden livligere og mere foretagsom Bestanddel. Han er en af de meget faa danske Parlamentarikere, der har opholdt sig i længere Tid i Udlandet.

Han er født i 1860 i et Husmandshjem i Virring ved Skanderborg. Allerede som ni Aars Dreng maatte han ud og tjene Brødet hos Fremmede. Skolegang under de Kaar er ikke altfor let. Men Læreren tog sig af den flinke og opvakte Dreng, bibragte ham saa megen Kundskab, som det under de givne Forhold var muligt. Og helst havde han

efter Konfirmationen læst videre. Men Pengene i Hjemmet var ikke dertil. Han maatte saa tjene. Og i 1882 udvandrede han til Amerika.

Han blev der i 4 Aar. Han lærte et Samfund at kende, hvor Tempoet er hurtigere end i den gamle Verden, hvor der ikke er saa mange nedarvede Fordomme som hos os, hvor den personlige Dygtighed betyder mere end i det gamle Land.

Allerede inden han drog ud, var han radikal. Saa tidligt som i 1877, da det første Provisorium udstedtes, havde han følt Harmen brænde i sig over, at et Folk lod sig sligt byde. Han vendte hjem med en skærpet Sans for Folkets Selvstyre og dets Selvbestemmelsesret. I de stærke Valgkampe, der drog hen over Skanderborgegnen, blev han derfor en ivrig Deltager.

Han var begyndt med en Huslod, tretten Aar efter købte han en Gaard paa fem Tdr. Hartkorn. Og hans Sognebeboere gav ham de Tillids-hverv i Sogneraad, Mejeriet, Brandkassen, der kvalificerer til Rigsdagsmandatet.

Den ny Trafikminister sidder inde med det frejdige Initiativ, den humane Forstaaelse, der vil gøre ham velskikket til at lede vore Statsbaner. Han har Forstaaelse af, at de ikke blot er en Forretning, der skal forrente sig, men tillige en Samfundsinstitution, der skal tjene Samfundets Tarv. Og han har den faste Vilje, der skal til, for paa dette Omraade at gøre sig gældende.

Maatte »Politikens« Spaadom blot gaa i Opfyldelse, og vi vil haabe, at Ministerens frejdige Initiativ og humane Forstaaelse maa blive fuldt udnyttet, ogsaa i de Spørgsmaal, der paatrænger sig en snarlig Løsning for Tjenestemændenes Vedkommende.

Set med Tjenestemændenes Øjne er de Personers Navne, der har fat paa Statsroret, af mindre Betydning. Hovedsagen for os er, at disse er i Besiddelse af en solid Rygrad og kan danne sig en selvstændig Mening uanset Embedsmændenes og Funktionærernes Opfattelse af Tingene, naar saa tillige den humane Forstaaelse tages til Hjælp, vil Spørgsmaal af divergerende Opfattelse bringes frelst over mange Skær.

Lad os haabe og ønske, at vor nye Trafikminister besidder denne Vilje og Evne!



Hr. Redaktør!

I Jernbanebladet Nr. 14 for den 26. Oktober har Hr. Hans Poulsen skrevet en Artikel om Finansloven. I denne staar der: »Togførernes Antal skal forøges fra 234—237 eller lidt under 1,4 %. 2 af Forøgelsen skal anvendes til en Udvidelse af Godstogskørslen og en 3die til et nyt Tog paa Thybanen. Det er kuriøst at sammenligne denne Forøgelse med Forøgelsen af Lokomotivførere, der motiveres med den samme Udvidelse af Toggangen. Af Lokomotivførere skal man have 23, og de 3 Togførere vil hver faa 6—7 Forspandsmaskiner, eller ogsaa maa Togbetjentene køre som Togførere med dem. Der anføres i Motiverne til Lokomotivførernes Forøgelse, at 12 Fyrbødere til Stadighed forretter Tjeneste som Førere, men derimod anføres det ikke, at der daglig over hele Landet er saa mange Togbetjente, der forretter Togførertjeneste, at det vilde have kunnet motivere Ansættelse af ca. 25 nye Togførere.«

Jeg maa dertil sige, at det snarere er kuriøst, at Hr. Poulsen kan finde det mærkværdigt, eftersom der under Behandlingen af forrige Aars Finanslov af selve Trafikminister Jensen-Sønderup oplystes, at der var 180 Lokomotivfyrbødere i hele Landet, som hver Dag forrettede Førertjeneste paa Rangermaskiner, foruden et stort Antal, som udfører Førertjeneste paa Strækningen, men maaske Hr. Poulsen ikke har læst forrige Aars Finanslov saa grundigt igennem som i Aar, siden det er faldet saa tungt for Brystet med de 23 nye Førere. Jeg betvivler ikke Togførernes Dygtighed, men Hr. Poulsen skriver, at de 3 Togførere hver vil faa 6—7 Forspandsmaskiner, og efter mit ringe Kendskab ved jeg ikke rettere, end at intet Tog maa have mere end 1 Forspandsmaskine. Jeg kan samtidig berolige Hr. Poulsen med, at indenfor Lokomotivpersonalet findes ingen, som vilde finde paa at være misfornøjede med, om der blev bevilget 25 nye Togførere, tvertimod, dette vilde jo efter Hr. Poulsens Regnestykke give 6—7 Gange nye Lokomotivførere og et dobbelt saa stort Antal Lokomotivfyrbødere. Men Admini-

strationen har vel indset, at Trangen har været størst ved Lokomotivpersonalet, siden der er forlangt ovennævnte Antal. At der ikke i Motiverne til Forøgelse af Togførerne er anført, at der daglig over hele Landet er saa mange Togbetjente, der forretter Togførertjeneste, kan vist ikke regnes Lokomotivpersonalet til Last, derimod vil jeg anmode Hr. Poulsen om at adressere sin Kritik et andet Sted hen, nemlig til Lovgivningsmagten.

Poul Hansen.

D. L. & L. F.

Kjøbenhavns Afdeling.

De i den kommende Vinter fastslaaede Fester afholdes:

Julefesten d. 7. Januar 1910
i Myginds Lokaler.

Karnevalet d. 19. Marts 1910
i Wittmacks Lokaler.

Øvrige Sammenkomster bliver publicerede ved Opslag paa Kh., Gb. og Kk.

Festkomiteen.

* * *

Aarhus Afdeling

afholdt Torsdag den 21. Oktober Kl. 8 Em.
Generalforsamling i »Enigheden« efter følgende Dagsorden:

- Punkt 1. Valg af Dirigent.
- » 2. Forhandlingsbogen.
- » 3. Meddelelse fra Bestyrelsen.
- » 4. Meddelelse fra det nedsatte Udvalg angaaende et Mindesmærke paa den forulykkede Lokf. Bonnez' Grav.
- » 5. Valg af Formand for Aarhus Afdeling.
- » 6. Aftenunderholdning.
- » 7. Eventuelt.

Valgt til Dirigent blev Lokf. Busck.

Forhandlingsbogen oplæstes og godkendtes.

Formanden afgav Beretning over det forløbne Kvartal. Det er særlig Anciennitets-spørgsmaalet, der i det forløbne Kvartal har været fremme; der er til Bestyrelsen indkommen saa mange Klager; en Del af disse er, efter den Undersøgelse der er foretaget, ogsaa berettigede; men man maa ogsaa tage i Betragtning, at den Forøgelse af Trafikken, der har været i Sommer, har foraarsaget mange Vanskeligheder. Der er lovet, at enhver skal komme i den Tur, hvor vedkommende efter sin Anciennitet hører hjemme.

Der førtes en lang Diskussion angaaende Lokomotivmesterens Løfte ved Forflyttelse efter Ansøgning, at vedkommende, som forflyttedes hertil, det første Aar vilde være at betragte som den yngste. Efter de Oplysninger, som af flere Talere fremdroges, var der her sket flere Undtagelser. Aarhus Afdeling haaber dog, at dette Løfte i Fremtiden maa blive fulgt.

Lokomotivfører Mikael Sørensen afgav Beretning angaaende Mindesmærket paa forulykkede Lokomotivfører Bonnez' Grav. Det er et smukt Minde, vi her har rejst for vor forulykkede Kammerat. Paa Stenen staar foruden Navnet tillige: »Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening, Struer og Aarhus Afdelinger, satte ham dette Minde.« Jeg skal overbringe Familiens Tak for den smukke Mindesten; det vilde altid være den en kær Pligt at værne om det Minde, Kammeraterne her havde rejst Bonnez.

Angaaende Formandsvalget blev Vald. Hansen af Afd. opfordret til vedblivende at være Afdelingens Formand. Mange var de Lovord, der her udtaltes for det Arbejde, Vald. Hansen har udført. Da Hansen indtrængende blev anmodet om at blive, modtog han Genvalg.

Det vedtoges, at Afdelingen umiddelbart efter den 17. November afholder en Aftenunderholdning med Bal.

Under Eventuelt oplyste Frantz Niel-

sen, at han ønskede at fratræde Bestillingen som Bladuddeler fra Nytaar.

Da der ikke forelaa mere til Behandling, sluttede Dirigenten Mødet med en Tak til alle for den gode Tone og store Tilslutning.

Aarhus, den 21. Oktober.

Frantz C. Nielsen,
Sekretær.

I Anledning af Aarhus Afd. Debat om Anciennitetsspørgsmaalet skal vi henlede Afdelingens Opmærksomhed paa en Afgørelse herom, der findes optrykt i Lok.tid. Nr. 2 Side 15 f. A.

Red.

Lokomotiver og dansk Maskinindustri.

Kommissionens Betænkning.

(Fortsat.)

Fabrikken i Winterthur, som er grundlagt i 1873, gav i mange Aar intet Udbytte; nu er Udbyttet 8–10 pCt. Der bygges 70–80 Lokomotiver om Aaret med en Arbejdsstyrke paa ca. 900 Mand, men desuden bygges Gasmaskiner i en særlig Afdeling af Fabrikken. Kapitalen er for Lokomotivfabrikken 7 Millioner Francs = ca. 5 Millioner Kroner.

Det er ganske fortrinligt Arbejde, som udføres paa denne Fabrik, hvorfor dens Arbejde da ogsaa foretrækkes adskillige Steder. For Tiden bygges Lokomotiver til Argentina, ogsaa Norge har anskaffet Maskiner fra denne Fabrik. Fabrikens Konkurrencedygtighed er baseret paa, at der i Aarene^s Løb er foretaget saa store Afskrivninger, at den arbejder meget billigt. Tidligere havde man i flere Aar hos de tyske Staalværker kunnet købe sine Raamaterialier billigere end de tyske Fabrikker, men dette

havde »Stahlwerksverband« nu sat en Stopper for. Materialierne købes overvejende i Tyskland, derimod kun sjældent i England og Frankrig.

Det er fremdeles blevet oplyst for Komiteen, at Statsbanerne i *Sverige* i indværende Aar have bortgivet Leverancen af 37 Lokomotiver af forskellig Type til en samlet Værdi af over 2 Millioner Kroner udelukkende til svenske Fabrikker til Priser, der er fastsat efter Forhandling med Fabrikkerne.

Som det vil fremgaa af de foranstaaende Oplysninger om Forholdene i Bayern, Italien, Preussen, Schweiz, *Sverige*, Ungarn, Württemberg og Østrig følge disse Landes Regeringer ganske andre Regler for deres Lokomotivanskaffelser end de her i Danmark anvendte.

Licitationsprincippet, som er raadende her i Landet, anvendes ikke i noget af de nævnte Lande undtagen i Italien, hvor der da betales en Overpris til Landets egne Fabrikker.

Som Regel sker Lokomotivanskaffelserne paa den Maade, at vedkommende Lands Regering henvender sig til de indenlandske Fabrikker eller deres Sammenslutning og forhandler med dem om det forestaaende Lokomotivindkøb. Priserne og de øvrige Vilkaar for Leveringen fastsættes under disse Forhandlinger, hvorefter Regeringen bortgiver Leverancen til Landets egne Fabrikker uden Konkurrence. Som Rettesnor for Prisernes Fastsættelse anvendes almindeligvis Oplysninger om Priserne andetsteds.

Afgørelsen ligger som Regel i Enkeltmands Haand. Vedkommende Embedsmand, som paa sin Regerings Vegne bortgiver Lokomotiv-Leverancerne, staar selvfølgelig med et meget betydeligt Ansvar ikke alene overfor den Regering, hvis Interesser han har at varetage, men ogsaa overfor den Industriegren, hvis vitale Interesser han ikke kan se bort fra.

En saadan Dobbelt-sidedighed, forenet i en enkelt ansvarshavende Person, synes paa Forhaand at maatte have sine Vanske-

ligheder, men det forsikres ikke desto mindre, at en saadan Anskaffelsesmaade som den her omhandlede i Udlandet virker tilfredsstillende, idet man der anser det for ganske udelukket, at de trufne Afgørelser skulde blive gjorte til Genstand for Kritik. En tilsvarende Opfattelse af Sagen vilde her i Landet sikkert være utænkkelig.

De i det foregaaende anførte Lokomotivpriser ved Udlandets Anskaffelser ere for Overskuelighedens Skyld anførte i den som Bilag 4 gengivne Oversigt, i hvilken tillige findes angivet de højeste og laveste Priser, der ere betalte ved Statsbanernes Lokomotivanskaffelser i Aarene 1902—09.

Det skal dog bemærkes, at Udregningen af de i Oversigten angivne Enhedspriser har godtgjort Vanskelighederne ved at sammenligne Priserne for Lokomotiver i de forskellige Lande, fordi Lokomotiverne ere af forskellig Konstruktion, hvis Enkeltheder man ikke kender nøje, og fordi Priserne ikke altid stamme fra det samme Tidspunkt. Da man imidlertid ikke ad anden Vej kan komme Virkeligheden nærmere, nødes man til at blive ved en Sammenligning af Priserne pr. Vægtenhed.

Af de i Oversigten omhandlede Lande synes Preussen at opnaa de laveste Priser.

Sammenligner man de af de preussiske Statsbaner betalte Priser med de her i Landet betalte, vil man bemærke, at de tyske Fabrikker for Tiden fordre samme Pris af de preussiske Statsbaner som den, hvortil de levere Iltogslokomotiver Litra P her i Landet. For Godstogslokomotiver Litra D er Prisen for Tiden 11 Øre lavere og for Rangerlokomotiver Litra F ligeledes 11 Øre lavere pr. kg. end de i Preussen betalte Priser for Lokomotiver af lignende Typer.

(Fortsættes).

Af Kong Christian den IX's Understøttelsesfond ved de danske Statsbaner vil der den 29. Januar 1910 kunne uddeles 500 Kr. i Portioner à 100 Kr. Ansøgninger om at blive delagtig i Uddelingen maa for at komme i Betragt-

ning indgives inden Udgangen af indeværende Aar til et af Bestyrelsens Medlemmer og skal være ledsaget af en særlig Blanket, der kan erholdes ved Henvendelse til et Bestyrelsesmedlem eller i Generaldirektørens Sekretariat.

Legatet uddeles til ansatte, som ufor- skyldt ere komne i Trang og til ansattes trængende efterladte, hvilke sidste i Henhold til Fundatsen komme i fortrinsvis Betragtning ved Uddelingen.

Bestyrelsen består af:

Generaldirektør Amt.

Togfører Duetund, Kjøbenhavn.

Skibsfører Heise, Korsør.

Lokomotivfører O. Larsen, Kjøbenhavn.

Værkmester P. Mikkelsen, Aarhus.

Banebestyrer Seemann, Kjøbenhavn.

Assistent Frøken Westergaard, Kjøbenhavn.

Trafikinspektør Wissenbach, Fredericia.

Personalia.

¹/₁₁ 09.

Forfremmede er:

Lokomotivfyrbøder Nr. 192 E. L. C. Mathiesen, Korsør, til Lokomotivfører Nr. 16 i Esbjerg

Haandværker Nr. 7108 U. Sørensen, 2. Kreds, til Lokomotivfyrbøder Nr. 192 i Korsør

Haandværker Nr. 7109 J. M. M. Jensen, 2. Kreds, til Lokomotivfyrbøder Nr. 449 i Korsør

Haandværker Nr. 2111 J. Hansen, Aarhus Værksted, til Lokomotivfyrbøder Nr. 591 i Gjedser

Forflyttede er:

Lokomotivfører Nr. 778 S. A. Jensen, Esbjerg, til Frederikshavn

Lokomotivfyrbøder Nr. 617 P. A. Jensen, Korsør, til Slagelse

Lokomotivfyrbøder Nr. 632 A. P. Andersen, Slagelse, til Nyborg

²/₁₁ 09.

Død:

Lokomotivfører Nr. 103 C. Andersen, Aarhus H.

Tandlæge Wilh. Amsinck,

Vesterbrogade 45

(Vesterbrotorv — 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

⌘ Olfert Jespersen, ⌘
Æbildgaardsgade 3, Kjøbenhavn.

Adressefortegnelse.

Formanden:

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

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16^{III}, Kjø- benhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

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

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.