



18. Aarg. Nr. 9.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. Maj 1918.

Fra Aarsmøderne.

Atter i Aar forelaa der meget vigtige Sager til Behandling, ja, den vigtigste af dem alle forelaa til Behandling, nemlig Behandling af Spørgsmaalet om de Lønkrav Foreningen skal fremsætte. Desuden forelaa atter i Aar Forslag om Kontingentforhøjelse, Forslag om Oprettelse af en Kampfond og Forslag til Vedtægter for denne Fond og for Reservefonden. Endvidere forelaa et Forslag om Udvidelse af Hovedbestyrelsen. Desuden var der paa Dagsordenen Valg af Formand, som i Aar havde særlig Interesse, fordi vor mangeaarige Formand paa Grund af Alder trak sig tilbage.

Spørgsmaalet om vore Lønkrav var sat paa Dagsordenen for begge Kredses Generalforsamlinger og affødte begge Steder en livlig og stærkt interesseret Diskussion. Paa et Dagen i Forvejen afholdt Hovedbestyrelsesmøde var det besluttet at foreslaa Kredsene at nedsætte et Udvalg bestaaende af 3 Medlemmer fra hver Kreds samt 3 Medlemmer af Hovedbestyrelsen for at bearbejde det Materiale der forelaa og for at formulere vore Lønkrav og fremsætte motiveret Forslag paa Delegeretmødet. Lokomotivførerkredsens Behandling af Beretningen trak meget længe ud og som Udgang paa denne valgtes Medlemmer til ovennævnte Udvalg. Lokomotivfyrbøderkredsens Generalforsamling varede ikke saa længe, man naaede der forholdsvis hurtig Enighed om dette Spørgsmaal.

Under Behandlingen af Beretningen frem-

hævedes det fra mange Sider, at Dyrtidstillægget for i Aar med et 5te Tillæg maatte betydelig over 800 Kr. Da Behandlingen af denne var tilendebragt paa Delegeretmødedagen kom Spørgsmaalet om Fastsættelse af Lønkravene for. Organisationens Repræsentant i C. O., Lokomotivfører M. Mortensen, Esbjerg, redegjorde i en længere Tale paa et Udvalgsflertals Vegne for det Resultat man var kommet til. Lokomotivfører H. Kann indtog en Mindretalsstilling og redegjorde for denne. Der paafulgte nu en livlig Diskussion, under hvilken egentlig talt kun to Synspunkter gjordes gældende. Et Flertal af de Delegerede var for at følge Flertalsindstillingen. Resultatet af Forhandlingen blev da dette, at Flertalsindstillingen vedtoges, men samtidig fik Hovedbestyrelsen frie Hænder til at ændre Forslaget, saaledes at det kom til at passe ind i det Forslag, som C. O. II til sin Tid skal indsende til Lønningskommissionen. Vi har den Trø, at lykkes det at gennemføre det vedtagne Forslag, skal det nok bringe Tilfredshed blandt Medlemmerne. Paa den anden Side er det vedtagne Forslag saaledes, at man med Sikkerhed tør vente, at det vil blive mødt med Forstaaelse og at det, saglig begrundet som det er, ikke kan afvises. Det er, som det ogsaa blev betonet, ikke et Forslag, der kan pranges om, det er et Mindstekrav, som maa imødekommes, forsaavidt Hensigten med den forestaaende Revision er den, at stille Tjenestemændene paa nogenlunde samme Levefod som Landets øvrige Borgere og forsaavidt det

er Hensigten at skabe Ro om dette Spørgsmaal.

Vi tror som sagt, at Lokomotivmændene vil møde den Forstaaelse, som er nødvendig til Forslagets (Kravets) Gennemførelse saavel i Lønningskommissionen som i Rigsdagen og paa den anden Side tør Lokomotivmændene tage sig til Indtægt, at Buen ingenlunde er spændt højt, men netop saaledes som den skal spændes for at naa Maalet. Vi mener, at Lokomotivmændene har Ære af den Beslutning de tog paa Delegeretmødet, en Beslutning, som Lokomotivmændene da ogsaa alle støtter af al Kraft og agter at søge gennemført med de Midler, der haves til Raadighed, og vi ved, at Hovedbestyrelsen energisk vil benytte disse. Fra de norske Lokomotivmænds Lønkamp ved vi, hvad det eventuelt kan føre til, og vi lærte deraf eller høstede paany den Erfaring, at for at den fornødne Vægt kan være bag Ordene maa Lokomotivmændene søge skaffet Kapital til Veje, og derfor fremsattes der et ret radikalt Forslag om en Kontingentforhøjelse paa 100 pCt. for at kunne imødegaa alle Situationer. Vi vidste af Erfaring, at Udskrivning af Ekstrakontingent møder megen Modstand, ligesom Foranstaltninger af denne Art under visse Forhold kan komme bagefter. Der var derfor intet Valg, man maatte skride til en Forhøjelse af Kontingentet og da en saa stor Forhøjelse, at det blev mulig hurtigt at faa samlet Kapital. Som bekendt foreslog Hovedbestyrelsen denne Kontingentforhøjelse paa den Maade, at Forhøjelsen blev tilbagebetalt Medlemmet ved Afsked eller Afgang fra Tjenesten. Imidlertid viste det sig, at der gennemgaaende var Enighed om, at Kontingentforhøjelsen skulde vi have, man var derimod ikke enig om, hvorvidt Beløbet skulde tilbagebetales eller ikke. Til Slut vedtoges Kontingentforhøjelsen, og det vedtoges, at den skulde træde i Kraft fra 1. Juli i Aar, men samtidig besluttedes det at sende ud til Urafstemning om Beløbet skulde tilbagebetales eller ikke. Dette vil nu ske i nærmeste Fremtid. Tillige vil det komme til Urafstemning om Renterne af Kapitalen ogsaa skal forblive i Kampfonden. De foreslaaede Vedtægter saavel for Reservefonden som for Kampfonden skal vi ikke opholde os ved, men Vedtægterne

for sidstnævnte kan under ingen Omstændigheder gøres færdige forinden Resultatet af Urafstemningen foreligger. Det af Hovedbestyrelsen fremsatte Forslag om Udvidelse af Hovedbestyrelsen forkastedes. Der førtes en længere Diskussion om dette Forslag; men da det viste sig, at der ikke indenfor Hovedbestyrelsen var fuld Enighed om Forslaget, fandt dette ikke den nødvendige Støtte.

Kort efter dette Forslags Forkastelse skred man til Valg af Formand. Der var i Henhold til forskellige Forslag sket nogen Forskydning i Rækkefølgen af Punkterne paa Dagsordenen.

Det viste sig snart, at dette ikke skulde gaa saa glat, men Aarsagen hertil var den, at det af mange Delegerede var ventet, at det førømtalte Forslag om Udvidelse af Hovedbestyrelsen var bleven vedtaget, da dette ikke skete opstod der to Kandidater til Formandsposten. Som bekendt ønskede Lillie ikke at forblive i Stillingen som Kredsformand, hvorfor man indenfor Lokomotivfyrbøderkredsen besatte denne Post med L. Rasmussen, Skanderborg. Imidlertid havde man sikkert haabet indenfor denne Kreds, at ovenømtalte Udvidelsesforslag var bleven vedtaget, hvorved der havde været skabt Mulighed for at faa Lillie valgt ind i Hovedbestyrelsen. Men som sagt Forslaget forkastedes og der ved opstod Ønsket om at søge Lillie bevaret for Foreningsarbejdet, og der var da ingen anden Mulighed herfor end gennem Formandsposten. Da derfor Formandsvalget kom til Behandling, fremsatte adskillige Delegerede deres Syn paa Sagen og saavel Mortensen som Lillie blev straks foreslaaede. Derpaa fulgte nu en meget alvorlig Diskussion om dette Valg, fordi begge Kandidater i fuldt Maal var kvalificerede til Posten og havde Medlemmernes Tillid og fordi man mente, man ikke havde Raad til at undvære nogen af disse dygtige Organisationsmænd i den kommende Tid. Der blev blandt andet rettet Henvendelse til Mortensen, om han vilde vedblive som Kredsformand, hvis han ikke valgtes til Formand.

Til dette Spørgsmaal svarede Mortensen ubetinget Ja. — Nu laa Landet saaledes, at valgtes Mortensen til Formand, stod Lillie helt udenfor Ledelsen, og vi tror, at dette

har været ret afgørende for Valget; man har ikke ønsket, at dette maatte ske.

Resultatet af disse Overvejelser, blev da dette, at Lillie valgtes med 53 St., Mortensen fik 41 St.

Dermed har Delegeretmødet for første Gang valgt en Lokomotivfyrbøder til Foreningens første Poste.

Vi tror, at det fra alle Sider erkendes, at vor nye Formand er i Besiddelse af de Kvalifikationer, de Egenskaber, som er nødvendige til denne Posts Bestridelse, og vi tror og ved, at han er sig bevidst, at den kommende Tid vil blive rig paa Arbejde for Gennemførelse af den Sag, som ligger Medlemmerne stærkt paa Sinde, nemlig Lønsagen. Vi antager, at Foreningens Medlemmer alle er saa kultiverede, at Spørgsmaalet om Formandens tjenstlige Stilling bliver af underordnet Betydning. Iøvrigt har Lillie været Formand for Forretningsudvalget det sidste Par Aar og derigennem haft Lejlighed til at behandle Sager fra begge Kredse, men i Bevidstheden om, at Lillie har Evnerne samles man om ham og enige støtter ham, saaledes at han kan staa fast og stærk, saa at de store Opgaver, der ligger for til Løsning, ogsaa kan faa den bedste Løsning.

Der var kun en af de valgte Delegerede udebleven, ellers var Forsamlingen fuldtallic. Generaldirektøren havde atter i Aar med vanlig Forekommenhed imødekommet Organisationens Henstilling om Tjenestefrihed til de Delegerede, idet der var udgaaet Skrivelse til Distrikterne om i saa vid Udstrækning som mulig at give de Delegerede Frihed. For denne Imødekommenhed siger vi Tak.

Formandsskiftet.

Som andet Steds meddelt ønskede vor Organisations mangeaarige Formand, Hr. Lokomotivfører Chr. Christensen, Esbjerg, sig fritaget for dette Hverv.

At skrive om Christensens Virksomhed i Organisationens Tjeneste, er det samme som et skrive dennes Historie. Christensen har fulgt Organisationen fra dens Begyndelse. I

det første Par Aar som et interesseret og meget virksomt Medlem og derefter som Formand.

I August 1901 valgtes han paa en ekstraordinær Generalforsamling og hver Gang han siden har været paa Valg er han bleven genvalgt, aldeles enstemmig.

Mange er de Storme, der paa vore Aarsmøder er gaaet hen over hans Hoved, men altid har han forstaaet at bevare den Ro, der har præget hele hans Virksomhed, og altid, naar Stormen var forbi, var han den hyggelige og elskværdige Kammerat som før.



Chr. Christensen.

Straks ved C.s Tiltrædelse var der Vanskeligheder. Der var da vedtaget nye Love, som flere Steder mødte stærk Modstand, som dog hurtig overvandt. I 1905 begyndte Bevægelsen for en særskilt Forening for hver af de to Kategorier, der medførte Dannelsen af en Lokomotivførerforening. I 1912 blev Foreningen reorganiseret for at aabne Vejen for en Forstaaelse mellem Lokomotivmændene. Reorganisationen efterfulgtes i 1915 af en Revision, hvorefter Enighed opnaaedes mellem Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere om at samles indenfor D. L. F. Vor nu afgaaede Formand har altid holdt paa, at de to Grupper burde staa sammen, og det var kun Ønsket om at se Lokomotivmændene i enigt Samarbejde, der overvandt hans Modstand mod at gaa med til den ændrede Organisationsform.

Nu da Christensen afgaar staar Lokomotivmændene enige indenfor den samme Ramme, saa bogstaveligt endog, at kun 10 Lokomotivførere staar udenfor, medens alle Lokomotivfyrbøderne — hver og én — er Medlemmer.

Vor gamle Formand kan saaledes med Tilfredshed se tilbage paa sin Virksomhed, han har naaet at føre Organisationen frelst gennem alle Storme og paa en klog og værdig Maade undgaaet alle Skær, hvor vort Organisationskib var udsat for Stranding.

Vi vil da, i Forvisningen om, at blandt vore Medlemmer har C. kun Venner, bringe Christensen vor og alle Medlemmers varmeste Tak for alle de mange Aars gode Arbejde og ønske at vi endnu i mange Aar maa se ham sund og rask — og som altid glad — imellem os.



Rich. Lillie.

Vor nyvalgte Formand, Hr. Lokomotivfyrb. Rich. Lillie, behøver egentlig ingen Præsentation, han er kendt af alle Lokomotivmænd ved de danske Statsbaner.

Lillie begyndte sin Virksomhed som Tillidsmand indenfor Organisationen, som Kasserer i Østerbro Afdeling. Ved Delegeretmødet i Fredericia 1911 valgtes han ind i Hovedbestyrelsen som Repræsentant for Lokomotivfyrbøderne. Straks efter hans Indtrædelse her begyndte Arbejdet for en Samling af Lokomotivmændene, og ved Reorganiseringen i 1912 valgtes han af Lokomotivfyrbødernes Hovedafdelingsgeneralforsamling som dennes Formand. Ved Revisionen i 1915 over-

gik han til Stillingen som Kredsformand. Lillie er Medlem af Nordisk Lokomotivmands Forbunds Sekretariat og Medlem af Fællesudvalget, hvis Næstformand han er, og i de sidste Par Aar har han været Formand for D. L. F.s Forretningsudvalg.

Han har saaledes efterhaanden faaet fat i alle de Traade, der styrer vort Foreningsskib, og det er ikke uden Grund disse er betroet ham, thi han har altid energisk og fast støttet af en glimrende Hukommelse arbejdet paa Gennemførelsen af de Sager, som har været lagt i hans Hænder. Nu, da han har naaet Foreningens første Tillidspost, og det kan med Sandhed siges, at han møder med alle Forudsætninger for at kunne udfylde Pladsen saavel repræsentativt som i det daglige Arbejde, ønsker vi at møde ham med et hjerteligt Velkommen, i Haab om, at det maa lykkes ham i Forbindelse med hans dygtige Medarbejderstab at føre Foreningen frem og at bringe dens første og største Sag — Lønningssagen — lykkeligt i Havn.

Vi vil da slutte med Ønsket om, at Medlemmerne vil samles om vor nye Formand i Enighed, hjælpe ham og styrke ham, saaledes at Arbejdet der ligger for kan blive baaret frem i den rette Aand.

Tjenestemandsbewægelsen.

Midler til Fremme af Samfølelsen mellem de øvrige Stænder og Tjenestemændene.

= Vi stats- og kommunalt ansatte Funktionærer og Embedsmænd har alle været fælles om at gøre den bitre Erfaring, at den øvrige Befolkning sætter Skel mellem sig og os, idet de betragtes os som udelukkende Forbrugere, ikke som Frembringere af virkelige Værdier, som Snylledyr paa Samfundslegemet, som Modtagere af de Skatter, vore umiddelbart producerende Medborgere betaler i deres Ansigts Sved. Det er utvivlsomt i første Række netop denne ganske fejlagtige Bedømmelse af vort Arbejdes Betydning for Samfundet, der har aabnet vore Øjne for, at vi udgør en Stand og har muliggjort det for vor Stands Foregangsmand i Løbet af kort Tid at

danne Tjenestemandssammenslutningen af 1917. „Fællesrepræsentationen for offentlig ansatte Tjenestemænd i Danmark“, som indenfor sine Rækker tæller ca. 60,000 Tjenestemænd, overordnede og underordnede, Sølvsnore og Guldsnore, ganske vist af højst forskellige politiske Anskuelser, men enige om gennem vor nye Organisation at ville bibringe de øvrige Stænder Forstaaelsen af, at det er unaturligt saaledes at sætte Skel mellem den øvrige Befolkning og os, at vi er Producenter, Frembringere af Samfundsværdier, lige saa vel som de andre Stænder, at vi Tjenestemænd uimodsigeligt danner et højst nødvendigt Led i hele Produktionsprocessen, at Lærerne frembringer kulturelle Værdier derved, at de uddanner Menneskene og gør dem uduelige til Producenter, at Trafikens Tjenestemænd sørger for en Fremskyndelse af Produktionsprocessen ved Fordeling af de bevægelige Varer osv., enige om at vilde bibringe de øvrige Stænder Forstaaelsen af, at det vilde betyde en Ulykke for vort Samfund, om Udøvere af saa vigtige Led i Samfundsmaskineriet som Jernbane- og Postvæsen, som Opdragelsen og Uddannelsen af vore Børn, som Optræning af Told og Skatter osv., rekrutteredes af Skolernes daarligere begavede eller sløve eller upaalidelige Elever, medens den dygtigste Arbejdskraft gik til de frie Erhverv, enige om at vilde bibringe de øvrige Stænder Forstaaelsen af, at vi baade er nyttige Medborgere i vort Samfund og føler os som Samfundsarbejdere med de andre Stænder, at det er en gensidig Forstaaelse, en fuldt relfærdig Værdsættelse af hinandens Arbejde, en Udligning af alle Befolkningsklassers Levevilkaar, der er vort Maal. Som der er en dybt bundende Samfølelse mellem alle fæstansatte indbyrdes, saaledes er der ogsaa blandt det store Flertal af Tjenestemænd Forstaaelse af, at vi bør stræbe hen imod, at der bliver virkelig Samfølelse mellem de øvrige Stænder og Tjenestemændene. Den Kløft, der er mellem dem og os, er det vor Agt at udfylde, ikke at grave bybere; det er saavist ikke paa Forhaand Krig mod de øvrige Stænder, vi vil.

Tjenestemændene bør dog gøre sig klart, at det ikke er tilstrækkeligt til Opnaaelse af denne vor Hensigt, at al den forskellige Uret,

der er øvet mod os, bliver alsidigt og dygtigt belyst gennem vore Fagblade og vore offentlige Møder, at det ikke er tilstrækkeligt, at vi dømmere de andre for den Uret, man gør os, men at vi gør klogest i at begynde med at dømme os selv.

Vi bør gøre os klart, at vi selv oprindelig har skabt noget af den Uvilje, der findes imod os, og at endnu den Dag i Dag adskillige af Tjenestemændene bidrager til at sætte Skel mellem de andre og os. Fra ældgammel Tid findes der blandt mange af vort Lands Borgere, dog i Særdeleshed blandt Landbefolkningen, en rodfæstet Mistillid til alt, hvad disse Mennesker mest frygtede kom til dem gennem uniformerede Embedsmænd, gennem snæversynede Personer, som ringeagtede Borgeren og Bonden, og naar denne Opfattelse er blevet ved at holde sig, efter at Staten er saa ganske forvandlet, efter at dens Embedsmænd ikke mere blot er Ordenshaandhævere, Skatteopkrævere o. desl., men Medarbejdere indenfor det producerende, arbejdende Samfund, „Arbejdere“ i lige saa høj Grad som Haandværker og Bonde, da er Statsfunktionærerne selv ikke uden Skyld heri. Er det ikke en Kendsgerning, at den gamle utiltalende Embedsaand, Ringegten for den øvrige Del af det arbejdende Folk gik i Arv til denne nye Art af Embeds- og Bestillingsmænd? Haanden paa Hjertet — findes der ikke endnu blant vore altfor mange Tjenestemænd rundt om i Landet Rester af den gamle taabelige Overtro, at vi er en privilegeret Stand, blot fordi vi er statsansatte og har Guldtresse om Kasketten. Den Tone, Tjenestemændene anvender overfor de Kunder, vi sælger vore Varer til, er ikke altid saaledes, som en privat Forretningsdrivende vilde kræve af sine Funktionærer. Tjenestemændene vilde gøre klogt i at befri sig helt for disse Levninger fra en længst forsvunden Tid; thi saa længe vi vedbliver at „ophøje os selv“, og de andre som Følge deraf vedbliver at „fornedre os“, er det Tjenestemændene selv, som medarbejder vore Agitatorers Arbejde for at bedre vore Kaar.

Hvad yderligere hver enkelt Tjenestemand kan gøre for at lette vore Agitatorer deres Arbejde for at bibringe den øvrige Befolkning

Forstaaelsen af, at ogsaa vi er Frembringere af Værdier, Medarbejdere indenfor vort Samfund, er at dygtiggøre sig til sit Arbejde. Vi maa udføre vor Gerning saaledes, at vi tiltvinger os Respekt blandt Befolkningen. Atter her maa hver enkelt Tjenestemand begynde med at dømme sig selv, med daglig at spørge sig selv, om han har været sig sit Ansvar bevidst, om man har forstaaet, hvad det betyder for det Samfund, hvori man er Medborgere, at man udfører sit specielle Arbejde saa godt som overhovedet muligt, dette maa til, om vore Repræsentanter med det bedste Udbytte skal kunne arbejde for at bibringe Befolkningen den rette Forstaaelse af vort Arbejdes Betydning og af, hvilke Lønninger man bør give os derfor.

I Tilslutning til de enkelte Tjenestemænds Arbejde for at dygtiggøre sig selv, maa da hver enkelt Etats Organisation arbejde for en stedse mere vidtgaende Specialisering af Fagene, f. Eks for en stedse forøget Udskillelse af Postekspeditionerne fra Jernbanestationerne eller af Telegrafstationer fra Postkontorerne. Kun et Fag kan den overkomme, der stiller de største Krav til sig selv, der forstaar, hvad han skylder Publikum. Vore Fag er saamænd tilstrækkelig alsidige endda. Statens forretningsdrivende Institutioner maa lære af de private Foretagender, hvorledes Kunder bør betjenes og kan gøre Fordring paa at blive betjente. Og hver enkelt Organisation bør i særdeleshed arbejde for Indførelse af Reforme til Fremme af Kappelysten blandt Tjenestemændene.

(Fortsættes).

Sikkerhedskommissionen.

Den efter Bramminge-Ulykken nedsatte Kommission angaaende Sikkerhedsforholdene ved Statsbanerne har nu afgivet sin Betænkning.

Til Formand for denne Kommission, som blev nedsat den 15. Oktober 1913, valgte Ministeriet Gehejmekonferensraad G. A. Hagemann og til Medlemmer af Kommissionen d'Hrr. Statsbaneauditor Andersen, Formanden for Stærkstrømskommissionen, tidligere Belysningsingeniør ved Statsbanerne, J. B. Bruun, Maskiningeniør Dorph, Signalinspektør Elver, Direktør Helper, Overbanemester Henningsen, Distriktschef Hiort-Lorenzen, Stationsforstander Ibsen, Direktør for Burmeister &

Wains Maskin- og Skibsbyggeri, Ivar Knudsen, Lokomotivfører I. I. Nissen og Generalsekretær Fr. V. Petersen.

Senere indtraadte Telegrafmester C. A. V. Andersen i Kommissionen, og ved Ingeniør Bruuns Død indtraadte Direktør Flor.

Da Kommissionens Formand, Gehejmekonferensraad Hagemann afgik ved Døden — paa et Tidspunkt da Arbejdet allerede var vidt fremskredet — overdrog Ministeriet til Generalsekretær Fr. V. Petersen som Formand at lede Kommissionens tilbagestaaende Arbejder.

Som Sekretær har fungeret Ekspeditionssekretær i Trafikministeriet Knud Gregersen samt daværende Ingeniørassistent Falck, der ved sin Udnævnelse til Baneingeniør maatte fratræde, og Kommissionen har derefter som faglig Bistand knyttet til sig d'Hrr. Kontorchef Esmarch, Trafikinspektør Juel-Hansen, Assistent A. L. Ohmeyer og Baneingeniør Schmedes.

Ved Kommissoriet blev det af Ministeriet stillet Kommissionen som Opgave at prøve „Hensigtsmæssigheden af de Foranstaltninger, som er træfne ved Statsbanerne til Opretholdelse af Sikkerheden — herunder de i saa Henseende gældende Forskrifter og disses Gennemførelse, bestaaende tekniske Anlæg og Indretninger, disses Betjening samt Benyttelsen af Materiellet“ og derefter „afgive Betænkning og Indstilling angaaende de ommeldte Forhold“. Kommissionen har derefter betragtet det som sin Opgave at foretage en Gennemgang af de forskellige Grene indenfor Statsbanevirksomheden med Henblik paa, hvorvidt de bestaaende Tilstande paa Banerne kan siges at byde det rejsende Publikum fornøden Sikkerhed, og saaledes at man, hvor Forbedringer af de bestaaende Forhold maatte anses for opnaaelige, ikke har indskrænket sig til at henlede Opmærksomheden herpaa, men tillige har henpeget paa Foranstaltninger, sigtende til at tilvejebringe den forøgede Sikkerhed, som efter Kommissionens Skøn maatte anses for ønskelig, og gjort Indstilling i saa Henseende.

Forholdene vedrørende Sejladsen med Statsbanernes Færger og Skibe har dog ikke været inddragne under Kommissionens Undersøgelser, da disse Forhold er bestemte ved den almindelige Lovgivning.

Indenfor Kommissionen har der været nedsat forskellige Udvalg, hvortil Behandlingen af visse Grupper af ensartede Spørgsmaal har været henvist.

Disse Udvalg har været:

Udvalget angaaende de banetekniske Anlæg: Distriktschef Hiort-Lorenzen (Formand), Maskiningeniør Dorph og Overbanemester Henningsen.

Udvalget angaaende Signal- og Sikringsanlæg, Telegraf- og Telefonanlæg: Signalinspektør Elver (Formand), Ingeniør I. B. Bruun, Telegrafmester Andersen og Lokomotivfører Nissen.

Udvalget angaaende Materiellet, dets Benyttelse og Betjening: Maskiningeniør Dorph

(Formand), Direktør Ivar Knudsen og Lokomotivfører Nissen.

Udvalget angaaende Togtjenesten og Sikkerhedstjenesten paa Stationerne: Direktør Helper (Formand), Auditor Andersen og Stationsforstander Ibsen.

Endelig har der været nedsat et Redaktionsudvalg med den Opgave at sammenarbejde de forskellige Udvalgsbetænkninger og behandle de Spørgsmaal, der angik Personalet som Helhed, navnlig Personalets Uddannelse og Instruktion, Kravet til Personalets Ædruelighed og Spørgsmaalet om Tjenestetidens Længde. Dette Udvalg har bestaaet af Generalsekretær Fr. V. Petersen (Formand), Auditor Andersen og Direktør Floor samt Formændene for de fire ovennævnte Udvalg: Maskiningeniør Dorph, Signalinspektør Elver, Direktør Helper og Distriktschef Hiort Lorenzen.

Betænkningen er et stort og omfangsrigt Værk (275 Sider samt 203 Sider Bilag) og bærer Præg af den faglige Indsigt, Kommissionens Medlemmer raader over.

Kommissionen gør Rede for, i en sikker og rolig Form, hvad Hensynet til det rejsende Publikums Sikkerhed kræver udover det, der allerede er gjort i saa Henseende.

Vi skal i en Række Artikler i følgende Numre af Bladet gengive en Del af Betænkningen, som har Interesse for Lokomotivmændene.

Sikkerheden paa Banerne.

I sin Betænkning gør Kommissionen først Rede for, hvorledes Antallet af Ulykkesilfælde i Forhold til Færdselen paa Banerne stiller sig i Sammenligning med de tilsvarende Tal ved en Række andre Jernbaneomraader. Sammenligningen omfatter foruden Statsbanerne 11 andre Driftsomraader, nemlig de danske og svenske Privatbaner, Statsbanerne i Norge, Sverige, Prøjsen, Sachsen, Bayern, Württemberg, Baden og Nederlandene samt det hollandske Jernbanelokomotiv selskab.

I Perioden 1904—05—1913—14, som omfatter Brammingeulykken, var Antallet af rejsende, som forulykkede, 0,35 pr. 100 Mill. Personkilometer, hvilket er omtrent som i Preussen (0,33) og væsentligt under Middeltallet for de øvrige betragtede Baner (0,49) i blandt hvilke Statsbanerne i saa Henseende indtager den 5. Plads, og vore Baner maa saaledes antages med Hensyn til de rejsendes Sikkerhed at indtage en ganske gunstig Stilling.

For Jernbanepersonalets Vedkommende er Antallet af forulykkede 0,74 pr. 1 Mill. Togkilometer eller 0,23 pr. 10 Mill. Vognkilometer, omtrent svarende til Middeltallene (0,69 henholdsvis 0,22), og i begge Forhold staar Statsbanerne paa den 6. Plads. I Forhold til Vognbevægelsen har Tallet af dræbte i hvert af de 3 sidste Tiaar været henholdsvis 0,29, 0,41 og 0,23 og de haardt saaredes Antal henholdsvis 0,92, 1,16 og 0,49; saa der synes her i det sidste

Tiaar at være foregaaet en Forandring til det bedre.

Med Hensyn til det samlede Antal Ulykkesilfælde med dødelig Udgang er Forholdet derimod mindre gunstigt. Disse Tal, som foruden rejsende og Jernbanepersonale omfatter de fremmede Personer, som forulykker ved uagtsomt eller forsætlig at færdes paa Banen, er 1,89 pr. 1 Mill. Togkilometer og 0,59 pr. 10 Mill. Vognakselkilometer, hvilke Tal vel ikke afviger særlig meget fra Middeltallene for de øvrige Baner (henholdsvis 1,53 og 0,52), men Statsbanerne kommer dog alligevel helt ned paa 9.—11. Plads i Rækken; det antages, at Tallene paavirkes noget ugunstigt derved, at for Statsbanernes Vedkommende er medregnet Selvmordere, hvilket de fleste andre Baner ikke gør.

Det absolutte Antal af forulykkede i Perioden 1903—04—1913—14 gennemsnitlig pr. Aar opgøres saaledes:

	Døde	Haardt saaredes
Rejsende	2,7	6,5
Jernbanepersonale	9,7	20,8
Fremmede Personer	12,8	5,1
Ialt	25,2	32,4

Kommissionen har endvidere foretaget en Gennemgang af Auditørsagerne fra 1906 til 1913, og den derover byggede Oversigt over Arten af de forskellige Sager, som har foreligget, har været benyttet som Vejledning under Kommissionens Arbejde. De enkelte Grupper af Uheld — her skal kun nævnes, at Fortegnelsen omfatter 14 Tilfælde, i hvilke der er kørt ind paa Spor, der var besat af andet Tog, medens 13 Tilfælde handler om Kørsel forbi Stop-signal paa Stationssignaler, deraf 4 Tilfælde i usigtbart Vejr.

Personalets Uddannelse.

For Lokomotivpersonalet foreslaas oprettet særlige Kursus med afsluttende Prøve saavel for Lokomotivfyrbødere som for Lokomotivførere, forinden Udnævnelsen i disse Stillinger finder Sted. Kommissionen omtaler i denne Forbindelse den i 1902 indførte men atter ophævede Lokomotivførerprøve, som blandt andet omfattede Eksamination i praktisk Færdighed, Kendskab til Lokomotivernes Konstruktion, Behandling af Uheld samt Kendskab til de gældende Reglementer og anfører, at der ikke dengang blev ydet Personalet nogen Vejledning paa Kursus, og at Personalet derfor var henvist til ved Selvstudium at tilegne sig den fordrede teoretiske Viden gennem „Lærebog i Maskinvæsen“.

Den for Opnaelsen af Stillingen som Lokomotivfører eventuelt fastsatte Prøve burde — mener Kommissionen — mulig gøres obligatorisk for Opnaelsen af ledende Stillinger indenfor Maskintjenesten, og for de unge Ingeniørers Vedkommende anses det for ønskeligt at faa indført en mere systematisk Uddannelse, navnlig i den praktiske Værksted- og Lo-

komotivtjeneste, særlig Sikkerhedstjeneste og Togtjeneste.

Kommissionen har endvidere gjort sig bekendt med den Kundskabsmasse, der kræves erhvervet for Bestaaelsen af de forskellige for Personalet i Trafiktjenesten foreskrevne Prøver og udtaler herom, at den praktiske og teoretiske Uddannelse, som Personalet skal gennemgaa forinden de forskellige Tjenestekategorier, maa være en Borgen for et veludannet Personale.

Med Hensyn til Personalets Instruktion gennem Ordre og Reglementer udtaler Kommissionen, at en hensigtsmæssig Instruktion af Personalet er særdeles vigtig for Driftssikkerheden.

Kommissionen tager ikke Stilling til Formerne for Ordre og Instruktioner m. v., men udtaler om et af Jernbaneforeningen indsendt Forslag, at det paa flere Punkter maa kunne danne Grundlaget for en Revision af Ordrene, idet man dog betvivler, at en saa vidtgaende Døling som den foreslaaede vil være praktisk. Kun anføres det som ønskeligt, at Ændringer til Reglementerne altid udgives som Tillæg, at man ved mere gennemgribende Ændringer foretager Omtryk af hele Afsnit samt at Optrækning og Sammen dragning af Ordre og Bestemmelser med nyere tilkomne foregaaer til bestemte Terminer med faa Aars Mellemlum.

Til Brug for Lokomotivpersonalet foreslaas derhos udarbejdet en særlig Form for Tjenestekøreplaner, hvorved der kan gives Lokomotivføreren et samlet Overblik over under hvilke Forhold hvert enkelt Tog skal fremføres, idet man formener, at Tjenestekøreplanen, som den nu er, giver Lokomotivføreren for faa Oplysninger og henviser ham til at søge Oplysninger andetsteds om Forhold, som mere praktisk kunde anføres ved de enkelte Tog.

I første Række anser Kommissionen det for ønskeligt, at alle fakultative Tog og hyppigt løbende Assistanacetog optages i den foran foreslaaede Køreplan.

Ud for de enkelte Tog bør der derhos angives: den planmæssige Køretid mellem Stationerne, mindste tilladte Køretid mellem Stationerne, Indkørselshastighed til Vigespor, Ophold paa Stationerne, den maksimale Togstørrelse, den gældende Bremsprocent for Toget, Sporbenyttelsen paa Stationerne.

Som indheftet Tillæg bør endvidere optages:

Tiderne og Stederne for Reservehold, Tiderne og Stederne for Rangering med Toglokomotiver, Togenes Ventetider, Togenes Formering.

Tillige anses det for ønskeligt, at Togtiderne trykkes med tydeligere Tal, hvilket har Betydning for Lokomotivføreren under Kørslen.

Hvad iøvrigt angaar Formen for den efter Kommissionens Formening ønskelige særlige Køreplan for Lokomotivpersonalet anbefales, at den i Sverige og Tyskland anvendte Form tages som Mønster. I disse Lande optager hvert Tog en Side i Planen, hvilket for Lokomotivpersonalet er at foretrække for den ved Statsbanerne benyttede Tjenestekøreplan, som i

en ret sammentrængt Form omfatter talrige Tog paa samme Køreplansside, hvilket vanskeliggør Køreplanens Brug under Kørslen.

Paa Grund af den Betydning, som man tillægger Lokomotivpersonalets Synsstyrke, Farvesans og Strækningsskendskab, anfører Kommissionen herom nogle særlige Bemærkninger, af hvilke vi skal citere følgende:

„Lokomotivpersonalet, der har den krævede Synsstyrke, anvendes til al Togkørsel uden Hensyn til, om fuld Synsstyrke eller kun tilladt minimal Synsstyrke er til Stede. Kommissionen vilde finde det rimeligt, om man henviste de ældre Lokomotivførere, som ikke længere uden Brug af Brillor har tilstrækkelig Synsstyrke, til Kørsel paa Sidebanerne.

I øvrigt er man ikke sikker paa, at Lokomotivpersonalet behandles ganske retfærdigt ved den ovennævnte Synsprøve, thi man kan have en udmærket Synsevne paa store Afstande uden at kunne læse fornævnte Tavle sikkert paa kort Afstand. En Synsprøve i Marken burde derfor mulig i Tvivlstilfælde være afgørende; men dette Spørgsmaal maa formentlig forinden Bestemmelse kan træffes, underkastes et lægevidenskabeligt Skøn.

For Toggangens Sikkerhed er det af stor Betydning, at Lokomotivføreren er kendt med den Strækning, han skal befare, og de lokale Forhold paa Stationerne, og navnlig er det af Vigtighed, at han er fortrolig med, hvor de Signaler staar, som har Betydning for Togene.

For at sikre sig, at Lokomotivpersonalet har fornødent Strækningsskendskab, følger man ved Statsbanerne den Regel, at en Lokomotivfører, som skal fremføre Tog over en Strækning, paa hvilken han ikke er kendt, kører nogle Ture over denne Strækning som tredie Mand paa et Lokomotiv for ved Selvsyn og gennem Vejledning af strækningsskendt Personale at lære Forholdene at kende. Dette er en hævdvundet Praxis, som man betragter som betryggende, men der er ikke herom udstedt særlig Forskrift.

I øvrigt vilde Kommissionen anse det for hensigtsmæssigt at fastslaa den Regel, at Lokomotivføreren, hvis det undtagelsesvis maa paalægges ham at føre Tog over en Strækning, han ikke kender, skal anmelde dette for den nærmeste foresatte, som i saa Tilfælde skal drage Omsorg for, at der medgives Lokomotivføreren en strækningsskendt Ledsager.

Kommissionen vil derhos henlede Opmærksomheden paa, at det ved Lokomotivdepoterne i visse Dele af Landet kan være vanskeligt til enhver Tid at have strækningsskendt Lokomotivpersonale til Raadighed, fordi Personalet hyppigt forflyttes. Man følger ganske vist den Regel, at en Lokomotivfører eller Lokomotivfyrbøder skal gøre Tjeneste paa eet Sted i 1 Aar, inden han kan blive forflyttet, men selv med denne Begrænsning foregaaer der talrige Forflytninger fra og til visse Stationer, som er mindre yndede Opholdssteder, og som Personalet derfor gerne søger bort fra. Aarsagerne hertil er forskellige: Stedets

Lønningssats, Familieforhold, Skoleforhold, Klima; Stedets relative Dyrhed o. s. v., Grunde, der vel kan motivere en vis Hensyntagen fra Administrationens Side. Ikke heller kan man vel se bort fra, at Forflyttelse efter Ansøgning bør være Lokomotivpersonalet tilladt ligesom alle andre Tjenestemænd.

Kommissionen har undersøgt, i hvilken Udstrækning Forflytterne foregaar, og fundet, at i Aarene 1900—01 til 1904—05 forflyttedes aarligt efter Ansøgning 11,1 pCt. af Lokomotivførerne og 19,2 pCt. af Lokomotivfyrboderne; i Femaaret 1910—11 til 1914—15 var Forflytternes Antal henholdsvis 11,8 og 13,9 pCt.; for Lokomotivførernes Vedkommende har der saaledes været en mindre Stigning, for Lokomotivfyrbødernes en væsentlig Nedgang. Det er klart, at en aarlig Omskiftning af omtrent 12 pCt. af Lokomotivførerne, væsentlig fra og til et begrænset Antal Lokomotivdepoter, til Stadighed tilfører disse nyudnævnte, ukendte Forere, hvilket paa Steder, hvorfra flere Strækninger udgaar, medfører Knaphed paa strækningskendt Personale, og dette Forhold forværres betydeligt, naar der ved lejlighedsvis stedfindende, særlig talrige Forfremmelser af Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere iværksættes saa mange Forflytninger, at enkelte Depoter i for høj Grad blottes for strækningskendt Personale. Eksempelvis er i 1914—15 udnævnt 100 nye Lokomotivførere, hvilket affødte 97 Forflytninger af nyudnævnte Lokomotivførere, fordelt med 28 til en enkelt Kreds og heraf 14 til et enkelt Depot.

Da Lokomotivførernes Varetagelse af Tjenesten i sin Helhed i saa væsentlig Grad er afhængig af Kendskab til Strækningen og Togene, vil Kommissionen anbefale, at der i Sikkerhedens Interesse vises et vist Maadehold i Forflytningen af netop denne Klasse af Tjenestemænd, hvorhos en stadig Skiften af Personale ved visse Depoter bør søgges imødegaaet ved dertil egnede Midler."



25 Aars Jubilæum.

Den 1. Maj fejrede Lokomotivførerne J. C. Christensen, Aarhus H., A. F. Clemensen, Kjøbenhavn Ø., E. A. C. Hansen, Ribe, P. F. Knudsen, Nyborg, P. V. Mortensen, Viborg, A. B. Pedersen, Slagelse, I. C. Petersen, Aarhus H., og I. P. Pedersen, Kjøbenhavn G., 25 Aarsdagen for deres Ansættelse som Lokomotivmænd.

Jens Christensen, Aarhus H., hører til de

Lokomotivmænd, der altid husker at møde, naar Organisationen kalder. Jubilaren, som gennem Aarene har vundet sine Medansattes Agtelse, vil vi derfor sige en Tak, der sikkert vil finde Tilslutning fra alle, hvorfor vi ønsker ham at Held og Lykke nu og i Fremtiden. — A. F. Clemensen, Østerbro, er kendt af alle de Jernbanemænd, han kommer i Berøring med, som et bravt og godt Menneske, der med godt Humør altid forstaaer at styrke Kolleger, naar der er Modgang. Jubilaren følger sin Organisation med udelst Interesse. Clemensen arbejdede for sin Ansættelse ved Baurne i flere Aar i Tyskland. — Enoch Hansen, Ribe, har vundet sig alle sine Medansattes Agtelse og har kun Venner overalt, hvor han har været. Til Ribe søgte Jubilaren paa Grund af sit mindre stærke Helbred. E. Hansen er et godt Medlem af Organisationen og en brav og flink Kammerat. — P. F. Knudsen, Nyborg, hører med til de mere kendte Ansigter indenfor Organisationen, i hvilken han tidligere indtog en ret fremskudt Plads. I de senere Aar har hans Arbejde i Byrådet, i Ligningskommissionen og som Formand for teknisk Udvalg foruden hans øvrige Tillidshverv lagt saa stærk Beslag paa hans Tid, at han er kommen til at høre til de stille indenfor Organisationen. Jubilaren er et udpræget Arbejdsmand og afholdt af alle han kommer i Berøring med og har spredt Glans over sin Stand. Kolleger og Medansatte vil benytte Jubilæumsdagen til at hædre ham paa hans Fødsdag.

P. V. Mortensen, Viborg, er et godt og præst Medlem af sin Organisation. Kolleger i Viborg finder derfor Anledning til paa Jubilæumsdagen at bringe Jubilaren vor bedste Lykønskning. — I. Chr. Petersen, Aarhus H., hører til de Lokomotivmænd, Aarene glider sporstøt henover trods hans ansvarsfulde Gerning, og hertil bidrager i første Række hans aldrig svigtende Humør. Jubilaren har vundet sig mange Venner blandt sine Medansatte og disse vil sikkert vise ham Opmærksomhed paa Jubilæumsdagen som den trofaste Organisationsfælle, han stadig har været. — I. P. Pedersen, Kjøbenhavn G., er godt kendt af sine Kolleger og Medansatte for sit brede og joviale Gemyt, altid et Smil paa Ansigtet og altid en passende Vittighed til Bedste for hans Omgivelser. Jubilaren vil sikkert paa Jubilæumsdagen møde megen Opmærksomhed fra Kolleger og Venner.

Vi bringer omstaaende Billeder af Jubilarerne, som alle er gode og trofaste Medlemmer af D. L. F., og vi benytter Anledningen til at ønske dem alle hjertelig til Lykke paa Mærkedagen.



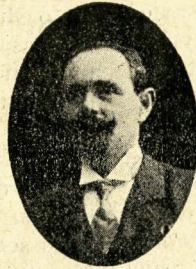


1 Maj 1893

1 Maj 1918



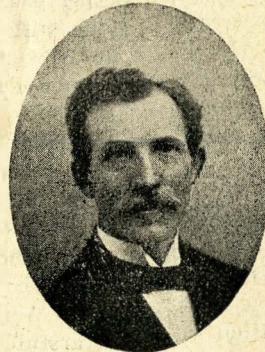
*A. F. Clemensen,
København Ø.*



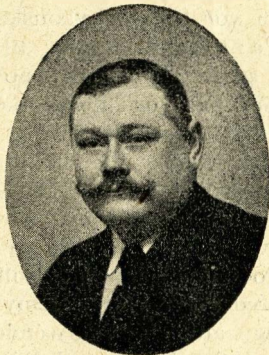
*J. C. Christensen,
Århus H.*



*J. P. Pedersen,
København S.*



P. F. Knudsen, Nyborg.



*P. V. Mortensen,
Viborg.*



*E. A. C. Hansen,
Ribe.*



J. C. Petersen, Århus H.



Resumé

af Forhandlingerne paa Lokomotivførerkredsens
Generalforsamling i Aarhus 24. April 1918.

Kredsformanden bød Velkommen og ledsagede dette med nogle Ord om Situationen.

Man gik derefter over til Dagsordenen.

Punkt 1. Prøvelse af Mandaterne.

Et Udvalg blev nedsat, bestaaende af Eriksen, Gb., og Hviid, Ar.

Mødt var 43 af 45 Delegerede. Mandaterne godkendtes.

Punkt 2. Valg af Mødets Tillidsmænd.

Til Dirigent valgtes Axel Madsen, Gb.

Til Sekretær valgtes S. P. Kjær.

Til Justeringsmand valgtes Aug. Andersen, Ar.

Dagsordenen godkendtes derefter med den Ændring, at Punkt 3 deltes i a og b og at Lønspørgsmaalet behandlede under Punkt 3b.

Punkt 3a. Beretning om Kredsens Virksomhed.

Formanden gennemgik i en udførlig Tale de vigtigste Sager, der var behandlede i det forløbne Aar.

Efter en meget lang Diskussion godkendtes Beretninger.

Punkt 3b. Lønspørgsmaalet.

Formanden redegjorde for Stillingen og foreslog tilslut Forsamlingen at vælge et Udvalg paa 3 Medlemmer til, sammen med 3 Medlemmer af Lokomotivfyrbøderkredsen og 3 Medlemmer af Hovedbestyrelsen, til Delegeretmødet at fremsætte Forslag i denne Sag.

Efter en længere Diskussion vedtoges det at nedsætte et Udvalg.

Hertil valgtes Strand, Ar., Larsen, Vm.; og O. Larsen, Es.

Punkt 4. Regnskabet for 1917.

Kredskassereren fremlagde Regnskabet.

Dette godkendtes.

Punkt 5. Budget for 1918.

Kredskassereren forelagde Budgettet.

Dette vedtoges.

Punkt 6. Valg af Bestyrelse.

C. A. Lillelund genvalgtes. Hviid, Ar., nyvalgtes.

Punkt 7. Valg af Revisor og Revisor-suppleant.

C. M. Højer, Gb., valgtes.

Resumé.

Forhandlingerne paa Lokomotivfyrbøderkredsens
Generalforsamling i Aarhus 24. April 1918.

Kredsformanden aabnede Generalforsamlingen med at byde de Delegerede Velkommen og mindedes med nogle Ord de i Aarets Løb afdøde Kolleger.

Forsamlingen sluttede sig hertil ved at rejse sig.

Punkt 1. Prøvelse af Mandaterne. Formanden oplæste Navnene paa de 45 Delegerede. 1 var fraværende.

Til Prøvelse af Mandaterne valgtes Conrad, Viborg, og Christensen, Es.

Punkt 2. Valg af Mødets Tillidsmænd. Til Dirigent valgtes Hansen, Fa, og Endersen, Gb., til Sekretærer L. C. Christensen, Gb., og G. Nielsen, Ki., og til Justeringsmænd Sørensen og Bille, Ar.

Punkt 3. Beretning om Kredsens Virksomhed. Formanden forelagde Beretningen og oplyste, at man paa den ekstraordinære Kredsgeneralforsamling havde godkendt Ekstrakontingentet og at alle Medlemmer loyalt havde bøjet sig for denne Afgørelse. Omtalte den Taktik, der blev vedtaget paa det ekstraordinære Delegeretmøde. Omtalte, at Lokomotivfyrbødernes Uddannelse er et af de Spørgsmaal, som Kredsbestyrelsen nu mener er sin Løsning nær og meddelte, at der siden sidste Generalforsamling er forfremmet ca. 100 Lokomotivfyrbødere.

Efter nogen Diskussion godkendtes Beretningen.

Punkt 4. Kredskassereren fremlagde Regnskabet for 1917, der godkendtes.

Punkt 5. Kredskassereren forelagde Budgetforslag for 1918. Efter en Diskussion vedtoges Budgetforlaget.

Det vedtoges at forhøje Kredsformandens og Kredskassererens Kontorholdsgodtgørelse til 150 Kr.

Punkt 6. Lokomotivfyrbødernes Lønkrav. Kredsformanden redegjorde i korte Træk for Ogransationens Arbejde i Lønsagen, henpegede paa, at H. B. ikke endnu havde fremsat vore Lønkrav, idet man havde ment, det var mest formaalstjenligt, at de Delegerede ved en Diskussion om Spørgsmaalet fremkom med Forslag, som H. B. saa kunde arbejde videre paa. Efter en længere Debat blev der nedsat et Udvalg paa 3 Lokfyrb., der, suppleret med 3 Lokomotivførere og 3 H. B. Medlemmer, skulde udarbejde Forslag til Delegeretmødet.

Punkt 7. Forslag om Kontingentforhøjelse fra Slagelse Afd. Forslaget blev forkastet.

Punkt 8. Vedtoges.

Punkt 9. Forslag til Lovændring fra Hjælpefonden. Forslaget blev taget tilbage.

Punkt 10. Valg af Kredsformand. Til Kredsformand valgtes L. Rasmussen, Skanderborg. Flere

Talere havde Ordet for at bringe den afgaaede Kredsformand, Lokomotivfyrbødernes Tak for det store Arbejde, han i de 6 Aar, han har været Kredsformand, har udført.

Punkt 11. Valg af Bestyrelse. Valgt belv Kuhn, Kb.

Punkt 12. Valg af Revisor og Revisorsuppleant: V. Johansen og Eshøj, Aarhus.

Generalforsamlingen sluttede med et Leve for Organisationen og den ny Kredsformand. P. A. J.

Resumé

af Forhandlingerne paa Delegeretmødet i Aarhus 25. April 1918.

Formanden bød Velkommen.

Punkt 1. Mandaterne betragtedes som prøvet paa foregaaende Dags Generalforsamlinger.

Punkt 2. Til Dirigenter valgtes Lokf. Axel Madsen, Gb., og Lokfyrb. Hansen, Fa.

Til Sekretærer valgtes S. P. Kjær, Ar., og Lokfb. Hansen, Fa.

Til Justeringsmænd valgtes Lokf. Chr. Højer, Gb., og Lokfyrb. Frode Nielsen, Gb.

Punkt 3. Formanden aflagde Beretningen om Org. Virksomhed. Lillie aflagde Beretning fra Fællesudvalget, Mortensen fra C. O., L. Rasmussen fra Fællesrepræsentationen og C. A. Lillelund fra Laaneforeningen.

Efter en længere Diskussion godkendtes Beretningen.

Punkt 3a. Lønspørgsmaalet.

Det nedsatte Udvalg aflagde Beretning.

Udvalget havde delt sig i et Flertal, repræsenteret ved M. Mortensen, og et Mindretal, repræsenteret ved H. Kann.

Herom førtes en meget lang Diskussion, der resulterede i, at Flertallets Forslag vedtoges. Iøvrigt fik H. B. frie Hænder til det videre Arbejde i denne Sag.

Punkt 4. Organisationens Regnskab 1917.

Regnskabet godkendtes.

Punkt 5. Organisationens Budget 1918.

Vedtoges.

Punkt 6. Beretning om Bladets Virksomhed og Regnskab 1917.

Efter nogen Diskussion godkendtes Beretning og Regnskab og det paa Regnskabet opførte Under-skud bevilgedes.

Punkt 7. Bladets Budget 1918.

Vedtoges.

Punkt 8. Forslag om Indmeldelse i de samvirkende Fagforbund.

Disse henvistes til Undersøgelse af H. B.

Punkt 9. Forslag om Udvidelse af H. B.

Forslaget forkastedes.

Punkt 10. Valg af Formand og Valg af Relaktor. Til Formand valgtes Lokfyrb. Rich. Lillie. Redaktøren genvalgtes med Akklamation.

Punkt 11. Forslag om Kontingentforhøjelse.

Vedtægter for Reserve- og Kampfond.

Kontingentforhøjelse vedtoges og træder i Kraft 1. Juli d. A.

Det udsendes til Urafstemning om Forhøjelsen skal tilbagebetales Medlemmerne eller forblive i Kampfonden.

Punkt 12. Forslag fra Viborg Lokfyrb. Afd. om Kontingentforhøjelse bortfaldt.

Punkt 13. Forslag til Ændring af Anciennitetsreglerne henvistes til H. B.

Punkt 14. Forslag til Ændring af Tjenestetidsreglerne henvistes til H. B.

Punkt 15. Forslag om Uniform fra Str. Lokf. Afd. og Ab. Lokfyrb. Afd. henvistes til H. B.

Punkt 16. Forslag om Honorar til Depotforstandere ved de Depoter, hvor der er stationeret Togmaskiner henvistes til H. B.

Punkt 17. Forslag om Tjenesteboliger henvistes til H. B.

Punkt 18. Forslag fra Gb. Lokf. Afd. til Lovændring toges tilbage og sættes paa Dagsordenen for næste Aars Delegeretmøde.

Forslag fra Gb. Lokfyrb. Afd. til Lovændring toges tilbage.

Punkt 19. Eventuelt Valg af Sekretær og Hovedkasserer udgik af Dagsordenen.

Folketingsvalget.

Resultatet af Folketingsvalget er jo forlængst bekendt. Vi ønsker dog at henlede Opmærksomheden paa, at Rich. Lillie — vor Organisations Formand — opnaaede at blive første Suppleant paa den radikale Liste i Kjøbenhavn. Det var et over al Forventning fint Resultat og vi glæder os over dette, fordi vi haaber at vi inden længe skal se vor Formand tage Plads i Tinget, hvor han forhaabentlig kan bidrage kraftigt til Bedring af Lokomotivmændenes Kaar.

Hjertelig Tak.

Gennem disse Linier beder jeg alle under Maskinafdelingen i Fredericia modtage min hjerteligste Tak for al udvist Deltagelse saavel under min Hustrus lange Sygdom som ved hendes Død.

Min hjerteligste Tak til Personalet ved Maskintjenesten for den store Pengegave, som har gjort mig Byrden lettere. Tillige en Tak til Hr. Lokomotivmester Eriksen for al udvist Imødekommenhed.

C. O. Hansen,

Lokomotivfyrb., Fredericia.

Bladets Expedition.

Medlemmernes Opmærksomhed henledes paa, at Bopælsforandringer altid skal anmeldes direkte til Postvæsenet, til det Posthus gennem hvilket Medlemmet sidst har modtaget Bladet.

Meddelelsen maa være saa tydelig som mulig og baade den fraflyttede og den nye Adresse skal opgives.

Uregelmæssig Levering eller Bladets fuldstændige Udeblivelse maa ligeledes anmeldes til det Posthus hvorfra Bladet modtages, hjælper det ikke, da skal Meddelelse herom tilstilles Ekspeditionen.

Jysk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek.

Det aarlige Eftersyn af Bøgerne finder Sted i Maj — Juni Maaned. Sidste Udlaan foregaar Lørdag den 4. Maj, og alle udlaante Bøger maa være tilbageleverede senest Lørdag den 11. Maj. Biblioteket aabnes atter for Udlaan Torsdag den 6. Juni.

Sjælland-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek.

Paa den ordinære Generalforsamling den 23. Marts blev det fremlagte Regnskab godkendt. Paa den overordentlige Generalforsamling den 20. April blev de foreslaaede Ændringer i Vedtægterne vedtagne. Herefter vil fremtidig de efter Tur fratrædende Bestyrelsesmedlemmer, Revisorer og Suppleanter uden videre blive betragtede som genvalgte, naar de er villige til at modtage Valg og der ikke fra Medlemmernes Side er opstillet andre Kandidatlistor.

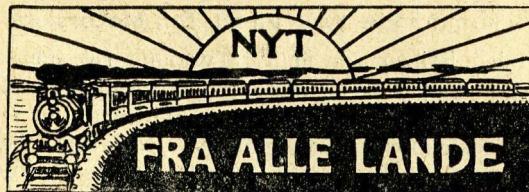
Foreningen af Pensionister.

Foreningen af Pensionister ved Statsbanerne afholder Generalforsamling Søndagen den 12. Maj 1918, Kl. 2, i Jernbaneforeningens Lokaler, Vesterbrogade 18, 1. Sal i Kjøbenhavn.

Dagsorden:

1. Beretning om Virksomheden.
2. Regnskabets Godkendelse.
3. Valg af Formand, 2 Bestyrelsesmedlemmer og 1 Revisor.
4. Forslag til Forandring af Lovene angaaende Nedsættelse af Kontingent m. m.
5. Eventuelt.

Bestyrelsen.



De kvindelige Jernbanefunktionærer i England.

I Stillinger, der tidligere udelukkende var for beholdt Mænd, beskæftiger de engelske Jernbaneselskaber nu Kvinder i tusindvis. Billetkontrollører, Vejere, Portører, Maskinpudserne, Vognvaskere er for største Delen Kvinder: paa de mindre Stationer er ogsaa Forstanderne Kvinder. I Betragtning af det store Antal Funktionærer, det her drejede sig om, blev Jernbanetjenestemændenes Fagforening, National Union of railway men, hurtigt interesseret i at regulere disse Kvinders Arbejdsvilkår. Unionen ændrede derfor sine Love, saaledes at den ligesom saa mange andre engelske Fagforeninger nu, kan optage Kvinder som Medlemmer. Da dette var sket, tog Unionen fat paa en Regulering af Kvindernes Lønsatser. Jernbaneselskaberne betalte nemlig gennemgaaende deres kvindelige Funktionærer 3—4 Shillings mindre om Ugen, end hvad der ydedes Mænd i tilsvarende Stillinger, idet Selskaberne hævdede, at Kvinderne manglede Foruddannelse i Stillingerne.

Forhandlingerne mellem et Fællesudvalg af Jernbaneledere og Fagforeningens Ledelse førte i Følge „Engineering“ til en Overenskomst, hvis Hovedpunkter var følgende:

Jernbaneselskaberne garanterede, at Kvinders Anvendelse i Stillinger, de ikke tidligere havde haft Adgang til, var en af Krigsforholdene nødvendiggjort Foranstaltning, der ikke i nogen Henseende kunde ændre Selskabets Løfte om Genansættelse af Tjenestemænd, der var under Fanerne. Endvidere ene des man om, at Kvinders Anvendelse i Stillinger, de ikke tidligere havde haft Adgang til, som en af Krigens nødvendiggjort Foranstaltning, ikke skulde faa Betydning for den senere Afgørelse af Spørgsmaalet i sin Almindelighed om Kvinders Beskæftigelse i Baneselskabernes Tjeneste. Saa længe Krigen varer skal Kvinder, der er rykkede op i nye Stillinger efter 1. August 1914, betales med den fulde, for Stillingen normerede Minimumsløn. Denne Overenskomst sluttedes i August 1915, men i indeværende Sommer stillede Fagforeningen Krav til Jernbaneselskaberne om, at Kvinderne yderligere skulde have en Krigsbonus paa 5 sh. pr. Uge, hvad der betales til mandlige Funktionærer, saa længe Krigen varer. Dette Krav blev imidlertid af et af Jernbaneselskaberne forelagt the Committee on Production, som nu har afgjort Sagen derhen, at Kvinderne i Følge den ovennævnte Overenskomst ikke har Krav paa nogen Krigsbonus.

Et kommende tysk Værft for Motorskibe.

Inden Krigen var man i Tyskland ret stærkt interesseret i Bygning af Motorskibe. Germaniaværftet i Kiel, Blohm & Vosz i Hamburg, Weserværftet i Bremen, Tecklenborg i Geestemünde, Howaldt's Værker i Kiel og forskellige andre havde Motorskibe under Bygning ved Krigen Udbrud. Forholdene standsede nu dette Byggeri, og saavel i Tyskland som i de andre krigsførende Lande har man maattet lade denne Sag ligge brak, medens Danmark ved Burmeister & Wain, Holland og til Dels ogsaa Norge og Sverige har bygget og høstet Erfaringer med Motorskibene. De tyske Skibsværfter har rigelige Bestillinger paa Dampere at bygge efter Krigen, og det kan vel ventes, at de med den store Efterspørgsel vil holde sig saa meget som muligt til Dampskibe, i hvis Bygning Værfterne har lang Erfaring, fremfor at eksperimentere videre med Motorskibsbygning.

Det er derfor en interessant Begivenhed, at Allgemeine Electricitätsgesellschaft i Hamburg, som det meddeles i Prometheus med Støtte fra Hamburg—Amerika-Linien, paatænker at grunde et stort Værft for Bygning af Motorskibe og Skibs-Dieselmotorer, et Værft, der tænkes sat i Drift allerede til næste Aar. Hamburg—Amerika-Linien var jo det første tyske Rederi, som erhvervede sig et større Motorskib, idet det købte det hos Burmeister & Wain byggede „Christian X.“, hvorefter det lod Motorskibene „Primus“ og „Secundus“ bygge henholdsvis hos Blohm & Vosz og hos Weser Værftet.

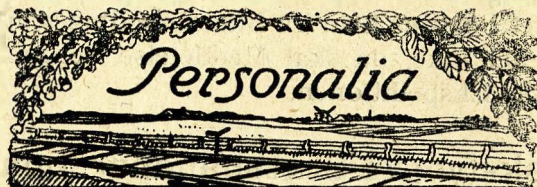
Af Hamburg—Amerika-Liniens Deltagelse i Startningen af det nye Værft tør man vel se et Tegn paa at de indhøstede Erfaringer med Motorskibe ogsaa der har været gode, og at Selskabet agter at gaa over til i udstrakt Grad at anvende Motorskibe i dets oversøiske Fart, hvortil vel ogsaa Opdagelsen af nye Stenolielejer i Sydamerika, Australien og Asien kan være medvirkende.

Inden Krigen interesserede man sig jo i Tyskland mest for Bygningen af Totaktdieselmotorer, i Mod-

sætning til Danskernes og Hollændernes Firetakts motorer. Man lod til i Tyskland at være ret tilfreds med Forsøgene med Totaktsmotorer, og det er vel muligt, at man vil arbejde videre paa dette Grundlag.

Til Medlemelisten.

Lokomotivfører A. L. Holman, Brande, er ekskluderet af D. L. F.



Pladsbytning efter Ansøgning fra 15.—4.—18.: Lokførerne C. C. K. Bruhn, Langaa, og M. P. C. Andersen, Thisted.

Navneforandring fra 6.—4.—18.:

Lokfyrb. H. P. Hansen, Esbjerg, hedder Hans Peder Klingsten.

Ændret Stationering fra 1.—4.—18.:

Nyudnævnt Lokfyrb. C. G. H. M. Sørensen stationeres i Gjedser i Stedet for — som først bestemt — i Struer.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Skanderborg ønsker snarest Bytning med en Kollega i et mindre Depot paa Sjælland.

L. A. Andersen, Skanderborg.



HAFNIA

Samlede Garantimidler pr. 1. Januar 1918

ca. 85 Millioner Kroner.

Samlet Forsikringsbestand pr. 1. Jan. 1918

ca. 300 Millioner Kroner.

Emanuel Møller & Co., Vinhandlere,

St. Pederstræde 34 og 36 (ved Vestervold).

Telefoner 4518—2897

Kvaliteten gør Udslaget.

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

Engelsk Spisestue, smuk, lys Eg, komplet, 500 Kroner
Komplet hvidlakeret Soveværelse 450 —
Moderne Eg. Spisestue 250 —
Komplet Eg. Herreværelse 350 —

Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

Den mest økonomisk og let teste Maade at bruge Husholdningssæbe paa. Faas overalt.

Blomsterforretningen „Clara“ (Carl Jørgensen)

Vesterbrogade 194. Tlf. Vester 1357 y anbefaler sit store Udvalg i Blomster saavel afskaarne som Potteplanter.

Kranse leveres til alle Priser med friske Blomster.

Bjelkes Allé 18 St. o. G.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Redaktion: Vesterbrogade 98 a³, København B. Tlf. Vester 2895 v.

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

Annonce-Ekspeditioner: { For København: C. Hansen, Sommerstedgade 22³, Telefon Vester 4011.
For Provinsen: L. Rasmussen, Haas Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.