



24. AARG. N^o 6.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

16. MARTS 1924

UDDANNELSESKOMMISSIONEN

Som vi kort berørte i sidst udsendte Nummer ventedes Betænkningen fra nævnte Kommission og den foreligger nu. Uddannelseskommissionen nedsattes i Henhold til Skrivelse fra Generaldirektoratet til Generalsekretær F. Hoskiær den 31. Marts 1922.

Kommissionen har under Generalsekretær F. Hoskiær's Ledelse som Formand bestaaet af følgende Medlemmer: Kontorchef E. Lunn, Generalsekretariatet, Kontorchef R. N. Zachariae, 2. Trafikkontor, Trafikinspektør R. G. Harboe, Jernbaneskolen, Baneingeniør H. Høncke, 1. Banekontor, Maskiningeniør H. L. H. Hævning, Maskinkontoret, Fuldmægtig H. Helsted, 1. Tarifikontor, Stationsforstander J. A. Johansen, Nørrebro, samt som udpeget af Jernbaneforeningen Kontrolør A. Ohmeyer, af Dansk Lokomotivmands Forening Lokomotivfører Rich. Lillie og af Dansk Jernbaneforbund Overportør O. Andersen. — Som Kommissionens Sekretær har Fuldmægtig D. O. Høgsgaard virket.

Betænkningen, der fylder 144 Sider, indledes med en historisk Oversigt over Personalets Uddannelsesforhold, en Redegørelse for Undervisning af og Fagprøver for de enkelte Kategorier af Personale, et Afsnit om Jernbaneskolens Organisation, Eksamensordningen m. m., en Oversigt over Kommissionsforslagenes økonomiske

Rækkevidde og et Afsnit om Kontoristers og Funktionærers Adgang til Embedsklasserne.

Kommissionen siger bl. a. »at den Udvikling, der i Henseende til Jernbanepersonalets Uddannelse er foregaaet herhjemme i de sidste 50 Aar ikke er stor, og den staar efter Kommissionens Mening ikke Maal med den rivende Udvikling, Jernbanerne har gennemgaaet i det samme Tidsrum, og de deraf følgende langt større Krav, der nu maa stilles til Jernbanepersonalet baade i praktisk og teoretisk Henseende. Naar man betænker, at de Regler for Personalets Uddannelse, som er gældende ved vore Baner, i det væsentlige er ca. 20 Aar gamle, kan man ikke undre sig over, at der i dette Tidsrum, der i sig selv er ret langt, men som navnlig paa det Omraade, hvorom her er Tale, har bragt saa betydelige Fornyelser og Forandringer ikke blot i teknisk Henseende, men ogsaa ved den stærkt stigende indenlandske som udenlandske Samfærdsel, er vokset Krav frem til Nutidens Jernbanemænd baade om fyldigere Kundskaber indenfor det allerede bestaaende Omraade og ogsaa om Kundskaber paa helt andre Felter end tidligere. Det er derfor efter Kommissionens Opfattelse heller ikke urimeligt, at Spørgsmaalet om en Udvidelse af og en videre Udvikling af de hidtidige Bestemmelser om Personalets Uddannelse samtidig melder sig til Løsning.«

Videre siger Kommissionen, at Uddan-

nelsen af Jernbanepersonalet i vore Nabolande staar paa et adskilligt højere Trin end her i Danmark. Kommissionen fremhæver i denne Forbindelse Betydningen — saavel i sikkerhedsmæssig som i økonomisk Henseende — af et veluddannet Personale og paaviser at de Udgifter, der derved paaløber, er af produktiv Karakter.

De fælles Betingelser for alle Ansættelser ved Statsbanerne har Kommissionen ikke fundet Anledning til at foreslaa ændret, men henstiller til Generaldirektoratet at følge Udviklingen af de Forsøg med psykotekniske Undersøgelser som bl. a. Københavns Kommune har vedtaget at indføre forinden Antagelse af visse Tjenestemænd.

Kommissionen har, med Hensyn til Uddannelsen af Lokomotivpersonalet, delt sig i et *Flertal* (samtlige Medlemmer med Undtagelse af Dansk Jernbaneforbunds Repræsentant, Overportør O. Andersen) og et *Mindretal* (Overportør O. Andersen).

Vi skal i det følgende gengive det Afsnit, Betænkningen indeholder vedrørende Lokomotivpersonalet:

Forinden Ansættelse som Lokomotivfyrbøder kan opnaas, gælder for Tiden som almindelig Regel, at den vedkommende skal have været Lokomotivfyrbøderaspirant i mindst 1 Aar, hvorhos det kræves, at han er i en Alder af ikke over 35 Aar, og at han — foruden at være anbefalet som egnet af vedkommende Maskiningeniør eller paa dennes Vegne af hans Stedfortræder — gennem Udførelsen af selvstændig Lokomotivfyrbødertjeneste har opnaaet de nedenfor nævnte særlige Attester.

Det har derhos gennem en længere Aarrække været fastsat, at Aspiranten i Uddannelsesaaret skulde have arbejdet som Haandværker fulde 300 Dage i et Lokomotivrepurationsværksted eller i en Lokomotivremise. Man har imidlertid under Krigssituationen for at kunne kaffe den nødvendige Tilgang til Lokomotivpersonalet fraveget den nævnte Fordring, idet man i Aaret 1919 indførte en midlertidig Bestemmelse, hvorefter den fornævnte Uddannelse mindst skulde omfatte 60 Dage af den samlede Uddannelsesetid som Lokomotivfyrbøderaspirant.

Saafernt der efter Uddannelsesaarets Udløb ikke findes ledige Pladser som Lokomotivfyrbø-

der, ansættes Aspiranten som Regel som fast Haandværker og benævnes Reserverlokomotivfyrbøder, i hvilken Egenskab han efter Banernes Behov anvendes dels som Haandværker, dels som Lokomotivfyrbøder.

Benævnelsen Reserverlokomotivfyrbøder anvendes i øvrigt ogsaa paa fast ansatte Haandværkere ved Statsbanerne, der efter Ansøgning erholder Tilladelse til at gennemgaa den for Lokomotivfyrbøderaspiranter foreskrevne Uddannelse for senere at overgaa til Stillingen som Lokomotivfyrbøder. Det hænder dog ret sjældent, at en saadan Overgang finder Sted.

For at blive antaget som Lokomotivfyrbøderaspirant ved Statsbanerne stilles for Tiden følgende særlige Betingelser, nemlig at den paagældende:

- 1) er i en Alder af ikke over 24 Aar,
- 2) er sund og kraftig uden fremtrædende eller for Stillingen (og den senere eventuelle Ansættelse som Lokomotivfyrbøder) skadelige Legemsfejl og har fuld Synsstyrke paa begge Øjne samt normal Høreevne og Farvesans,
- 3) er fri for Militærtjeneste (fraset de lovbestemte Genindkaldelser) og, saafremt han har været Soldat, i denne Tjeneste har udvist et tilfredsstillende Forhold,
- 4) kan skrive en tydelig Haandskrift,
- 5) har faglig Uddannelse som Maskinarbejder eller Klejnsmed.

For Overgangen fra Haandværkerstillingen til Stillingen som Reserverlokomotivfyrbøder kræves de samme Betingelser som ovenfor under Punkterne 2—5 anført og yderligere, at vedkommende

- 1) er i en Alder af ikke over 25 Aar,
- 2) i mindst 1 Aar har forrettet Tjeneste som Ekstrahaandværker.

Ingen Lokomotivfyrbøderaspirant eller Reserverlokomotivfyrbøder maa gøre selvstændig Lokomotivfyrbødertjeneste, medmindre han forud har kørt som 3. Mand paa et Lokomotiv og herved er blevet saa fortrolig med Betjeningen, at han maa anses for at være i Stand til paa egen Haand at flytte og standse et Lokomotiv under Damp. Desuden skal han ved en af en Maskiningeniør eller paa dennes Vegne af hans Stedfortræder foretagen Overhøring have godtgjort, at han er kendt med Hovedbestemmelserne i Almindeligt Signalførelse og Instruksen til samme samt i de for Lokomotivtjenesten særlig gældende Ordre.

En Lokomotivfyrbøderaspirant eller Reserverlokomotivfyrbøder, der herefter kan benyttes til selvstændig Lokomotivfyrbødertjeneste, sættes snarest muligt til »Attestkørsel« hos 2 forskellige Lokomotivførere, med hvem han hver

for sig skal køre i mindst 4 Uger, hvorefter de pågældende Lokomotivførere eventuelt udsteder Attest for, at Aspiranten er i Stand til paa egen Haand:

at flytte et Lokomotiv under Damp og standse det,

at fyre paa et Lokomotiv,

at smøre et Lokomotiv,

at sætte Vand paa Kedelen.

samt at han er saa vidt fortlørlig med Signalerne, at han kan assistere ved Udkigget.

Som Betingelse for, at en Lokomotivfyrbøder kan anvendes som eller forfremmes til Lokomotivfører, kræves, at han i mindst 2 Aar har været ansat som og gjort Tjeneste som Lokomotivfyrbøder, og at han med tilfredsstillende Resultat har bestaaet den Prøve med Hensyn til Kendskab til Signalreglementet og Politireglementet, de Lokomotivpersonalet vedrørende Afsnit af Togreglementet, de øvrige for Lokomotivtjenesten gældende Ordre og Bestemmelser samt til Lokomotivernes Betjening og til Udfærdigelse af Rapporter vedrørende hans Tjeneste. De fornødne Kundskaber i de nævnte Fag har Personalet maattet tilegne sig ved Selvstudium.

Prøven aflægges for vedkommende Maskiningeniør — eller paa dennes Vegne for hans Stedfortræder — i Forbindelse med to andre af Generaldirektoratet udvalgte Tjenestemænd, der skal udtages blandt Lokomotivmestre eller Lokomotivførere; de sidstnævnte to Tjenestemænd fungerer som Censorer. I Tilfælde af Meningsforskellighed træffes Afgørelsen af Generaldirektoratet.

Naar det herefter tillades en Lokomotivfyrbøder at fungere som Lokomotivfører, faar han af Maskiningeniøren en skriftlig Meddelelse herom.

Med Hensyn til det nærmere vedrørende Eksamensordningen og Karaktergivningen henvises til Betænkningens særlige Afsnit herom.

Som det af det foranførte vil ses, er det ikke store Fordringer, der i Øjeblikket stilles for at opnaa Stillingerne som Lokomotivfyrbøder og Lokomotivfører. Bortset fra Kravet om, at Lokomotivfyrbøderaspiranter (Reserverlokomotivfyrbødere) skal kunne skrive en tydelig Haandskrift, kræves der af Aspiranterne kun en haandværksmæssig Foruddannelse, og deres senere Uddannelse bestaar ogsaa væsentlig i Tilegnelse af rent praktiske Færdigheder, medens de som ovenfor nævnt for de teoretiske Kundskabers Vedkommende har været henvist til Selvstudium. I øvrigt har Oplæringen i de praktiske Færdigheder, man nu søger at bibringe nævnte Personale, ogsaa været af mindre systematisk Karakter.

Spørgsmaalet om en bedre Uddannelse af Lokomotivpersonalet har da ogsaa i Tideus Løb paa forskellig Vis været paa Tale.

Saaledes indførte Statsbanerne i 1901 en saavel teoretisk som praktisk Prøve for at blive Lokomotivfyrbøder og en tilsvarende, men mere omfattende Prøve for at blive Lokomotivfører. Da det imidlertid viste sig, at Personalet ikke uden forudgaaende Kursusundervisning var i Stand til at tilegne sig Stoffet, og da Statsbanerne paa daværende Tidspunkt ikke mente at burde gaa til Oprettelse af saadant Kursus, affattede man i Aaret 1904 Bestemmelserne saaledes, som de i alt væsentlig foreligger i Øjeblikket.

Sikkerhedskommissionen har ligeledes beskæftiget sig med Spørgsmaalet om Lokomotivpersonalets Uddannelse, idet nævnte Kommission i den af samme afgivne Betænkning har udtalt, at særlige Kursus med afsluttende Prøve for Lokomotivpersonalet, saavel for Lokomotivfyrbødere som Førere, maa anses for ønskelige, inden de pågældende erholder Udnævnelse i disse Stillinger.

I Marts 1919 anmodede Generaldirektoratet derhos Distrikterne om at ville frenkomme med et Forslag til en ændret Affattelse af Reglerne for den nuværende Lokomotivførerprøves Afholdelse. Af de modtagne Besvarelser viste det sig, at medens de to af Distrikterne ønskede at bibeholde en bestaaet Prøve som Betingelse for Forfremmelse til Lokomotivfører, foretrak et enkelt af Distrikterne derimod at sætte Prøven som Betingelse for Opnaaelsen af fast Ansættelse som Lokomotivfyrbøder.

I øvrigt var alle tre Distrikter enige om, at Lokomotivfyrbøderen (henholdsvis Lokomotivfyrbøderaspiranten) ved Prøven maatte godtgøre Kendskab til:

- 1) Lokomotivets og Tenderens Konstruktion samt Lokomotivets Teori og Pasning (Maskinlærens Afsnit IV—VII),
- 2) Ordresamlingens Bestemmelser for Lokomotivpersonalet,
- 3) Udfærdigelse af Lokomotivførerrapporter,
- 4) Sikkerheds- og Ordensbestemmelser,
- 5) Almindeligt Signalreglement,
- 6) Lokalt Signalreglement,
- 7) Politireglementet,
- 8) Togreglementet,
- 9) Bestemmelser om Vakuumbremsen,
- 10) Regning og
- 11) Fysik,

for Fagene 4—9 dog kun for saa vidt angaar de Afsnit, der vedrører Lokomotivpersonalet.

Saafernt Prøven skulde afholdes som Lokomotivførerprøve, maatte den derhos suppleres med en praktisk Prøve, der skulde godt-

gore, at Lokomotivfyrbøderen var fuldt ud for-
trolig med Udførelsen af de beordrede Efter-
syn af Lokomotivet før og efter Rejsen samt
med Frakobling af en Side af Maskinen under
forskellige Forhold.

Distrikterne havde alle Forstaaelsen af, at
saadan Eksamen krævede forudgaaende Kur-
susundervisning, hvilken foresloges henlagt en-
ten til Maskinsektionerne eller til Jernbanesko-
len.

Distrikternes Forslag blev derefter gennem-
gaaet i Generaldirektoratet, hvor man ønskede
Spørgsmaalet nærmere drøftet i et Udvalg, og
Sagen har herefter afventet nærværende Kom-
missions Nedsættelse.

Statsbaneudvalget af 1920 har imidlertid
ogsaa ud fra økonomiske Betragtninger beskæf-
tiget sig med Uddannelsen af Lokomotivperso-
nalet. Udvalget gør saaledes gældende, at net-
op for dette Personales Vedkommende er de
bedst mulige Kvalifikationer og den bedst mu-
lige Uddannelse af stor Vigtighed, da dels gen-
nem Brændselsforbruget, dels gennem Omsor-
gen for Lokomotiverne har meget betydelige
Værdier i sin Haand, og Udvalget henviser til,
at Lokomotivpersonalets teoretiske og delvis og-
saa praktiske Uddannelse er langt videre gaa-
ende i Sverrig og Norge end i Danmark og i
mindre Grad end herhjemme lagt an paa Selv-
studium.

Kommissionen skal i saa Henseende for-
uden i øvrigt at henvise til de i nævnte Ud-
valgs Betænkning gængivne Uddannelsesregler
for Lokomotivpersonalet i de to Lande særlig
fremhæve, at man begge Steder rekruterer Lo-
komotivpersonalet fra samme Klasse som her
i Landet, og at man ligeledes begge Steder giver
det en Værkstedsuddannelse, der tilrettelægges
under Hensyn til den senere Virksomhed. I
Sverige giver man derhos de vordende Loko-
motivfyrbødere et Kursus, der varer i 40 Da-
ge à 5 Læsetimer, forinden de underkaster sig
Lokomotivfyrbødereksamen, og ligeledes Loko-
motivfyrbøderne et Kursus, der varer i 18 Dage
à 5 Læsetimer, forinden de indkaldes til Loko-
motivforeksamen. I Norge gennemgaar Lo-
komotivfyrbøderaspiranterne et ca. 2 Maane-
ders Kursus, der afsluttes med en Prøve, forin-
den de udnævnes til Lokomotivfyrbødere, hvor-
hos Lokomotivfyrbøderne underkastes en prak-
tisk Prøve, forinden de kan forfremmes til Lo-
komotivførere.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvilken
praktisk og teoretisk Uddannelse man bør give
Lokomotivpersonalet, har Kommissionen delt
sig i et Flertal og et Mindretal.

Flertallet (*samtliges Medlemmer med
Undtagelse af Andersen*) er af den Opfattelse,
at Lokomotivpersonalet saavel i sikkerhedsmæs-

sig som i økonomisk Henseende er af saa stor
Betydning for Statsbanerne, at man finder det
paakrævet, at der gives dette Personale en
bedre og mere omfattende Uddannelse, end det
hidtil har været Tilfældet. Man har følt sig
bestyrket i denne Anskuelse af det for Kom-
missionen foreliggende Materiale vedrørende
nævnte Personales Uddannelse, og da navnlig
af, at et Spareudvalg som Statsbaneudvalget af
1920 har ment at burde henpege paa den Øko-
nomi, der for Banerne ligger i, at Lokomotiv-
personalet er saa vel uddannet som muligt, li-
gesom det har været af Betydning ved Udar-
bejdelsen af nærværende Forslag, at vore Nabo-
lande giver det derværende Lokomotivpersonale
en ret omfattende Uddannelse.

Den normale Vej til at blive Lokomotivfy-
rbøder er vel hidtil gaaet gennem Stillingen
som Lokomotivfyrbøderaspirant; men der er
dog som nævnt undtagelsesvis givet faste
Haandværkere Lejlighed til at overgaa til Lo-
komotivpersonalet. Flertallet mener imidlertid,
at der fremtidig kun bør være een Vej, ad
hvilken man kan blive Lokomotivfyrbøder, og
at den bør gaa gennem Stillingen som Loko-
motivfyrbøderaspirant, og i Overensstemmelse
hermed har man bygget sit Uddannelsesforslag
op.

En Betingelse for Antagelse bør det være,
at den paagældende ikke er under normal Høj-
de, og at han ikke lider af latent Hypermetropi
(skjult Langsynethed). Det førstnævnte Krav
er en naturlig Følge af, at flere af de ny Lo-
komotivtyper er af saa store Dimensioner, at
kun Folk af normal Højde vil kunne naa de
forskellige Haandtag paa Lokomotivet, og Kra-
vet om, at Ansøgeren ikke maa lide af skjult
Langsynethed, stilles, efter hvad der er Kom-
missionen bekendt, allerede nu i Praxis; men
da Bestemmelsen herom ikke er optaget i de
nuværende Antagelsesbetingelser, vil det være
naturligt at ændre disse i Overensstemmelse
hermed.

Det hidtil gældende Krav om, at Ansøgeren
skal have faglig Uddannelse som Maskinarbej-
der eller Kleinsmed, bør efter Flertallets Me-
ning opretholdes sammen med de øvrige nu-
gældende Antagelsesbetingelser under Hensyn
til de paagældendes senere Tjeneste som Loko-
motivfører, ved hvilken Gerning saadan Udan-
nelse i mangfoldige Tilfælde har vist sin Be-
tydning.

Ansøgeren skal personlig aflevere en selv-
skreven Ansøgning hos en af Distriktscheferne,
der skal sikre sig, at den paagældende har saa-
danne almindelige Skolekendskaber, at det maa
formødes, at han senere vil kunne tilegne sig
den Viden, der anses nødvendig for Lokomotiv-
personalet. Der kan samtidig søges om An-

tagelse i flere Distrikter; i saa Fald skal det i vedkommende Rubrik i Ansøgningen oplyses, til hvilke Distrikter Ansøgning indgives, og ved hvilket Distrikt personlig Fremstilling finder Sted, idet Fremstillingen ved eet Distrikt er tilstrækkelig.

Der bør derhos af en Maskiningeniør ved Distriktet i Forbindelse med en Lokomotivinstruktør (hvorved forstaaes en af de Lokomotivførere, der bl. a. skulde uddanne Lokomotivfyrbøderaspiranterne under disses Attestkorsel, jfr. nærmere herom nedenfor) foretages en foreløbig Undersøgelse af, om de paagældende er i Besiddelse af normal Farvesans og Høreevne samt fuld Synsstyrke paa begge Øjne, hvorefter de fornævnte to Tjenestemænd gør Indstilling til Distriktschefen om, hvilke Ansøgere der efter deres Formening fortrinsvis bør antages. Naar man foreslaar, at der foruden Maskiningeniøren ogsaa skal deltage en Lokomotivinstruktør i den fornævnte Undersøgelse, er det, fordi man nærer den Opfattelse, at det kan have sin Betydning, at en med den praktiske Lokomotivtjeneste kendt Mand faar Lejlighed til at deltage i Udvælgelsen af de Aspiranter, der indstilles til Antagelse af Distriktschefen.

Forinden Antagelse bør det kræves, at Ansøgeren fremskaffer Attest fra en Øjenlæge for, at han ikke lider af den før omtalte latente Hypermetropi, og man har ment, at det vilde være praktisk, om man samtidig lod Øjenlægen verificere den af Maskiningeniøren og Lokomotivinstruktøren foretagne Undersøgelse af Synsevne og Farvesans.

I øvrigt finder Flertallet intet at bemærke til de nugældende Antagelsesbetingelser, i hvilke man derfor ikke foreslaar foretaget yderligere Forandringer; men skal kun særlig fremhæve Nødvendigheden af, at man af de førnævnte Grunde ikke — hvad hidtil i enkelte Tilfælde har fundet Sted, idet man bl. a. har antaget Folk med Uddannelse som Grovsmed — fraviger Forordningen om, at den paagældende skal have faglig Uddannelse som Maskinarbejder eller Klejnsmed.

Flertallet maa anse det for nødvendigt for Tilvejebringelsen af et virkelig veluddannet Lokomotivpersonale, der opfylder de Betingelser, som man saavel i sikkerhedsmæssig som i økonomisk Henseende maa stille til dette, at den praktiske Uddannelse fastlægges efter ganske bestemte Linier, og at der derhos gives en teoretisk Undervisning paa Jernbaneskolen, og man skal derfor fremsætte følgende Forslag til en praktisk og teoretisk Uddannelse af det nævnte Personale.

Straks efter Antagelsen anbringes Aspiranten i et af Statsbanernes Centralværksteder i København eller Aarhus, hvor han gennem me-

todisk Arbejde med et Lokomotivs forskellige Dele faar nøje praktisk Kendskab til dettes Konstruktion og Behandling. Værkstedssuddannelsen, der strækker sig over et Tidsrum af 250 effektive Arbejdsdage, fordeler sig paa følgende Arbejder:

Arbejder ved Montering	ca. 10 Uger
» » Kodelarbejde	» 3 »
» » Stempler og Linealer	» 4 »
» » Glidere	» 3 »
» » Vakuumbremsen	» 5 »
» » Haner og Ventiler	» 4 »
» » Regulatorer	» 2 »
» » Akselkasser	» 3 »
» » Sidestænger	» 4 »
» » Smøreapparater	» 3 »

Den ovennævnte Fordeling af det Arbejde, som Aspiranten bør indøves i, maa dog naturlig rette sig efter det paagældende Centralværkstedes Behov, og Forslaget om Arbejdets Specialisering i de angivne Tidsrum maa derfor kun betragtes som Udtryk for, hvilken Uddannelse man efter Flertallets Mening bør tilstræbe under Værkstedsoopholdet.

Flertallet lægger megen Vægt paa, at Lokomotivfyrbøderaspiranten kommer til at gennemgaa denne Uddannelse i et Centralværksted og ikke i en Remise, hvor Antallet af forekommende Lokomotivtyper som oftest er ringe, og hvor Lokomotiverne ikke ved de Smaareparationer, der udføres, adskilles i alle Enkeltheder saaledes som ved Reparationerne i Centralværkstederne.

Værkstedssuddannelsen vil næppe paaføre Banerne nogen Udgift, idet Aspiranterne ved deres Antagelse er fuldt uddannede Maskinarbejdere eller Klejnsmede, der, selv om de mangler den Øvelse, som erhverves ved længere Tids Specialarbejde, dog maa antages at kunne præstere Arbejde for den Løn, der ydes dem, i hvilken Forbindelse bemærkes, at man har tænkt sig, at Aspiranterne skulde arbejde for den til enhver Tid gældende Løn for Lokomotivfyrbøderaspiranter, saaledes at de arbejdede i et Hold for sig under Ledelse af en Værkmester og altsaa ikke i arbejdsmæssig Henseende havde noget med de akkordlønnede Arbejdere at gøre. Der er i øvrigt næppe Tvivl om, at den Omstændighed, at den fortsatte Uddannelse som Lokomotivfyrbøderaspirant selvfølgelig maa være afhængig af en tilfredsstillende Udtalelse fra Værkstedschefen om den paagældendes Forhold, vil fremme Arbejdslysten under Opholdet i Værkstedet.

Man er dog af den Formening, at den ovenfor foreslaaede Værkstedssuddannelse vil kunne indskrænkes noget for de Læringer fra Statsbanernes egne Værksteder, der antages som Lokomotivfyrbøderaspiranter.

Efter endt Værkstedssuddannelse bør Aspiranten overgaa til en Maanedes Uddannelse i en Remise, hvor han bl. a. skal beskæftiges med Udvaskning (saavel med varmt som med koldt Vand), Fyrrensning, Røgkammerrensning og i øvrigt ved Reparationsarbejder, især ved saadanne, som udføres paa Lokomotiver under Damp. Medens Aspirantens nuværende Remiseuddannelse væsentlig bestaar i, at han opøves i Afhjælpning af mindre Fejl ved et Lokomotiv, mener man, at det vil være af Betydning for den vordende Lokomotivmand, at han ogsaa erhverver sig nøje Kendskab til de øvrige foranførte Arbejder ved selv at lære, hvorledes disse skal udføres.

Aspiranten bør derefter, ligesom det nu finder Sted, indøves som 3. Mand paa et Lokomotiv i ca. 14 Dage, hvor han skal gøre effektiv Tjeneste som Lokomotivfyrbøder samt lære at flytte og standse et Lokomotiv under Damp. Forinden Aspiranten — ligesom nu — sendes ud til Attestkørsel, skal han ved en foretagen Overhøring i Signalreglementet samt i enkelte vigtigere Bestemmelser vedrørende Lokomotivtjenesten godtgøre at have saa meget Kendskab hertil, at man kan lade ham fungere som Lokomotivfyrbøder paa Linien. Den fornævnte Overhøring, der nu foretages af en Maskiningeniør eller paa dennes Vegne af hans Stedfortræder, vil formentlig passende kunne foretages af en Instruktør.

Indøvelsen af Aspiranterne i selvstændig Lokomotivfyrbødertjeneste foregaar nu — som omtalt — i 2 Gange 4 Uger; imidlertid er det efter Flertallets Mening ønskeligt, at man fremtidig ved en nogen længere Indøvelse under særlige Instruktørers Vejledning sikrer sig, at Aspiranten faar en fyldig praktisk Uddannelse i sin fremtidige Gerning, og Flertallet skal derfor foreslaa, at Aspiranten sættes til Tjeneste som Lokomotivfyrbøder hos 2 forskellige Instruktører, henholdsvis paa Godstog og Hurtigtog, saaledes at den paagældende faar Lejlighed til at gøre Tjeneste først i skruebremsede og derefter i vakuumbremsede Tog i 6 Uger hos hver Instruktør.

Gennem denne Tjeneste skal Lokomotivfyrbøderaspiranten opnaa en saadan Færdighed i Lokomotivfyrbødergerningen, at Instruktørerne kan udstede en Attest for, at Lokomotivfyrbøderaspiranten selvstændig er i Stand til:

- at passe Lokomotivets Fyr samt vedligeholde Understanden i Kedelen ved Togfremførsel under normale Forhold,
- at opmærke Lokomotivet,
- at bringe Toget til Standsning og flytte et Lokomotiv uden Vogne samt
- at opfatte de for et Tog gældende Signaler,

saaledes at han kan være Lokomotivføreren behjælpelig med Udkigget.

Hvis ingen af Instruktørerne efter endt Prøve vil give Aspiranten den fornødne Attest, afskediges han straks. Saafremt Aspiranten kun har opnaaet Attest hos den ene Instruktør, underkastes han hos en tredje Instruktør en fornyet Prøve i Kørsel med den Togart, i hvilken han ikke har gjort tilfredsstillende Tjeneste. Er den nye Instruktør enig i, at Attest ikke kan gives, afskediges Aspiranten.

Medens det nu er noget tilfældigt, hos hvilke Lokomotivførere Aspiranterne kører deres Attester ind, mener Flertallet, at denne Indøvelse fremtidig kun bør foretages af ganske bestemte dertil egnede Førere, og man skal derfor foreslaa, at der til dette Øjemed blandt Lokomotivførerne udtages det fornødne Antal Instruktører, hvem det som foran nævnt tillige skal paahvile at bistaa ved Bedømmelsen af Ansøgere samt foretage Overhøring af Lokomotivfyrbøderaspiranterne forinden Attestkørslen. Endelig mener man, at disse Instruktører vil kunne overtage Hvervet som Vejledere for det øvrige Lokomotivpersonale i Henseende til økonomisk Omgang med de Personalet betroede Værdier, jfr. i øvrigt Statsbaneudvalgets Betænkning pag. 92. Man er af den Anskuelse, at et Antal af ca. 20 Instruktører vil være tilstrækkeligt, og at det vil være naturligt at yde disse Tjenestemænd et Vederlag for det Merarbejde, man herved paalægger dem.

Som det vil fremgaa af det foranførte, er den praktiske Uddannelse, som foreslaaet for Lokomotivpersonalet — fraset den systematiske Tilrettelægnings af Værkstedssuddannelsen — i alt væsentligt den samme som den, man nu giver det nævnte Personale, idet der efter Flertallets Forslag kun er sket en mindre Forlængelse af Tiden, der medgaar til Attestkørslen, hvorhos Remiseuddannelsen efter Forslaget er udvidet og gjort obligatorisk. Fordelen ved den af Flertallet foreslaaede Ordning af den praktiske Uddannelse skulde ligge i, at man lige fra Lokomotivfyrbøderaspirantens Antagelse har tilrettelagt Uddannelsen efter en ganske bestemt Plan, saaledes at man har sikret sig, at han, naar den praktiske Uddannelse er gennemgaaet, har nøje Kendskab til det Arbejde, han som Lokomotivfyrbøder skal udføre.

Som allerede nævnt er det imidlertid efter Flertallets Mening ikke tilstrækkeligt at give Lokomotivpersonalet en god praktisk Uddannelse, idet denne maa suppleres med den fornødne teoretiske Uddannelse paa Jernbaneskolen. Der har indefor Kommissionen været fremsat Ønske om Kursus med efterfølgende Eksamen saavel for Lokomotivfyrbøderudnævnelsen som for Førerudnævnelsen, ligesom der har været frem-

ført forskellige Anskuelser med Hensyn til Tidspunktet for den teoretiske Uddannelse, saafremt der kun blev eet Kursus. Flertallet er imidlertid naaet til den Opfattelse, at det vil være heldigst at lægge Kursusundervisningen med afsluttende Prøve for Lokomotivfyrbøderaspiranter saaledes, at de har gennemgaaet saavel den praktiske som den teoretiske Uddannelse forinden Udnævnelsen til Lokomotivfyrbøder. Til Støtte herfor skal anføres, at Aspiranterne er mere modtagelige for Kursusundervisning end ældre Lokomotivfyrbødere, og at de har Udbytte af Undervisningen allerede ved Ansættelsen i sidstnævnte Stilling, samt endvidere det ikke uvæsentlige Moment, at Aspiranter bedre end fast ansat Personale vil kunne undværes fra den daglige Tjeneste. Endelig kommer her til, hvad Kommissionen — som ogsaa for andre Personalegrupper udtalt — lægger megen Vægt paa, at man i en tidlig Alder kan udskille de Elementer, der ikke har Evne eller Villie til at gøre Fyldest.

Flertallet skal derfor foreslaa, at Lokomotivfyrbøderaspiranterne efter endt Attestkørsel snarest indkaldes til et Kursus paa Jernbaneskolen. I Tidsrummet mellem Attestkørsel og Kursus anvendes Aspiranterne efter Banernes Behov enten som Aflosere for Lokomotivfyrbødere — for saa vidt Lejlighed gives, som 2. Mand paa tomandshetjente Rangermaskiner — eller som Haandværkere i Lokomotivremiser eller Værksteder, hvor der maatte være Brug for dem.

Flertallet mener ikke, at der bør være nogen særlig Optagelsesprøve for Aspiranterne, for at de kan faa Adgang til Kursus paa Jernbaneskolen.

Idet man gaar ud fra, at der gennemsnitlig undervises 6 Timer daglig, skal man her efter foreslaa, at Kursusundervisningen kommer til at omfatte følgende Fag i det ligeledes anførte omtrentlige Timetal af i alt ca. 265 Timer.

- | | |
|--|-----------|
| 1) Maskinlære | 125 Timer |
| (herunder Fysik, Skitsetegning af forskellige af Lokomotivets Dele samt Vejledning i Vakuumbremsens Benyttelse). | |
| 2) Vognlære | 10 — |
| (herunder Togopvarmning og Togbelysning). | |
| 3) Øvelser i Affattelse af tjenstlige Indberetninger og Førelse af Lokomotivførerrapporter | 10 — |
| 4) Sikkerhedstjeneste | 50 — |
| (Politilov og Politireglement, Signalreglement med tilsluttede Bestemmelser. | |
| Togreglement, | |

Visse Afsnit og Bestemmelser af Ordre Serie C og Benyttelse af Køreplaner og Togplaner).

- | | |
|--|----------|
| 5) Særlige Bestemmelser vedrørende Lokomotivtjenesten | 15 Timer |
| (De i Ordre P indeholdte Bestemmelser). | |
| 6) Praktisk Indøvelse i Forholdsregler ved de erfaringsmæssig hyppigst forekommende Lokomotivuheld | 45 — |
| 7) Samaritergerning | 10 — |
| (Syges og saaredes Behandling). | |

Som det vil ses af ovenstaaende Fordeling, har Flertallet lagt særlig Vægt paa, at der foruden i Sikkerhedstjeneste gives Lokomotivpersonalet en fyldig Undervisning i Maskinlære. Det maa nemlig anses for nødvendigt for det paagældende Personale at have ret indgaaende Kendskab til Enkelthederne ved de forskellige Lokomotivtyper saavel som ogsaa til Grundtrækkene i Forbrændings- og Varmeteorien, for at det kan forstaa og følge de Anvisninger, som gives det til en rigtig og sparsommelig Brug af de Værdier, der betros dem.

Endvidere betragter Flertallet det som en meget hensigtsmæssig Foranstaltning, at der gives Lokomotivpersonalet den foreslaaede praktiske Indøvelse i Forholdsregler ved de erfaringsmæssig hyppigst forekommende Lokomotivuheld. Denne er tænkt meddelt ved Besøg i en københavnsk Remise, hvor de enkelte Kursuselever ved personlig at deltage i de forskellige Afkoblingsarbejder, Opklodninger m. v. indøves i disse Arbejder, saaledes at de vil være i Stand til paa hensigtsmæssigste Maade senere at afhjælpe Virkningerne af eventuelt forekommende Lokomotivuheld.

Det foreslaaede Kursus, der er af noget kortere Udstrækning end de tilsvarende Kursus i vore Nabolande, men med Undervisning i omtrent de samme Fag, bør afsluttes med en Eksamen, hvis Bestaaen er en Betingelse for Ansættelse i Lokomotivfyrbøderstillingen, og som omfatte:

- Maskinlære,
- Vognlære,
- Sikkerhedstjeneste,
- Særlige Bestemmelser vedrørende Lokomotivtjenesten,
- Almindelig Jernbanelære, hvorhos der gives en skriftlig Opgave i Affattelse af tjenstlige Indberetninger og Førelse af Lokomotivførerrapporter.

For de Eksamensfags Vedkommende, der har været Genstand for Kursusundervisning, eksamineres i det paa Kursus gennemgaaede Stof, og saaledes at der i Maskinlære eksamineres i 2 Spørgsmaal, idet man gennem det

ene Spørgsmaal sikrer sig, at Eksaminanden har Forstaaelse af Maskinernes økonomiske Behandling og Drift, medens der i Sikkerhedstjeneste eksamineres i 3 Spørgsmaal, hvoraf 1 skal falde i Signalreglement og 1 i Togreglement.

Faget Almindelig Jernbanelære, i hvilket man ikke foreslaar Kursusundervisning, tænkes tilegnet ved Selvstudium efter den tidligere omtalte særlige Ledetraad for Statsbanernes Personale.

Efter bestaaet Eksamen udnævnes Aspiranterne i det Omfang, i hvilket der er ledige Pladser, til Lokomotivfyrbødere. Ansættelsen sker i Rækkefølge efter bestaaet Eksamen og indenfor det enkelte Eksamenshold efter Udfaldet af Eksamen. De Aspiranter, der har bestaaet Eksamen, men som paa Grund af manglende Pladser ikke straks udnævnes til Lokomotivfyrbødere, fastansættes som Haandværkere (Reservelokomotivfyrbødere), indtil Udnævnelse til Lokomotivfyrbøder ved indtrædende Lejlighed kan finde Sted.

Bestaar Aspiranten ikke Eksamen, kan der tilstedes ham Adgang til, dog uden yderligere Kursusundervisning, at indstille sig til en senere Eksamen. Falder Aspiranten for 2. Gang til Eksamen, vil han straks være at afskedige.

Forinden en Lokomotivfyrbøder kan anvendes som eller forfremmes til Lokomotivfører, bør han efter Flertallets Formening i mindst 3 Aar have været ansat og anvendt som Lokomotivfyrbøder, herunder med Tjeneste i fornøden Tid saavel i skruobremsede som i vakuumbremsede Tog, hvorhos han med tilfredsstillende Resultat skal have underkastet sig en praktisk Prøve i sin Færdighed som Lokomotivfører, idet det forudsættes, at den paagældende Lokomotivfyrbøder i Overensstemmelse med Reglerne i Ordre Serie P 4 jævnlig har haft Lejlighed til at blive indøvet i at føre Lokomotivet.

Prøven foreslaas afholdt paa den Strækning, hvor den vedkommende Lokomotivfyrbøder gør Tjeneste, af en Maskiningeniør og en Instruktør og har som foran nævnt til Formaal at konstatere Lokomotivfyrbøderens Anvendelighed som Fører, saavel i Henseende til Togfremførelse som til Afhjælpning af Lokomotivuheld. I Tilfælde af Uenighed mellem Maskiningeniøren og Instruktøren om, hvorvidt Lokomotivfyrbøderen har bestaaet Prøven, er Maskiningeniørens Stemme den afgørende. Bestaar Lokomotivfyrbøderen ikke Prøven, kan han først indstille sig til denne Prøve efter 1 Aars Forløb. Har Lokomotivfyrbøderen bestaaet den Del af Prøven, der vedrører Togfremførelse, behøver han dog ikke at tage denne Del om igen.

Man foreslaar derhos, at der efter bestaaet fuldstændig Prøve udleveres Lokomotivfyrbøderen et Certifikat, der indeholder den fornødne Attest for hans Anvendelighed i de foran angivne Retninger, og som underskrives af den paagældende Distriktschef.

Flertallet skal sluttelig foreslaa, at der ved den eventuelle Iværksættelse af de fremsatte Forslag til Lokomotivpersonalets Uddannelse fastsættes som Overgangsbestemmelser, at de Lokomotivførere og eksaminerede Lokomotivfyrbødere, der forefindes ved nævnte Forslags Ikrafttræden, ikke berøres af de foreslaaede Uddannelsesregler, medens de paa dette Tidspunkt værende ueksaminerede Lokomotivfyrbødere, foruden at underkaste sig den nuværende Lokomotivførerprøve, der baade er en praktisk og teoretisk Prøve, ogsaa skal bestaa den nye Lokomotivførerprøve, der kun er en praktisk Prøve. De paa fornævnte Tidspunkt antagne Lokomotivfyrbøderaspiranter foreslaas underkastet de nye Uddannelsesregler, dog med Undtagelse af Værksteduddannelsen, og saadanne Aspiranter, der antages efter de nye Uddannelsesreglers Ikrafttræden, foreslaas fuldt uddannet efter de nye Regler.

Et Mindretal (*Andersen*) kan ikke tiltræde ovenstaaende af et Flertal stillede Forslag til Lokomotivpersonalets Uddannelse.

Forslaget, der er udarbejdet af et af Kommissionen nedsat Udvalg, hvoraf Mindretallet ikke var Medlem, blev, da det rent skitsemaassigt forelagdes den samlede Kommission i dens Plenarmøde den 11. Januar 1923, modtaget med store Betænkeligheder af samtlige Medlemmer, som ikke havde deltaget i Forslagets Udarbejdelse, idet disse bl. a. frygtede for, at den Udgift, der var forbunden med at realisere Forslaget, vilde sprænge de økonomiske Rammer, inden for hvilke den samlede Uddannelsesplan maatte holdes.

Der blev derfor fra disse Medlemmers Side henstillet, at man undlod at tage endelig Stilling til Forslaget, der var det første, Kommissionen behandlede, indtil man havde haft Lejlighed til at se, hvilke Forslag der vilde blive stillet for de øvrige Kategoriers Vedkommende.

Da Kommissionens Formand, der ogsaa havde været Formand i det nedsatte Udvalg, imidlertid hævdede, at de økonomiske Rammer for Kommissionens videre Arbejde ikke vilde blive sprængt ved Forslagets eventuelle Vedtagelse, og da han i øvrigt som Leder af Kommissionen stærkt ønskede, at Kommissionen paa det daværende Tidspunkt skulde tage endelig Stilling til Forslaget, blev dette, efter at have været drøftet paa nogle Møder, og efter at flere Medlemmer, bl. a. nærværende Mindretal, havde

taget Forbehold paa enkelte Punkter, enstemmig vedtaget, dog kun efter at Formanden forud havde afgivet Løfte om, at der vilde blive givet Kommissionen fornyet Lejlighed til at beskæftige sig med Forslaget, for saa vidt der senere skulde vise sig »Uhyrligheder« ved det.

Da Mindretallets Betæneligheder øgedes, efterhaanden som Kommissionens Arbejde skred frem, foretog dette selv en Beregning over de Udgifter, der efter dets Opfattelse utvivlsomt vilde fremkomme paa Statsbanernes Regnskab, hvis Forslaget blev gennemført i den vedtagne Form, og da Resultatet heraf var ret skrællende, vilde Mindretallet ikke afvente Betænkningens Forelæggelse for Plenarforsamlingen, men gjorde i en Skrivelse til Formanden, dateret den 31. Juli 1923, denne opmærksom paa, hvilke Resultater Mindretallet ved sine Overvejelser var kommet til, idet dette i øvrigt anmodede om paa førstkommande Plenarmøde at faa Lejlighed til at komme nærmere ind paa de Einzelheder i Forslaget, som Mindretallet var blevet uroligt for.

Ca. 3 Maaneder efter (22. Oktober) blev Mindretallets Skrivelse forelagt Plenarforsamlingen, og efter at have været diskuteret paa 3 Møder, hvor Mindretallet konstaterede, at der stadig var flere af Kommissionens Medlemmer, der nærede Betæneligheder over for den økonomiske Rækkevidde, som det vedtagne Forslag rummede, blev Mindretallets Anmodning om at faa Forslaget henvist til fornyet Overvejelse i et Udvalg paa Formandens Forslag afslaaet af et Flertal (6 af Kommissionens Medlemmer).

Da Formanden endvidere afslog en Henstilling fra Mindretallets Side om at tilkalde en Værkstedschef og en Lokomotivmester, der havde gjort Tjeneste som Lokomotivfører, for at forelægge dem Mindretallets Betæneligheder, og den førte Diskussion saa langt fra havde overbevist Mindretallet om, at det havde taget fejl i sine Beregninger, maa det tilbagekalde den een Gang givne Tilslutning til Forslaget, idet Mindretallet nærer den Opfattelse, at Forslaget indeholder saadanne Muligheder for Udgiftsforøgelser, at det utvivlsomt kan komme til at virke hemmende paa en fortsat Udvikling af det af Kommissionen skabte Grundlag for Uddannelse af Personalet.

Aarsagen til Mindretallets Betæneligheder skyldes den Omstændighed, at man for Lokomotivpersonalets Vedkommende har fulgt en anden Plan end den, Kommissionen ellers har fulgt ved Tilrettelæggelsen af Uddannelsen.

Medens man f. Eks. for det øvrige Personale, herfra dog undtaget Trafikeleverne, har lagt Uddannelsen saaledes, at Statsbanerne — naar lige undtages den Tid, hvor Skoleundervisningen finder Sted, for saa vidt der er forbunden

en saadan med Uddannelsen — kan drage fuld Nytte af dette derved, at det straks fra Ansættelsesdagen udfylder en Plads i Normativet, er Uddannelsen af Lokomotivpersonalet lagt saaledes, at den fulde Udnyttelse ikke kan finde Sted, og da der her — i Modsætning til Trafikeleverne — er Tale om et Personale i en mere moden Alder, er man efter Mindretallets Opfattelse ikke i Stand til at ansætte Lønnen i Forhold til Arbejdsydelsen.

Endvidere har man lagt Antagelsen og Uddannelsen saaledes, at der paalægges en Del Tjenestemænd forøgede eller helt nye Tjenesteplichter, hvad nødvendigvis vil medføre Personalforøgelse, ja endogsaa Oprettelse af helt nye Stillinger.

Mindretallets Hovedanker med Flertalsforslaget er derfor:

- 1) at den foreslaaede Uddannelsesmaade vil nødvendiggøre Anvendelsen af en Række Tjenestemænd,
- 2) at den foreslaaede Uddannelsesmaade umuliggør fuld Udnyttelse af Fyrbøderen i Uddannelsesstiden, og hertil kommer,
- 3) at den af Flertallet foreslaaede Uddannelse til Trede for de store Bekostninger, der er forbundet dermed, først efter ca. 25 Aars Forløb vil være erlævet af et Flertal af Lokomotivmændene.

Den af Flertallet foreslaaede Plan for Antagelse og Uddannelse af Lokomotivfyrbødere vil kræve følgende Tjenesteplichter:

Af Ingeniørerne:

- A) En Ingeniør skal sammen med en Instruktør prøve Aspiranten i Diktat og Regning samt undersøge, om den paagældende ikke er under normal Højde og er i Besiddelse af normal Farvesans og Hørevne samt fuld Synsstyrke paa begge Øjne.
- B) En Ingeniør skal sammen med en Instruktør foretage den Prøvekørsel med Fyrbøderen, der kræves, forinden denne faar Tilladelse til at køre som Fører.
- C) Forøget Inspektion i de Værksteder og Remiser, hvor Undervisningen af Aspiranterne foregaar.

Af Lokomotivmestrene:

- D) I de Remiser, hvor Aspiranternes Uddannelse skal foregaa, skal Lokomotivmesteren drage Omsorg for, at Undervisningen bliver lagt saaledes til Rette, at den kan tilendebringes i den korte Tid, Uddannelsen varer (1 Maaned), og hvori de skal undervises i Udvaskning baade med koldt og varmt Vand, Askekasserensning, Røggaskammerensning samt Reparationsarbejder. Dette vil, foruden den Tid selve Undervisningen vil tage, tillige kræve en Del Kon-

torarbejde af Lokomotivmesteren, der maa holde Kontrol med, at hver enkelt faar Lejlighed til at gennengaa de Ting, som her er nævnt.

- E) Arbejdet i Remisen i København maa i de Tider, hvor der er Skole, lægges saaledes til Rette, at de paa Skolen værende Fyrbøderaspiranter ved Besøgene i Remisen kan faa Kendskab til de Lokomotivskader, der sigtes til i Punkt 6 i Planen angaaende Skoleundervisningen.

Af Værkmestrene:

- F) I Lokomotivværkstederne kræves af Værkmestrene, at de lægger Undervisningen saaledes til Rette, at Aspiranterne saa vidt muligt faar Lejlighed til at være beskæftiget det Antal Uger, som der er opgivet for hvert af de 10 Fag, de skal have Undervisning i under deres Værkstedscophold, samt at der gives dem den fornødne Vejledning og holdes den Kontrol med Arbejdets rigtige Udførelse, der er nødvendig her, hvor der er Tale om Nybegyndere, der arbejder uden Vejledning af ældre Svende.

Denne Ordning vil, foruden den allerede nævnte, tillige medføre et meget vidtløftigt Kontorarbejde, ja maaske en hel Omlægning af Kontrollen med Reparationsarbejdet i Lokomotivværkstederne.

Af Instruktørerne:

- G) En Instruktør skal sammen med en Ingeniør prøve Aspiranten i Diktat og Regning samt undersøge, om den paagældende ikke er under normal Højde og er i Besiddelse af normal Farvesans og Høreevne samt fuld Synsstyrke paa begge Øjne.
- H) En Instruktør skal, forinden Aspiranten kommer til Instruktionskørsel, overhøre denne i Sikkerhedstjeneste m. m.
- J) En Instruktør skal i 12 Uger køre Aspiranten til Indøvelse.
- K) En Instruktør skal sammen med en Ingeniør foretage den Prøvekørsel med Fyrbøderen, der kræves, forinden denne faar Tilladelse til at køre som Fører.
- L) Instruktøren skal vejlede Lokomotivpersonalet i Smøring og Fyring.

Til de her opførte Tjenestepligter skønner Mindretallet, at der skal benyttes:

- 1 Ingeniør eller anden Medhjælp,
- 1 Lokomotivmester eller anden Medhjælp,
- 3 Værkmestre eller anden Medhjælp,
- 20 Instruktører.

Da imidlertid en væsentlig Tid af Instruktørernes Tjeneste er Lokomotivførertjeneste, reg-

ner Mindretallet med, at Normativet for Antallet af Førere kan nedsættes med 10 Mand. Endvidere regner Mindretallet med, at den foreslaaede Instruktørstilling vil blive placeret i 7. Lønningsklasse.

(Fortsættes.)

ET BETJENINGS- OG TJENESTETIDSSPØRGSMÅAL

I Anledning af, at Arbejdet paa Ringsted Station efterhaanden nødvendiggjorde, at Stationen maatte disponere over i Rangermaskine, blev der i Slutningen af September Maaned f. A. udsendt 1 Rangermaskine fra Roskilde til Ringsted og som ofter endt Arbejde paa Ringsted Station atter returnerede til Roskilde.

Denne Disposition var det nødvendig daglig at udføre og udføres vedblivende, og naar man har truffet en saadan Ordning, saa skyldes det, at Remiseanlægget i Ringsted er blevet fjernet paa Grund af Stationsudvidelse, og det ny Anlæg ikke opført.

Udsendelsen af denne Rangermaskine gav imidlertid Anledning til dybe Uoverensstemmelser mellem Maskiningeniøren i 1. Distrikt og Personalet i Roskilde. — For det første var den tildelte Tjeneste ikke i Overensstemmelse med Tjenestetidsreglerne, og for det andet var den Assistance, man bød den paagældende Lokomotivmand, der førte Lokomotivet, hvilken som Regel var en Lokomotivfyrbøder, ikke en Assistance, som de paagældende Lokomotivfyrbødere formente at kunne være tjent med, hvilket Foreningen maatte give Medhold i. — Man forsøgte fra Afdelingens Side at opnaa en Forstaaelse hos Maskiningeniøren, men uden Resultat, og da Foreningens Ledelse siden søgte at faa en Ordning, men blev afvist, indsendtes den 28. September 1923 en Skrivelse til Generaldirektoratet af følgende Ordlyd:

Dansk Lokomotivmands Forening tillader sig herved for Generaldirektoratet at forelægge

en af 1. Distrikt truffet Disposition for Tildeling af fornøden Rangerkraft til Ringsted St.

Da Ringsted St. for faa Dage siden, nemlig den 25. September, har faaet tildelt en Rangermaskine i Tiden fra Kl. 7.20 Fm til Kl. 8 Em., har 1. Distrikt, da der endnu ikke paa Ringsted St. findes Lokomotivremise, beordret en Rangermaskine udsendt fra Roskilde Maskindepot Kl. 6.32 Fm. med Ankomst til Ringsted Kl. 7.20 Fm. for der at udføre fornødent Rangerarbejde til Kl. 8 Em. — derefter returneres til Roskilde med Ankomst i Roskilde Kl. 8.48 Em.

Til Førertjenesten af dette Rangerlokomotiv beordres to eksaminerede Lokomotivfyrbødere, dog saaledes, at for saa vidt der ved Roskilde Depot skulde være disponible Lokomotivførere, skal saadanne tage Tjenesten.

Til Assistance under Kørslen fra Roskilde til Ringsted ledsages Maskinen af en Portør, som efter Ankomsten til Ringsted returnerer som Passager til Roskilde, ligesom Roskilde Station udsender en Portør som Passager til Ringsted for at ledsage Maskinen tilbage til Roskilde.

Under Henvisning til tidligere med Hr. Generaldirektøren stedfundne Drøftelser, maa Foreningen anmode om at den omhandlede Tjeneste udføres af Lokomotivførere, assisteret i hvert Fald under Strækningstjenesten af en Lokomotivfyrbøder eller en med Lokomotivtjenesten fortrolig Person, som f. Eks. en Aspirant.

Den Tjeneste, som her anordnes med Kørsel over en Del af den sjællandske Hovedlinie, kræver til Lokomotivtjenesten kvalificeret Betjening: den kan medføre Situationer, som kalder en Lokomotivfører og ikke en Lokomotivfyrbøder. — At Lokomotivfyrbødere, der har bestaaet Lokomotivførerprøven, kan anvendes som Lokomotivførere, er et Forhold, som ikke kan berettigg 1. Distrikt til planmæssigt at anordne og anvende denne Arbejdskraft, hertil kommer, at man lader en Portør efter en kortvarig Instruction ledsage Lokomotivet.

Den Assistance, en Portør kan yde under Lokomotivtjenesten paa Strækningen er i sig selv saa ringe, at Føreren af Lokomotivet i Virkeligheden maa bestride alle de Arbejder, Fyring, Vandpaasætning, Udkig m. m., som Arbejdet paa Lokomotivet medfører, men skulde unormale Situationer forekomme, er Portørens Assistance uden Værdi og ved Sprængning af Vandstandsglas, Damprør, Udblæsning af Ventiler eller andet lignende kunde det meget vel hændte, at det blev et ikke betjent Lokomotiv, der befarede Strækningen Roskilde—Ringsted eller omvendt. Det er Foreningen bekendt, at naar den her paaklagde Disposition er truffet, skyldes det udelukkende Hensyn til Besparel-

ser; men herimod maa Foreningen nedlægge Protest.

Man skal fra Foreningens Side altid vide at forstaa, at Embedsmænd maa tage Hensyn til, hvad de forskellige tjenstlige Anordninger maatte medføre af Udgifter for Staten, men naar man som her gaar saa vidt, at man ser bort fra alle Hensyn for at spare Penge, ved at lade Lokomotivfyrbødere udføre Førertjenesten assisteret af Portører, der absolut ikke har Kendskab til Lokomotivtjenesten endsige Fortrolighed til Forholdene ved denne eller til Sikkerhedstjenesten paa Strækningen, saa bibringer Sagen Indtryk af, at Uforstand nu fremleskes af overdreven Besparelseshensyn.

Videre tillader man sig at paaklage den anordnede Tjenestetid, som værende i Strid med Hr. Generaldirektørens Instruction.

Den paagældende Lokomotivfyrbøder ved Eftermiddagstjenesten afrejser som Passager fra Roskilde Kl. ca. 12 Middag og overtager ved Ankomsten i Ringsted Rangermaskinen og udfører Rangertjenesten fra Kl. 1 Em. til Kl. 8 Em. med derpaa følgende Kørsel med Rangermaskinen fra Ringsted til Roskilde med Ankomst i Roskilde Kl. 8.48 Em.

Denne Tjeneste giver ca. 9 Timer effektiv Arbejdstid med 7 Timer 48 Minutters sammenhængende Tjeneste paa Lokomotivet, hvilket er en Overskridelse af den gældende Instruction, som bestemmer, at Tjenesten paa et enmandsbetjent Lokomotiv ikke maa overskride 7 Timers sammenhængende Tjeneste.

Man har fra Foreningens Side henledt 1. Distrikts Opmærksomhed herpaa, men er blevet afvist med, at det ses ikke at være forbudt at anordne denne Tjeneste, da der ikke staar noget om, at det ikke er tilladt at anvende Foren af et enmandsbetjent Lokomotiv paa Strækningen efter 7 Timers sammenhængende Rangertjeneste.

Man skal afholde sig fra Bemærkninger, som de af 1. Distrikt anførte Betragtninger giver fristende Anledning til, men tillade sig at anmode Generaldirektoratet om at give 1. Distrikt Instructioner, som ledende Embedsmænd ikke har for vanskeligt ved at fatte; thi den Form, 1. Distrikt her søger at anlægge, kan kun afstedkomme Mistillid og give Anledning til mulige uheldige Betragtninger.

Som Generaldirektoratet af ovenstaaende vil kunne forstaa, rummer den af 1. Distrikt her truffne Anordning flere principielle Krænkelser af de overensmæssige Forhold, hvorpaa ethvert Samarbejde bygges, og man skal derfor tillade sig at anmode Generaldirektoratet om en hurtig Behandling af Sagen, idet man om fornødent ubehder sig Lejlighed til mundtlig Forhandling.

Den 10. November f. A. indbød Generaldirektøren til Forhandling om Sagen, og af nedenanførte Forhandlingsprotokol fremgaar de om Sagen stedfundne mundtlige Drøftelser.

Til Stede var:

For Generaldirektoratet:

Generaldirektøren,
Maskindirektør A. Flor,
Kontorchef Jacobi,
Maskiningeniør Schmidt,
Assistent Larsen.

For Dansk Lokomotivmands Forening:

Lokomotivfører Rich. Lillie,
Lokomotivfører C. A. Lillelund,
Lokomotivfører K. Johansen (Protokolfører),
Lokomotivfyrbøder J. Boyesen,
Lokomotivfyrbøder E. Kuhn.

Generaldirektøren: I en under 28. September d. A. fra Foreningen til Generaldirektoratet indsendt Skrivelse vedrørende Tjenesten paa og Kørslen med et Rangerlokomotiv mellem Roskilde og Ringsted har Foreningen fremsat Ønske om Forhandling; maa jeg bede Hr. Lillie om nærmere at udtale sig.

Rich. Lillie: Naar man har fremsat denne Bøklagelse, saa skyldes det, at man paa tre Punkter føler sig brøstflrolden. — Paa Grund af, at Ringsted St. har faaet tildelt en Rangermaskine, men ikke har Remise, udsender man et Rangerlokomotiv fra Roskilde, som føres af en Lokomotivfyrbøder, men man giver ham ikke den Assistance, som Kørslen med et stort eller lille Lokomotiv nødvendiggør ved Tjenesten over den sjællandske Hovedbane; Lokomotivfyrbøderen faar til sin Assistance en Portør, og dennes Assistance er ingen Assistance for Lokomotivfyrbøderen, men kun en Opfyldelse af Reglementet om, at der skal være 2 Mand, et Hensyn. 1. Distrikt maa tage, men som ikke er noget Hensyn overfor Lokomotivfyrbøderen, som, naar man ikke anvender en Lokomotivfører, særlig har Grund til at have en Assistance, han kan bygge noget paa.

Kritiserede 1. Distrikts Disposition som en Disposition, der var taget udelukkende under Hensyn til Spareteorien, men der var ogsaa Forhold her, som maatte gøre sig gældende; man maatte se paa andre Hensyn. — Hvorfor lader man ikke en af Lokomotivførerne, som gør Tjeneste paa Roskilde Station, udføre Tjenesten; det vilde ganske vist koste Funktionsvederlag, og derfor har man formodentlig hel-

ler ikke villet det. — Vi maa holde paa, at denne Tjeneste bør udføres af en Lokomotivfører, og at den assisterende Mand bliver en med Lokomotivets Betjening kendt Mand. — Med Hensyn til Tjenestetiden har 1. Distrikt disponeret imod de gældende Bestemmelser; Distriktet hævder en Fortolkning, som absolut anses for værende i Strid med Tjenestetidsreglerne, og jeg maa spørge Hr. Generaldirektøren, om Tjenestetidsreglerne for Rangertjeneste ikke er at forstaa saaledes, at der ikke kan gives mere end 7 Timers samlet Tjeneste.

Generaldirektøren: Hele Forholdet er vel af forbigaaende Art?

Maskiningeniør Schmidt: Ja, man kan da ikke forlange, at Rangerlokomotivet skal betjenes med en Lokomotivfører under Hensyn til en Depotforstandergerning, som ikke findes. Hr. Lillies Forslag, om at tage en Lokomotivfører fra et 2 mandsbetjent Rangerlokomotiv i Roskilde og sætte ham paa det eenmandsbetjente Rangerlokomotiv i Ringsted, vilde være Misbrug. Jeg har iøvrigt givet Roskilde Depot Ordre til at benytte Lokomotivfører, naar saadan haves. — Den trufne Ordning maa jeg anse for fuldt forsvarelig.

Det er iøvrigt ikke noget nyt, at man anvender Portør som Ledsager af en saadan Maskine, dette sker f. Eks. paa Strækningen Frederiksberg—Vanløse.

Naar Lillie siger, at vi ikke har overholdt Tjenestetidsreglerne, saa maa jeg hævde, at det ikke er Tilfældet; der staar i Reglerne, at en Rangerfører kun maa have 7 Timers samlet Rangertjeneste, men dette forhindrer ikke, at man kan anvende Rangerføreren til anden Tjeneste indenfor de i Reglerne for Togtjeneste fastsatte 10 Timer.

Maskindirektør Flor: Jeg vilde anse det for rigtigst paa Strækningen Ro.—Rg. at anvende som Ledsager af et Lokomotiv enten en Aspirant eller en Arbejdsmand, der er kendt med Lokomotivtjenesten, selv om den trufne Ordning ikke kan kaldes uforsvarelig.

Maskiningeniør Schmidt: De fornødne Kvalifikationer er til Stede. Det er kun et økonomisk Spørgsmaal. Skal man anvende en Aspirant eller en Arbejdsmand, vil det koste ca. 3 000 Kr. mere om Aaret, Portøren koster ikke noget, da Roskilde Station kan undvære ham paa de Tider, Portøren gør Tjeneste. — Der er den Forskel paa Strækningen Fh.—Van. og Ro.—Rg., at det paa Strækningen Fh.—Van. er personførende Tog, paa Strækningen Ro.—Rg.

en tom Rangermaskine, der ikke maa medføre Vogne.

Maskindirektor Floor: Fl.—Van. er kun en kort Strækning uden Stationer. Ro.—Rg. er en Hovedlinie.

Rich. Lillie: Jeg vil paastaa, at Maskiningeniør Schmidts Fortolkning af Tjenestetidsreglerne er urigtig. Forskellen mellem Strækningen Fl.—Van. og Ro.—Rg. er saa stor, at der ikke er Grund for en Parallellisering; paa Strækningen Ro.—Rg. møder Føreren mange Signaler, i Modsætning til den anden Strækning, forøvrigt er Hr. Maskiningeniøren jo bekendt med og har modtaget Henvendelser om, at Maskinen mellem Fl. og Van. maatte blive 2-mandsbetjent, og det er for Resten ogsaa Lokomotivførere, der gør Tjeneste her.

Jeg er forbauset over, at en Anvendelsen af en Aspirant eller Arbejdsmand kan koste saa meget mere end en Portør, men det forekommer mig rigtignok, at der er meget, der tyder paa, at Roskilde Station har en Portør mere, end Trafiktjenesten paa Stationen kræver.

Maskindirektor Floor: Jeg vil blot anføre, at jeg er ikke enig med Hr. Lillie i, at man behøver at anvende en Lokomotivfører til Kørslen mellem Ro.—Rg., men kun mener, at den ledsagende Mand helst bør være en med Lokomotivtjenesten kendt Mand.

Rich. Lillie: Jeg vilde gerne have en Udtalelse af Hr. Generaldirektøren om Forstaaelsen af Tjenestetidsreglerne.

Generaldirektøren: Det er min Opfattelse, at Tanken med den paagældende Regel er den, at man ikke efter 7 Timers sammenhængende Tjeneste paa et eenmandsbetjent Rangerlokomotiv bør sætte vedkommende Rangerfører til Tjeneste ved Kørsel paa Linien.

Kontorchef Jacobi: Jeg vil blot gøre opmærksom paa, at det paa Generaldirektoratets Foranledning fra Trafiktjenestens Side er stillet i Udsigt, at Lokomotivet vil kunne returnere tidligere til Roskilde, saaledes at den samlede Tjeneste paa Lokomotivet holder sig indenfor 7 Timer.

Maskiningeniør Schmidt: Det kender jeg ikke noget til.

Generaldirektøren: Vi skal nu tage Sagen op til nærmere Undersøgelse, og der skal derefter snarest blive truffet Afgørelse i den.

Hermed sluttede Forhandlingerne.

Under 18. Februar d. A. har Generaldirektøren meddelt Foreningen sin Afgørelse i følgende Skrivelse.

Under Henvisning til den den 10. November f. A. med Dansk Lokomotivmands Forening førte Forhandling angaaende Betjeningen af et Rangerlokomotiv, som daglig udsendes fra Roskilde til Ringsted for at udføre Rangerarbejde dersteds, skal man, efter at Protokollen over Forhandlingen nu endelig er udfærdiget, herved meddele, at man som udtalt af Generaldirektøren under Forhandlingen er enig med Foreningen i, at en Lokomotivfyrboder ikke efter 7 Timers sammenhængende Tjeneste som Fører af et eenmandsbetjent Rangerlokomotiv bør sættes til Tjeneste ved Kørsel paa Linien, og at man derfor umiddelbart efter Forhandlingen har foranlediget den paaklagede Tjeneste ændret overensstemmende hermed.

Man skal derhos udtale, at man vel i Overensstemmelse med det af Maskindirektøren under bemeldte Forhandling anførte i og for sig stiller sig sympatisk overfor Tanken om at lade Tjenesten som 2. Mand paa det omhandlede Rangerlokomotiv udføre af en Lokomotivfyrboderaspirant eller en køredygtig Remisearbejder, men at man under Hensyn til de Udgifter, som for Tiden er forbundet med en saadan Ordning, samt til, at det paagældende Hverv efter Generaldirektoratets Formening under de foreliggende Omstændigheder paa forsvarlig Maade vil kunne bestrides af en Portør, dog ikke har fundet tilstrækkelig Anledning til paa nærværende Tidspunkt at foretage nogen Ændring af Forholdet, der er af midlertidig Karakter.

Denne Sag, som bortset fra, at den har staaet længe paa og medført megen Ulejlighed baade for den højeste Administration og for Foreningen, kunde have været sparet, om Hr. Maskiningeniør Schmidt havde vist lidt Bevægelighed. — Maskiningeniørens Opfattelse af Tjenestetidsspørgsmaalet var ved Siden af; hans ganske forkerte Opfattelse kunde paa en for ham mere behagelig Maade være blevet retledet, om han havde taget sin Telefon og forespurgt Juristerne i Generaldirektoratet. Hans manglende Forstaaelse af den Assistance, man under de foreliggende Forhold byder Førere af bemeldte Rangermaskine, blev vel ikke underkendt af den højeste Retfærdighed, men man udtaler

dog fra den Side sin Sympati overfor For-
eningens Betragtninger i Modsætning til,
hvad Maskiningeniør Schmidt hævder, og
som man skulde tro havde sit Personales
Tarv for Øje.

Maskiningeniør Schmidt, som før i Ti-
den altid viste et friskt og sundt Syn paa
det praktiske Jernbanelivs mange Fore-
teelser, er efterhaanden blevet grebet af
Tiden, man møder ham oftere og oftere
som Administratoren, der ved sine Dis-
positioner søger at aftvinge den højeste
Administrations Bifald samtidig med, at
han ved sine dybsindige Fortolkninger
ivrigt paafører Jurister i Generalsekreta-
riatet en Konkurrence i »juridisk Viden«.

Vi tror, at Maskiningeniøren atter
skulde søge tilbage til at blive den friske
Maskinmand, det, som før i Tiden klædte
ham saa smukt, og som aftvang hans un-
derordnedes Beundring, i Stedet for nu at
prøve sin Duelighed paa mange forskel-
lige Felter, hvor han ikke hører hjemme,
og hvor han kun saa daarligt gør sig.

»Dick.«

BROEN OVER LILLEBÆLT

Forleden var Lillebæltsbroen til 3. Be-
handling i Folketinget og blev vedtaget. 22
stemte imod.

Det af Generaldirektoratet udarbejdede
Forslag, som har været gengivet udførligt
her i Bladet, har, i det af Folketinget ned-
satte Udvalg været underkastet en ind-
gaaende Behandling, og bl. a. har Folke-
tinget nu vedtaget, at Bropillerne skal gø-
res saa brede, at en Vejbro kan anlægges.
Det i Forslaget fremsatte Projekt om at
bygge en Hængefærge til Transport af
Vejfarende. Biler m. m. er taget ud og i
Stedet er indsat ovennævnte Bestemmelse
om Bropillernes Bredde.

Forslaget er nu overgaaet til Lands-
tinget, hvor det har været underkastet 1.

Behandling, og alle Partiernes Ordførere an-
befalede Forslaget, men det blev dog paa
Forslag fra Venstre henvist til Behand-
ling i Udvalg.

Hvorvidt det er Hensigten med Ud-
valgsbehandlingen at standse Forslagets
Gennemførelse i denne Samling, som det
har været antydet i Dagspressen, er paa
nærværende Tidspunkt ikke godt at vide,
men Udvalgsbehandlingen kunde tyde der-
paa, thi efter den grundige Behandling Sa-
gen har faaet i Folketinget, skulde Ud-
valgsbehandling ikke synes at være nød-
vendig. Imidlertid maa det haabes, at
Spørgsmaalet løses i den nuværende Sam-
ling.

Omend denne Bro, naar den ad Aare
bliver færdig vil virke hemmende for An-
sættelse og Forfremmelse af Lokomotiv-
personale, vil vi haabe, at det nu bliver til
Alvor med Broen, der saavel i økonomisk
Henseende som i trafikal Henseende vil
være af stor Betydning for Statsbanerne.
Generaldirektøren for Statsbanerne og
Chefen for Baneafdelingen har for denne
Sags Gennemførelse udført et meget stort
Arbejde, der tjener dem begge til Ære.

Banechefen, Hr. Flensborg, har for-
skellige Steder i Landet holdt Foredrag
om Lillebæltbroen og vi gengiver nedenfor
et Referat af et Foredrag, som Banechefen
fornylig har holdt i Fredericia.

De tre Jernbaneorganisationer »Dansk Jern-
baneforbund«, »Jernbaneforeningen« og »Dansk
Lokomotivmands Forening«, havde til Tirsdag
den 4. Marts indbudt sine Medlemmer i Fre-
dericia til et Foredrag med Lysbilleder om
Lillebæltsbroen, med Chefen for Baneafdelin-
gen, Hr. Flensborg som Foredragsholder.

Foredraget holdtes i »K. F. U. M.«s Festsal
og der var mødt ca. 400 Tilhørere, hvoraf en
Del var fra de omliggende Byer, ligesom man
saa en Del Medansatte fra Sønderjylland.

Banechefen omtalte de Planer om en Lille-
bæltbro, der tidligere havde været fremme,
nemlig i 1884 og 1899, og de Undersøgelser,
som da var foretaget, og som ved de fornyede
Undersøgelser havde haft megen Betydning,
idet det derigennem kunde konstateres, at
Bundforholdene var af en meget stabil Ka-
rakter.

Gik derefter over til at omtale Forarbejderne til det nu foreliggende Brolovforslag, som udførtes i Sommeren 1923. Paa en letfattelig og interessant Maade, fortalte han om de Pejlinger, Opmaakinger og Boringer som var foretaget, og om de meget vanskelige Strømforskelde som fandtes. Paa Grund af den stærke Strøm havde de almindelige Boreapparater ikke kunnet bruges, da de lod sig bøje af Strømmen, og man maatte derfor gaa over til at anbringe dem i et Rørsystem af meget svære Dimensioner. Paa et Kort saa man Dybdeforholdene, der viste, at der ganske kort fra Land allerede var 10 m Vand, og at man paa Midten havde 40—45 m Vand. Omtalte ligeledes, hvorledes Arbejdet med Støbningen af de svære Bropiller i Vandet skulde foregaa, nemlig ved Klokkesystem.

Banechefen kom derefter ind paa selve Projektet, der var anslaaet til at ville koste ca. 32 Mill. Kroner, men heraf medgaar til selve Broen kun de 15 Mill. Kr., medens det øvrige Beløb er beregnet til Ekspropriation, Omlægning af Banelinierne samt Forandring af Fredericia Station, der alene vilde koste ca. 8 Mill. Kr. I dette Projekt var ikke medregnet Udgifterne til en eventuel Vejbro.

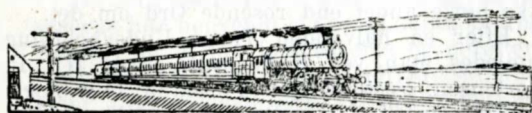
Brohøjden, som er beregnet til 33 m, var fra flere Sider krævet forandret til 42 m af Hensyn til de større Skiibe, men ved en Optælling af de passerende Skiibe gennem flere Maaneder blev det konstateret, at kun $\frac{1}{2}$ pCt. havde en større Mastehøjde end 33 m, og Banechefen fandt derfor ikke, at der var nogen særlig Grund til at gaa med til den større Brohøjde, der selvfølgelig vilde fordyre Projektet.

Af de gode Lysbilleder, var der flere Naturbilleder fra Steder, hvor Broen skulde være, ligesom man saa nogle ganske glimrende Anskuelseshusbilleder, der viste, at Broen fra Bund til Top har samme Højde som Københavns Raadhustårn til Vejrhøjen, og at Frue Kirke i København magelig kunde anbringes inde i en af Bropillerne, som i Tværmaal er henholdsvis 23 og 37 m.

Det interessante Foredrag lønnes ved Afslutningen med kraftigt Bifald af den store Forsamling, og Assistent Larsen, Fa, takkede for Foredraget og udtalte Haabet om, at man snart maatte se Forslaget ophøjet til Lov.

Efter Foredraget samledes man paa Hotel »Viktoria« til et Par Timers selskabelig Samvær, der forløb paa den smukkeste Maade, alt ialt en Aften, som der herskede den største Tilfredshed med. Lokomotivmændene takker Banechefen for det interessante og belærende Foredrag.

Soph. Jensen.



KONJUNKTUR-TILLÆGET

Til Finansministeriet er der den 10. Marts 1924 af Fællesrepræsentationen for offentlig ansatte Tjenestemænd i Danmark og Statstjenestemændenes Centralorganisation II (Embedsklasserne) indsendt nedenstaaende Andragende:

Efter Vedtagelsen af Lov Nr. 113 af 28. Marts 1923 angaaende Konjunkturtillæg til Statens Tjenestemænd m. fl., hvorefter navnte Lønningsdel er underkastet en gradvis Reduktion gennem Finansaarene 1923—24 og 1924—25, er Levedgifterne indtil Januar 1924 forøget meget betydeligt, hvilket for en Del har givet sig Udslag i Forøgelsen i Dyrtidstillæget.

Af foreliggende officielle Beretninger fremgaar, at Konjunkturerne for Handel og Industri, Skibsfart og Landbrug har været i Bedring i afvigte Aar, og de i indeværende Aar reviderede Arbejdsoverenskomster forudsætter fuld Dækning for Prisstigningerne. For Statens Tjenestemænd er Forholdet derimod, at Dyrtidstillæget — ganske uanset Lønningens Størrelse — kun yder Tjenestemændene Dækning for ca. Halvdelen af den i Normalbudgettet konstaterede Stigning. Da tilmed Priserne paa Livsfornødenheder siden Tidspunktet for Pristal-Grundlagtes Tilvejebringelse i Januar d. A. yderligere er stegne, medens den lovfæstede Reduktion af Konjunkturtillæget fortsættes aldeles upaavirket af Prisforholdene, er Tjenestemændenes i Forvejen utilstrækkelige Lønninger ad saavel indirekte som direkte Vej bleven saaledes forringede i det indeværende Finansaar, at en fortsat Reduktion maa betegnes som ganske urimelig.

Under disse Omstændigheder maa undertegnede Organisationer anse det for en Nødvendighed, at i det mindste den for Finansaaret 1924—25 vedtagne fortsatte Reduktion af Tjenestemandslønningerne standses, og man tillader sig derfor at andrage Ministeriet om at ville søge Lovhjemmel til Opretholdelse af den for Tidsrummet 1. Oktober 1923—31. Marts 1924 gældende Konjunkturtillægsskala ogsaa i Finansaaret 1924—25, saaledes at samme Lovs Stk. 2 ophæves.



25 AARS JUBILÆUM

Den 1. April kan følgende Lokomotivførere fejre 25 Aarsdagen for deres Ansættelse som Lokomotivmænd.

København: A. F. Berentsen, Ny Carlsbergvej 4, 3., B — R. H. Rasmussen, Østrigsgade 24, 3., C. — H. A. Hein, Gasværksvej 14, 2., B. — N. C. Henriksen, P. G. Ramms Allé 3, 4., F. — V. C. Vidstrup, Øhlenschlägersgade 32, 3., B. — A. B. C. Larsen, Vodroffsvej 4 A, 2., V. — H. H. K. Nielsen, Matthæusgade 28, St., B. **Struer:** C. Andersen, Holstebrovej 3, St. — N. C. Olesen, Vestergade 12, 1.

Aabenraa: P. Jensen, Callisengade 17.

Randers: A. Jensen, Ny Remise.

Fredericia: A. J. Jacobsen, Norgesgade 18. — H. Rasmussen, Ansgarsvej 14. — H. K. Hansen, Dalegade 83, 2.

Nyborg: J. A. Mortensen, Aarsleffsgade 14, 1. — S. A. Nielsen, Gartnergade 18, 1.

Kolding: S. M. F. E. A. Jensen, Anna Collinsvej 8, St.

Slagelse: N. C. N. Ahrensberg, Valdemarsgade 2, 1. — M. P. Madsen, Kalundborgvej 20, St.

Esbjerg: S. J. Simonsen, Sjællandsgade 8, 2.

Sønderborg: J. Schwabe, Sundgade 2.

Aarhus: C. J. Ramkilde, Rostrupsvej. — J. A. Andersen, Valdemarsgade 36, St.

Vamdrup: R. Larsen, Plantagevej 4, St.

Brande: C. M. Jensen, Stationsvej. — H. Staach, Grarupsvej.

Sorø: M. P. Jensen, Holbergs Hus 1.

Skanderborg: S. R. Karlén, Nørregade 38.

Afdelingsformændenes Opmærksomhed henledes paa ovenstaaende, og eventuelle Meddelelser, Fotografier m. m. bedes tilsendt omgaaende og senest den 25. ds.



Som det vil være de fleste paa Gb. bekendt, har det i den senere Tid, været rent galt med Snoredækslerne til Rangermaskinerne. Efter de tilsynsførendes Oplysninger har der pr. Maaned været rekvireret ca. 100 Stk. — Hvor Dækslerne bliver af, er der ingen der ved, men horte er de. Der er i den Anledning paabudt Personalet særlig Agtpaagivenhed overfor nævnte Dæksler, og hvis nogen mangler et saadant paa Maskinen, bliver vedkommende draget til An-

svar. — Hvis Dækslerne blev sat fast med en lille Skrue, saa de ikke kunde rives op, hvad de nu let kan, var vi ude over den Ulempe. — Kunde samtidig Maskinernes Nøgler blive mærkede saaledes, at man straks kunde finde den, der skulde bruges, vilde mange Reparationer af Nøgler og Laase kunde undgaas, samtidig med at det vilde være en Lettelse for Personalet.

Disse to Reformers vilde, uden næsten at koste noget, blive hjulst med Glæde af mange.

V. Jarnholt.

EN FORBEDRING

I Anledning af Kritiken i Lokomotivtidende om Smørentilens Anvendelighed paa Lokomotivernes Stanglagere, tillader jeg mig at udtale min fulde Tilfredshed med disse, da jeg har kørt med disse fra Juli Maaned 1923 og stadig kører med samme. I den første Tid var der en Del Besvær med dem, men har man først truffet den Løftehøjde paa Stilleskruen, som ved Ventilen giver Stanglageret tilstrækkelig Olietilførsel saa er Forbedringen til Stede (Ventilens Løftehøjde til Stilleskruen er fra 3 til 6 Sekskanter paa Stilleskruen), og den forbrugte Olie vil da vise sig paa Lagerets Underdel, og et Gode under Kørselen er, at man ved Tilsynet med Stanglagerne ikke behøver at beføle disse, naar den forbrugte Olie viser sig som ovenfor anført. Lokomotivmanden er endvidere fri for at tilse Oliestanden i Lagerne og at smøre paa Kraverne, men Betingelsen for Ventilernes Anvendelighed er, at Stanglagerne af alle Lokomotivmænd opsmøres alene med mørk Mineralolie, og alle vil da udbryde: En Forbedring!

Lokomotivfører H. H. K. Nielsen, Gb.

JUBILÆUMSFEST

D. L. F., Nyborg, afholdt Jubilæumsfest 21. Februar 1924 paa Industrihotellet, hvor de Medlemmer, som kunde, var forsamlede til Festen. Koncertprogrammet bestod af Solosang, Duetter og Musiknumre. Musikken Potpourri af Elverhøj blev udført af d'Hrr. Løber og Kruse. Sangen udførtes af Frk. Ella Nielsen og Hr. Orla Nielsen, Nyborg.

Det var et smukt Program, som Festudvalget havde Glæde af at arrangere, da man ikke hørte andet end rosende Ord om det.

Efter en halvanden Times Underholdning samledes man ved Kaffebordet, hvor Hr. P. Mortensen, Festudvalgets Formand, talte nogle smukke Ord for Hr. Bøchel og takkede Bøchel for det Arbejde, han har lagt i de 25 Aar,

som er gaaet, fik derefter overrakt en smuk Sølvvase fra Lokomotivpersonalet. Ligeledes fik pens. Lokomotivfører Madsen overrakt en meget smuk Sølvskraatobakke, for det Arbejde Hr. Madsen har udrettet for vor Afdeling her i Ng. Hr. Madsen tager Del i alt, hvad Foreningen beskæftiger sig med endnu.

Hr. Thygesen talte for Organisationen.

Derefter sang Hr. Orla Nielsen smukt og majestætisk Emil Bønnelyckes Festkantate, som under Festmiddagen i København blev afsunget af Hr. kgl. Kammeranger Cornelius.

Hr. Thygesen citerede to Vers til Ære for Bøchel saalydende:

Med hvide Haar
endnu Du staar
iblandt os med Ungdommens Glans,
den Tid, der svandt,
Dig sammen bandt
den dejligste Mindernes Krans.

Af Hjærtets Gem
nu stiger frem
den Tak, som i Hjerterne bor,
hav Tak, for hvad
Du ofred glad
i Gerning, i Tanker og Ord.

Hr. J. Mortensen talte for Bøchel i følgende Ord: Bøchel var med til at saa det lille Frøkorn, som nu var vokset til et stort Træ, og som fik sin Næring af alle Medlemmerne indenfor vor Organisation, saaledes at Træet vokser sig større og stærkere i det Samfund, vi lever i. Et mangfoldigt Leve for Bøchel og vor Organisation.

Hr. Bøchel takkede bevæget for Gaven, som Medlemmerne havde skænket ham, og som skulde være ham en kær Erindring.

Til Festen var indbudt flere af Byens Borgere, som i Aarens Løb har vist Forstaaelse for Lokomotivpersonalet og tilkendegivet dette paa flere Maader.

Man takker d'Hrr. Lokomotivmestre for den Velvillighed, der blev udvist, idet samtlige tegnede til Festen havde faaet Tjenestefrihed i den Udstrækning, det kunde lade sig gøre.

Derefter begyndte Ballet og sluttede først sent paa Natten, hvorefter hver gik til sit, enige om at have tilbragt en dejlig Aften sammen.

M. A.

STATSFUNKTIONÆRERNES LAANEFORENING

Da det i den sidste Tid har vist sig, at Laan-søgerne har henvendt sig paa Laaneforeningens Kontor, for at faa Laaneskema og derefter tilbagesendt det til Kontoret i udfyldt Stand, und-lader Undertegnede ikke at gøre opmærksom paa, at denne Fremgangsmaade kun forsinker Sagen, samtidig med at Udgiften til Frimærker

forøges og endvidere fremkalder en unødvendig Korrespondance mellem Kontoret og Undertegnede.

Jeg skal derfor tillade mig at henstille til frentidige Laansøgere, altid at rette Henvendelse til mig om Skema. Samtidig henleder jeg Afdelingernes Opmærksomhed paa, kun at udfylde det af Organisationen udarbejdede Bilag og aldrig at skrive paa selve Laaneskemaet.

C. A. Lillelund,

Organisationens Repræsentant.

SOLDATERJUBILÆUM

14. Bataillons Mandskab af Aargang 1889 fejrer den 31. Marts d. A. 35-Aarsdagen for Indkaldelsen ved Bataillonen ved en Sammenkomst paa Forsamlingsbygningen, Østergade, Aarhus. Anmeldelse sker til Bogtrykker Rasm. Nielsen, Nationaltrykkeriet, Aarhus.

BYTNING

En Lokomotivfører i Roskilde ønsker at bytte med en Kollega i København Gb. Helst med Lejlighed ogsaa.

Billet mrkt. »Ro« modtager Bladets Kontor.

TIL MEDLEMSLISTEN

Slettet paa Grund af Restance: Lokomotiv-fyrboder V. A. Hansen, Lunderskov.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivforekredsen:

Langaa: Formandens Navn er: H. I. Zschau, Kassererens Navn er: L. P. Nielsen og Repræsentantens Navn er: Chr. Morgen.

Skanderborg: Kassererens Navn og Adr. er: C. Rosenvald, Sølystkvartret.

Randers: Formandens Navn og Adr. er: L. Andersen, Sennelsgade 8.

Lokomotivfyrboderkredsen:

Østerbro: Formandens Navn og Adresse er: B. A. Hansen, Gl. Kalkbrænderivej 35, 3. Ø.



Udmærkelse fra 1—3—24:

Haandværker S. P. P. Hvam, Langaa, til Lokomotivfyrbøder i Vamdrup.

Haandværker O. J. Jønsson, Struer, til Lokomotivfyrbøder i Thisted.

Haandværker J. P. Blenstrup, Brande, til Lokomotivfyrbøder i Tønder.

Forflyttelse fra 1—3—24.

Lokomotivfyrbøder P. C. Laursen, Vamdrup, efter Ansøgning til Odense.

Lokomotivfyrbøder J. C. Tøttrup, Thisted, efter Ansøgning til Aalborg.

Lokomotivfyrbøder F. C. Rosenberg, Tønder, efter Ansøgning til Herning.

Lokomotivfyrbøder C. C. Andersen, Herning, efter Ansøgning if. Opslag til Vejle H. (Rangerfører).



Reserveret

Carl Larsen,
26, Pilestræde 26



Amk. Gummivarer
Industri Vestergade 3 Ekhn. B.
Modersproget, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prislister mod 30 Bte i Primær.
DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

ENGELSK SKRÆDERI

King Cloth
BEDSTE STOF



English House

NORREPORT

Nærværende Nummer er afleveret
paa Avispostkontoret den 19. Marts.

C. B. Møller & Co.s BØRS CIGAR

der faas over hele Landet, er
fabrikeret af de fineste Tobakker

Det er den bedste 15 Øres Cigar

Eduard Spies, som bor ligeved Hovedbanegaarden,
Vesterbros Passage 4 C, i Bazargaden lige overfor Panoptikon,
anbefaler sig til alle Damer med et mægtigt Udsalg af Kjoler
til billige Priser.

Strømper i de bedste Kvaliteter, langt under almindelig
Pris. Skørter i svært engelsk Moiré fra 5,85 alle Færver. Undertøj
i Macco, Traad, Uld og Silketricot. Golfjakker fra 9,85. Bluse-
skaanere fra 6,85. Silkebluser, Jumpers, Vadskebluser, Flonels-
bluser i stort Udvalg.

NB. Ingen Bytning, ingen Forsendelse, ingen Forandring,
ingen Kredit, ingen Bude, ingen Telefon, for at være billig.

HUSK BAZAR-GADEN

PRØV Zephyr & Gummi
Kravetøj
faas i alle Nr. til 52.



FLIPPEN
ISTEDGADE 128



Leveret til flere
Afdelinger og
Hovedafdelingen.
Forlang Tilbud.

Bøger - Papir - Musik - Fotografiske Artikler.
VIGGO NIELSENS BOGHADEL
Telf. 9327. Istedgade 64, Istedgaard. Telf. 9327.

**VAREHUS „SCHULTZ“, Istedgade 134.
Telefon 11 372.**

ALT I MANUFAKTUR TIL BILLIGSTE PRISER

SPECIALITET: Maskintøj, Skjorter, Underbeklædning, Drengetøj, Linned, Forklæder, Sengestyr.

Gævnstædler modtages.

Statsbanefunktionærer 5 pCt. Rabat

Redaktion: Vesterbrogade 98 a 2, København B.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613

Udgaar 2 gange månedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annøner-Expedition

Ny Vestergade 73, København B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl. 10—4.