



33. Aargang N<sup>o</sup>. 16

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. August 1933

## TJENESTETID OG DISCIPLIN

For at gennemføre, at alle Tog baade tidlig Morgen og sen Aften kan gaa rettidig, er det nødvendig, at der vises en vis Disciplin, d. v. s., at Personalet møder til den fastsatte Tid og forretter den dem paalagte Tjeneste, og det skal selvfølgelig ske uden Gnidning af nogen Art, selv om Tjenesten kan være tilrettelagt paa en saadan Maade, at det synes udelukket, at Gnidning kan undgaas.

Hen mod Slutningen af 1932 fandt der i Generaldirektoratet en større Forhandling Sted paa Grundlag af de af Maskiningeniør Sørensen udarbejdede Kørselsfordelinger i 1. Distrikt, der havde vakt stor Utilfredshed. Disse Forhandlinger fandt Sted den 9. November, og det, der fandt Sted under Forhandlingerne, har vi flere Gange beskæftiget os med. Vi skal saaledes nævne Maskinchefens flot henkastede Udtalelse om, at 10 a 12 Timers Lokomotivtjeneste ikke kunde være overanstrengende for en rask Mand; det vil med andre Ord sige, at det ikke var noget at tale om. Han vilde dog indrømme, at det kunde være meget ubehageligt at spadsere fra Tog til Remise eller omvendt — men paa Søen, sagde Maskinchefen, var der ogsaa ubehagelige Forhold, naar f. Eks. Maskinpersonalet skulde over Dækket til Lukaferne. Det var vel nok en køn Søforklaring — som man egentlig burde lade ligge, men disse Bemærkninger, der er fremsat af Afdelingens Chef vidner om, hvor megen Forstand og Indsigt han har i vor Tjeneste.

Under den Forhandling blev der selvfølgelig-

lig af Personalets Repræsentanter peget paa Urimeligheder, som Tjenesten ofte er behængt med, og en af de Ting er Reserve efter Kørsel, som vi stadig hævder er i Modstrid med Tjenestetidsreglerne. Der blev blandt andet ogsaa fremsat den Paastand, at Maskinbestyrer Schmidt om nogle bestemte Ture, som laa nede paa et forholdsvis lille Timetal (160—170 Timer), havde sagt, at det kunde ikke være anderledes, hvis Personalet i disse Ture ellers skulde betragtes som Mennesker. Og hertil erklærede han: »at det var rigtigt, at han om Ture, som ikke nær kom op paa 208 Timer, har udtalt, at man *med human* Tjenestetilrettelægning ikke kunde byde det paagældende Personale mere Tjeneste, og ud fra det Princip er vi hidtil gaaet frem i 1. Distrikt. Men det er jo *de jyske Forhold*, som nu skal overføres paa de sjællandske Tjenestefordelinger, og naar de ikke har været utilladelige i Jylland, kan de da heller ikke være det paa Sjælland«.

Det maa vel kunne siges, at denne Erklæring udtrykkelig siger om *de jyske Forhold*, som nu indføres, at de er *inhumane*.

Maskinchefen udtalte sig senere om Reserve efter Kørsel paa følgende Maade: »Ubehageligheden ved Reserve efter Kørsel kan ikke være saa stor, naar den holdes paa fremmed Depot, som naar den holdes paa Hjemstedet, og vi maa ogsaa i Almindelighed kunne komme bort fra den sidstnævnte Tjenesteanordning. Administrationen vil gaa med til, at der ikke lægges Reserve efter Kørsel, naar det paagældende Personale har været 8 Timer borte fra Hjemmet, og at der, hvis de 8 Timer ikke er naaet,

ikke maa anordnes længere Reservetjeneste, end til at Fraværelsen fra Hjemstedet højst kommer op paa 10 Timer.

Saadan udtalte Maskinchefen sig, og i Henhold hertil har vi været af den Opfattelse, at d'Hrr. Maskinbestyrer Schmidt og Maskiningeniør Sørensen vilde fremstille Kørselsfordelingerne paa en saadan Maade, at de holdt sig indenfor de nævnte Grænser. Lad os føje til, at vi i hvert Fald ikke var af den Opfattelse, at det skulde være nødvendigt, at Maskinchefen til de to nævnte Tjenestemænd sagde, at det var Meningen, at man skulde holde sig indenfor de anførte Grænser. Men har de gjort det?

Den ene af d'Hrr. har været Løjtnant i den danske Hær; han maa, hvis han er besjælet af den rette Krigeraand vel ogsaa vide, at dertil hører der Disciplin, hvilket vil sige, at han burde have pareret Ordre omgaaende, navnlig da han besidder den ægte uforfalskede, sjællandske humane Aand. — Den anden, selve Sørensen, som er en saa anerkendt Kapacitet paa Turlægningsområdet, vel at mærke uden Humanitet, han har vist ikke været Kriger; men hans Chef, Maskinbestyreren, burde have holdt ham i Ørene, da der tilbød sig en Lejlighed dertil.

Men man har altsaa nu, da Kørselsfordelingerne i Maj Maaned sattes i Kraft, med Held undgaaet en Lejlighed til, for det første at vise sig forstaaende over for en af Maskinchefen truffen Ordning, der tiltalte Personalet, og for det andet at vise det dem underlagte Lokomotivpersonale, at de forstaaer at undgaa at gribe Lejligheden til at være forstaaende. Det er med andre Ord i fuld Overensstemmelse med de berømmelige jyske Forhold.

Endelig har de tilfulde vist, at de fuldkomment mangler den Disciplin, som selvfølgelig ikke mindst bør vises ovenfra. Vi haaber, da vi nu henleder Maskinchefens Opmærksomhed paa det nævnte Forhold, altsaa Reserve efter Kørsel, som fortsat vedvarer paa en Maade, der i Henhold til Maskinchefens Udtalelse ikke maa anordnes mere, at dette Forhold bringes til Ophør omgaaende. Det kunde være rart at se, at ogsaa saadanne Tjenestemænd maa lyde, navnlig da de derved kan faa en smuk human Fjer i Hatten.

## PROTOKOL

over Forhandlingen mellem Generaldirektoratet og Dansk Jernbaneforbund, Dansk Lokomotivmands Forening samt Jernbaneforeningen den 21. og 24. Juni 1933.

Forhandlingsemne: »Tjenesteanciennitet«.

Til Stede var for Generaldirektoratet: Generaldirektøren, Personalechefen, Kontorchef Lunn og Fuldmægtig Torkild-Hansen, endvidere deltog Maskinchefen i Forhandlingen om Afsnittene 3 og 4 i Ordreudkastet.

For Dansk Jernbaneforbund: Forretningsfører Ch. Petersen, Sekretær Vejre, Overportør J. K. F. Jensen, Portør Meldgaard Kristensen, Pakmester H. M. Christensen og Togbetjent O. Bendtsen.

For Dansk Lokomotivmandsforening: Lokomotivfører Soph. Jensen, Lokomotivfører E. Kuhn, Lokomotivfører A. Rosenkilde-Laursen, Motorfører H. P. Christensen og Lokomotivfyrbøder A. Lønqvist.

For Jernbaneforeningen: Overassistent L. Mortensen, Trafikkontrolør A. Ohmeyer, Trafikassistent Carl Andersen, Togfører M. Kristensen, Kontorassistent Fru O. E. Steffensen og Overassistent From Hansen, sidstnævnte som Protokolfører.

*Generaldirektøren:* Aabnede Forhandlingen. Sagen, der i Dag skal drøftes, er i sin Tid rejst af Jernbaneforeningen ved Skrivelse hertil. Vi har imidlertid fundet det hensigtsmæssigt at udforme den gældende Praksis for alle Personalekategorier med de ønskelige Ændringer i et samlet Udkast. Vil bede Organisationerne udtale sig om det tilsendte Forslag.

*Overassistent L. Mortensen:* Det os tilsendte Forslag er et Forslag om *Tjenesteanciennitet*. Hvad forstaaer Generaldirektoratet ved *Tjenesteanciennitet*?

Vi har forstaaet det saaledes, at det er den Rækkefølge, der skal være gældende ved Opførelse i Personalfortegnelsen, ved Besættelse af Tjenestesture o. l., men at det ikke drejer sig om Forfremmelsesanciennitet.

Det er vel ikke Meningen, at Generaldirektoratet ved Forslaget vil ændre den hidtil gældende Forfremmelsesanciennitet. Vil anmode om at faa dette bekræftet. Under Forudsætning af, at vor Opfattelse er rigtig, ønsker vi at gøre følgende Bemærkninger til Forslaget:

Paa første Side, Stk. 3, er anført, at naar flere forfremmes paa samme Dag, lægger man den Rækkefølge til Grund, som de paagældende havde i den Lønningsklasse, hvorfra de avancerer.

Dette ønsker vi ændret til, at Vedkommendes Ansættelsesanciennitet i Etaten er afgørende for Placeringen.

Næste Stk. paa samme Side omtaler Overgang fra en højere til en lavere Lønningsklasse og her er anført, at særlig Placering kan foretages under Hensyn til Nedrykningens Karakter. Dette sidste Udtryk dækker vel kun Nedrykning som Straf. Hvis det er Meningen, da kan vi tiltræde det.

I Afsnittet om Assisterer, udnævnt efter 1. Juli 1933 er der udover det af Jernbaneforeningen i sin Tid foreslaaede tilføjet, at der tillægges 24

Points for Udmærkelse. Dette kan vi ikke tiltræde. Vi mener, at et eventuelt højt Pointstal i Forvejen giver Manden en saa stor Oprykning, at yderligere at tillægge 1 helt Aar, hvilket svarer til 24 Points, vil være alt for meget.

Dem, der dumper, vil man fra Generaldirektoratets Side fradrage 2 Points pr. Maaned. Dette, mener vi, er at være for streng overfor disse Folk. Et Fradrag af 1 Point pr. Maaned, indtil Eksamen tages anden Gang, maa være nok. I samme Stk. er anført, at Fradrag kan udelades, hvis Eleven paa Grund af Sygdom ikke kommer op til Eksamen. Vi maa mene, at Sygdom altid bør fritage for Fradrag, og henstiller, at det ændres til »Hvor Grunden er en Eleven utilregnelig Aarsag, finder Fradrag ikke Sted«.

Side 3, Stk. 3, staar anført, at der medregnes 6 Aar af tidligere Elev- og Medhjælpertid.

Dette bør formentlig ændres til den Tid, vedkommende har været Elev og Medhjælper; dette kan efter nugældende Tjenestemandsløve blive mere end 6 Aar.

Samme Side, Stk. 6, staar: utilfredsstillende Tjeneste eller lignende. Hvad mener Generaldirektoratet, at Ordene eller lignende skal dække?

Bestemmelsen vedrørende Tjenestemandscien-nitet for Assistenten, der er overgaaet fra Kontoriststillingen eller fra 16. Lønningsklasse kan vi tiltræde. Ligeledes kan tiltrædes de for Togførere foreslaaede Bestemmelser.

*Forretningsfører Ch. Petersen:* Jernbaneforbundet ønsker ogsaa klaret, hvad der forstaas ved Tjenesteanciennitet. Er det Forfremmelsesanciennitet eller Ancienniteten paa Arbejdspladsen?

Dette maa vi have oplyst, da det har stor Betydning for vort Syn paa Generaldirektoratets Forslag.

*Lokomotivfører Soph. Jensen:* Det samme gælder for vort Vedkommende. Tillægget paa 24 Points for Udmærkelse ønsker vi slettet, ligesom vi finder, at et Fradrag af 2 Points pr. Md. for Aspiranter, der dumper, er for meget.

Af Hensyn til Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbunds Overenskomst med Generaldirektoratet om Lokomotivfyrbøderaspiranternes Lønforhold ønsker vi oplyst, om Tjenesteancienniteten skal beregnes for hele Tiden efter Indtrædelsen som Aspirant, selv om Aspiranten i visse Perioder udfører Haandværker-tjeneste.

*Generaldirektøren:* Organisationerne ønsker oplyst, hvad der forstaas ved Tjenesteanciennitet. Det er vanskeligt at give et udtømmende Svar herpaa. Reglerne er i første Række tænkt som afgørende ved forskellige Forhold paa Tjenestestedet.

Endvidere angiver Tjenesteancienniteten den Rækkefølge, i hvilken Personalet opføres i Personalfortegnelsen og paa de Lister, hvorpaa Ansøgere til Stillinger opføres. Jeg skal dog eksempelvis nævne, at en Overassistent, der er avanceret i en ung Alder og senere søger en 7. Kl. Station, ikke kan paa-beraabe sig en højere Anciennitet over for en ældre Assistent, der søger samme Station.

Det er ikke vor Mening ved dette Forslag at ændre noget ved den hidtidige Fremgangsmaade ved Forfremmelser.

Jernbaneforeningen mener, at naar 2 avancerer samtidig, skal deres Anciennitet i Etaten være afgørende for deres Placering. Vi mener, den, der Dagen før Avancementet stod øverst, stadig skal staa øverst. Saadan har det ogsaa været praktiseret hidtil.

Ved Nedrykningen er der ikke udelukkende tænkt paa Degradation. F. Eks. vil en Overassistent, der søger tilbage til Assistent, eller en Motorfører, der søger tilbage til Lokomotivfyrbøder, gaa ind i sit gamle Nummer.

*Personalechefen:* En Motorfører, der af Helbredshensyn søger over til anden Tjeneste f. Eks. Pakhusformand, bør ikke ubetinget anbringes øverst i Rækken. Det samme gælder f. Eks. en Togbetjent, der paa Grund af Tilskadecomst el. lign. søger over i Kontorstillingen. Det er saadanne Tilfælde, vi har tænkt paa ved Udtrykket Nedrykningens særlige Karakter.

*Generaldirektøren:* Udmærkelse bør lægge lige saa meget til som at dumpe trækker fra. Men vi kan forhøje Udmærkelse til  $7\frac{1}{2}$ ; det vil begrænse Antallet af dem, der naar derop.

Jernbaneforeningen vil kun have fradraget 1 Point pr. Maaned for dem, der dumper. Dette kan jeg ikke gaa med til for Eleverne. For disse er Tiden mellem første og anden Eksamen spildt. Det samme gælder maaske ikke i saa høj Grad Lokomotivfyrbøderaspiranterne.

At Sygdom fritager for Fradrag i Points, er rigtigt, men vi ønsker den anførte Affattelse for at være sikker paa, at det er virkelig Sygdom og ikke en paastaet Eksamensnervøsitet el. l., der foranlediger Eksamens Udsættelse.

Er enig med Jernbaneforeningen i, at en Elev ikke kan gaa og vente i flere Aar, inden han kan gaa op til Eksamen anden Gang. Vi maa i et saadant Tilfælde afholde en ekstra Eksamen Aaret efter, det samme gælder for Lokomotivfyrbøderaspi-ranter.

Andre Eleven utilregnelige Aarsager end Sygdom findes vist ikke, men fremkommer der saadanne Tilfælde, er vi villige til at se velvilligt paa dem.

De 6 Aar skal blive ændret til Tjenestetiden som Elev og Medhjælper.

Tilbageholdelse af en Assistentudnævnelse kan ske af andre Aarsager end utilfredsstillende Tjeneste. Der kan f. Eks. være en gift kvindelig Medhjælper, der ønsker at vente med sin Udnævnelse til Assistent, indtil hun kan blive udnævnt et bestemt Sted. I et saadant Tilfælde bør vedkommende ikke have Anciennitet førend fra den Dag, hun udnævnes.

Efter at der er indført 2. Del af Eksamen for Assistenten, der ikke faar Indflydelse paa Anciennitet, — kan jeg tiltræde, at de 24 Points for Udmærkelse bortfalder, men saa maa Organisationerne tiltræde, at der fradrages 2 Points pr. Maaned for dem, der dumper. Vi vil saa love at afholde Eksamen for disse Folk i Løbet af eet Aar.

Ved Beregning af Lokomotivfyrbødernes Tjenesteanciennitet er det Mening, at denne skal bestemmes efter hele Tjenestetiden efter Indtrædelsen som Lokomotivfyrbøderaspirant, selv om Aspiranterne paa Grund af Overtallighed skulde have udført Haandværkertjeneste i nogen Tid efter Uddannelsen, uanset at denne Tid som bekendt ikke kan medregnes i den lovpligtige 2-Aars Aspiranttid.

*Overassistent L. Mortensen:* Hvis Generaldirektoratet vil tilføje, at der højst kan fradrages 24 Points, kan vi tiltræde det.

*Generaldirektøren:* Vi er saa enige om, at Tillægget for Udmærkelse gaar ud. Elever, der dumper, fradrages 2 Points pr. Maaned, højst 24 Points; Lokomotivfyrbøderaspiranter fradrages under samme Forhold 1 Point pr. Maaned, højst 12 Points. Folk, der gaar uden for Nummer, fradrages 2 Points pr. Maaned. Det vil sige, de staar stille, medens de er uden for Nummer.

*Forretningsfører Ch. Petersen:* Har opfattet Generaldirektørens Udtalelser saaledes, at Tjenesteancienniteten kan faa Betydning ved Forfremmelse ogsaa i de Tilfælde, hvor Udvælgelsen sker efter Kvalifikationer. Det, der nu fastslaas, vil forrykke tidligere Praksis. Det har aldrig været Mening, at Udnævnelse til en af de Overportørstillinger, vi fik i 1919, skulde give et Fortrin ved videre Avancement.

Stillede paa Jernbaneforbundets Vegne følgende Forslag til Ændring i Generaldirektoratets Udkast.

I Udkast til Regler for *Tjenesteanciennitet* foreslaas følgende Ændringer og Tilføjelser:

1. Side: Stk. 4 udgaar og erstattes af:

Ved Overgang fra en højere til en lavere Lønningsklasse anbringes vedkommende i sin tidligere Plads i Rækken, med mindre særlig Placering foretages under Hensyn til Nedrykningens Karakter.

1. Side: Som nyt 7. og 8. Stk. indføjles:

Ved Overgang fra Stillingen som Banearbejder til Stillingen som Portør, regnes hvert Aar i hvilket den paagældende er Portør = 2 Aar, indtil han derved har opnaaet fuld Medregning af sin Tjenesteanciennitet som Banearbejder.

I Henseende til Tjenesteanciennitet gælder for Stationspersonalets Vedkommende, at Tjenestetid i 15. og 16. Lønningsklasse beregnes som udført i een Lønningsklasse.

*Generaldirektøren:* erklærede at kunne modtage Ændringerne, dog for Stk. 4 med den Ændring i Redaktionen, at Ordet »særlig« i næstsidste Linie og Ordene »Nedrykningens Karakter« i næstsidste og sidste Linie ændres, saaledes at de 2 sidste Linier faar følgende Redaktion.

»anden Placering foretages under Hensyn til særlige Forhold.«

Det foreslaas, at Stk. 7 redigeres saaledes:

Ved Overgangen fra Stillingen som Banearbejder til Stillingen som Portør medføres ikke Tjenestetiden som Banearbejder, men hvert Aar i hvilket den paagældende derefter forretter Tjeneste som Portør regnes = 2 Aar indtil der er opnaaet fuld Medregning af Tjenestetiden som Banearbejder.

Det foreslaaede Stk. 8 foresloges redigeret saaledes:

I Spørgsmaalet om Forfremmelse fra 15. og 16. Lønningsklasse for Stationspersonalet regnes den samlede Tjenestetid i de 2 Lønningsklasser som Tjenesteancienniteten.

Som nyt Stk. tilføjes:

Særlige Regler gælder for stationsmesterprøvet Personale.

*Overassistent L. Mortensen:* Hvis 2. Stk. i det modtagne Ordreudkast skal opfattes paa den Maade, at Jernbaneforeningen ved at godkende det har tiltraadt, at en yngre Ansøger i en højere Lønningsklasse ved Avancement ved lige Kvalifikationer skulde gaa forud for en ældre Ansøger i en lavere Lønningsklasse, altsaa at en een Gang vunden Fordel skulde virke ogsaa ud i Fremtiden, da kan Jernbaneforeningen ikke tiltræde Ordreudkastet.

Dersom Ordreudkastet derimod kun tager Sigte paa Tjenestens Ordning paa Tjenestestedet, har Jernbaneforeningen intet at indvende.

*Generaldirektøren:* Der indtræder ikke ved disse Regler nogen som helst Ændring i den gældende Praksis for Opstilling til eller Udvælgelse til Avancement ud over den, der ligger i, at Assisterer, der ansættes efter 1. Juli 1933, i Overensstemmelse med Organisationens Ønske faar en ændret Rækkefølge, der naturligvis ogsaa lægges til Grund, naar de engang skal opføres paa Ansøgerlisten, og Spørgsmaalet om Avancementsanciennitet har derfor i Virkeligheden ingen Aktualitet. Jeg nævnte for et Eksempel, hvor Grundancienniteten maa anses for den væsentligste. Dette kan ogsaa anvendes paa andre Tilfælde, og derfor angives denne Anciennitet altid paa Listerne.

*Organisationerne* tiltræder derefter Forslaget.

(Derefter fortsattes Forhandlingerne alene med Dansk Lokomotivmands Forening).

*Lokomotivfører Soph. Jensen:* I Afsnit 3 a tredje nederste Linie er det bestemt, at visse Lokomotivfyrbødere, som genindtræder efter at have været udenfor Nummer, placeres efter Reglerne i 3 b eller 3 c. Da dette sidste næppe kan forekomme, foreslaar vi, at »eller c« udgaar.

Det fremgaar saavel af Afsnit 3 a som af Afsnit 3 c, at der for Lokomotivpersonalets Vedkommende er regnet med Eksamenresultater, altsaa en Karakter mellem 4 og 8, vi har intet at indvende herimod, men det er ikke i Overensstemmelse med den øvrige Del af Ordreudkastet, idet der her er regnet med det ved Eksamen opnaaede samlede Antal Points.

*Generaldirektøren:* Det kan tiltrædes, at »eller c« udgaar i Afsnit 3 a.

Det maa være rigtigst, at Placeringstallet beregnes paa samme Maade for alle Tjenestemænd, som Følge deraf vil Afsnit 3 c blive omredigeret, saa det bliver det samlede Pointstal, der anvendes: dette vil atter medføre, at sidste Linie i 3 a ændres til »Lokomotivfyrbødereksamen med et Pointsantal svarende til Middelkarakter.«

REFERAT

af Lokomotivfyrbøderkredsens Generalforsamling paa Østergades Hotel i Aarhus den 3. Maj 1933.

*Dagsorden:*

1. Navneopraab af Repræsentanterne.
2. Valg af Kreds-Generalforsamlingens Tillidsmænd: a) Ordstyrere, b) Protokolførere og c) 1 Protokolrevisor.
3. Beretning om Kredssens Virksomhed, herunder Forslag fra a) Afd. 38, b) Afd. 2, c) Afd. 2, d) Afd. 40, e) Afd. 38, f) Afd. 2, g) Afd. 34, h) Afd. 34, i) Afd. 40 og k) Afd. 2.
4. Fremlæggelse af Kredssens Regnskaber for 1931 og 1932.
5. Valg af Kredsformand.
6. Valg af et Kredsbestyrelsesmedlem. B. Kjær afgaar.
7. Valg af 2 Stedfortrædere til Kredsbestyrelsen.
8. Valg af 1 Revisor og 2 Revisorstedfortrædere.
9. Udpegning af 5 Repræsentanter til Nordisk Lokomotivmands Forbunds Kongres i Stockholm 1934.

*Kredsformanden, A. Lønqvist* aabnede Generalforsamlingen og bød Repræsentanterne velkommen.

Udtalte Ønsket om, at den forestaaende Debat maatte forløbe saaledes, at de Beslutninger man traf, maatte blive til Gavn for Lokomotivfyrbøderkredsen og Dansk Lokomotivmands Forening i sin Helhed.

Forsamlingen indledede med at synge: »Flyv højt vor Sang paa stærke Vinger«, af A. C. Meyer.

*Punkt 1.*

Det konstateredes ved Navneopraab, at alle Repræsentanter var mødt.

*Punkt 2.*

*Kredsformanden* foreslog paa Kredsbestyrelsens Vegne følgende, der valgtes til Generalforsamlingens Tillidsmænd:

Ordstyrere: *L. Bendixen*, Es., og *C. Schmidt*, Ng.

Protokolførere: *K. Karlsen*, Ar., og *A. Skødt*, Gb.

Protokolrevisor: *S. Bristing*, Gb.

*Ordstyreren, C. Schmidt*, oplæste Dagsordenen, der efter Diskussion og Korrigering godkendtes.

*Punkt 3.*

*Kredsformanden:* Den Periode, vi siden sidste Kongres har gennemlevet, har ikke alene været meget begivenhedsrig, idet store Forandringer har fundet Sted indenfor Administrationen, men har tillige som Følge af Udviklingen og Rationaliseringen i udstrakt Grad præget Organisationsarbejdet i de 2 Aar, der er forløbet siden sidste Kredsgeneralforsamling.

Vi har saaledes indenfor Kredsbestyrelsen haft saa mange Sager til Behandling og beskæftiget os med saa mange betydningsfulde Spørgsmaal, at jeg anser det for ugørligt at kunne referere dem alle indenfor den begrænsede Tid, og skal derfor afholde mig fra at komme nærmere ind paa de mindre betydende Spørgsmaal og henholde mig til de Sager af mere principiel Karakter, der vil kunne faa Betydning for Fremtiden.

Omtalte Feriereglerne; der er fra Administrationen

Side gjort Forsøg paa at faa disse Regler reviderede, som Følge af at Generaldirektoratet havde bragt i Erfaring, at Feriereglerne blev omgaaet ved, at Ferien i mangfoldige Tilfælde søgtes bevilget i Rater paa 1 à 2 Dage; jeg maa af Hensyn til de Konsekvenser, dette kan medføre, advare imod denne Form for Sommerferie.

Ligeledes har vi beskæftiget os med Betalingen for Helligdagsarbejdet, der nu for Reservepersonalets vedkommende er bragt dertil, at den Tjenestetid paa Helligdagene, der ligger over 8 Timer — saavel udført i Reserven som ved Afløsning i fast Tur — vil blive honoreret med Helligdagsoverarbejdsgodtgørelse.

Funktionstillæget er beklageligvis flere Steder bleven bortelimeret ved, at Depoterne satte forskellige Lokomotivfyrbødere til at udføre Lokomotivførertjeneste i korte Perioder; dette bør ikke finde Sted, og jeg vil gerne bede Repræsentanterne have Opmærksomheden henvendt paa, at Lokomotivførertjenesten ikke fordeles blandt flere Lokomotivfyrbødere, end at Minimumstjenesten — 28 Dage — kan naas, og Funktionstillæg udbetales.

En Lokomotivfyrbøder, der paa Grund af forskellige Forhold havde indsendt Regning paa Godtgørelse for ikke anvist Soverum, fik Afslag, men efter at vi har gjort Forestillinger overfor Distriktet, blev den krævede Godtgørelse udbetalt.

Fra Nyborg Afdeling har Kredsen modtaget en Sag angaaende Overarbejde, der var i dette Tilfælde udført Overarbejde i 33½ Time i een Maaned; vi har behandlet Sagen og bragt denne til tilfredsstillende Afslutning.

I Aspirantspørgsmaalet er der imellem de respektive Organisationer truffet den Overenskomst, at man lægger Anciennitetsrækkefølgen til Grund, forsaavidt der skal foretages Afskedigelser af Lokomotivfyrbøderspiranter.

Afløsningsforholdene saavel ved Lokomotivtjenesten som ved Motortjenesten har flere Steder rundt om i Landet givet Anledning til Utilfredshed, vi har saaledes fra Brande Afdeling behandlet en Sag, hvor Tjenesten var saa lang, at Personalet maatte afløses paa Strækningen, i dette Tilfælde var Afløsningen foretaget af en Lokomotivfyrbøder og en Remisearbejder.

Vi har endvidere behandlet et Spørgsmaal angaaende Udvaskning, som Følge af Sygdom blandt Remisepersonalet blev der benyttet en Lokomotivfyrbøder; denne Sag er Kredsbestyrelsen imidlertid ikke saa forfærdelig interesseret i at faa forelagt i Generaldirektoratet, thi ude omkring i Landet paa de mindre Depoter foretager Lokomotivførerne den Dag i Dag Udvaskning af Rangerlokomotiverne, og desuden er der Ordre for, at saadant Arbejde kan paalægges Lokomotivpersonalet.

Lokomotivfyrbøder P. J. Petersen, Ar., har indsendt Ansøgning om at blive forfremmet til Lokomotivfører, vedlagt anbefaling fra 9 derværende Lokomotivførere; Kredsbestyrelsen har imidlertid ikke sæt sig i Stand til at kunne tiltræde dette Andragende.

Motorførerspørgsmaalet, der er et af de Spørgsmaal, der har beredt os de allerstørste Vanskeligheder, og som stadig giver Anledning til Uro og Misfornøjelse, er imid-

lertid nu ved at glide ind i faste Rammer, og vi har det bedste Haab om at faa løst dette for os saa vigtige Spørgsmaal paa tilfredsstillende Maade. Den Utilfredshed, der i Øjeblikket er raadende, har paa forskellig Maade givet sig tilkende saavel i vort Blad som igennem tilsendte Forslag og Resolutioner, af hvilke sidste vi ovenikøbet er bleven præsenteret for en Protest imod, at Lokomotivførerantallet var for stort, og at disse anvendes paa Mx-Lokomotiverne, men vi indenfor Hovedbestyrelsen deler ikke denne Anskuelse, og at det vistnok vil blive vanskeligt for den paagældende Afdeling at forsvare dette Standpunkt.

Med Hensyn til Besættelsen af Førerpladserne paa de elektriske Vogne til Nærtrafikken, da har der jo ejheller været noget tilbage at ønske i Retning af Henvendelser fra Afdelingerne, ligesom den Interesse, hvormed Lokomotivfyrbøderne har imødeset Løsningen af dette Spørgsmaal, har været enestaaende.

Kredsformanden oplæste derefter de Bestemmelser, der ifølge Normeringsloven var fastsat for disse Stillinger, og udtalte, at paa Trods af, at Kredsbestyrelsen havde sat al sin Energi ind paa, og af Magt kæmpet for at faa disse Stillinger placeret i 12. Lønningsklasse, havde det ikke været muligt at faa dette Ønske imødekommet; forskellige Forhold har haft Indflydelse paa, at disse Stillinger ikke udelukkende kunde forbeholdes Lokomotivmændene, blandt andet henvistes til, at i Berlin og Paris køres disse Tog af ufaglærte Folk, som Følge heraf havde man ikke kunnet formaa Administrationen til at stryge Pasmus'en om særlig egnede Togbetjente.

Stillingerne vil blive placerede i 13. Lønningsklasse sammen med Motorførere af 2. Grad og være betinget af 5 Aars Karenstid.

Udtagelsen af Motorføreraspiranterne har været gjort til Genstand for en indgaaende Undersøgelse, og det har vist sig, at Aspiranterne udtages efter følgende Regler, Ansøgerne inddeles i 3 Grupper efter Karaktererne: særlig egnede, egnede og ikke egnede; disse Karakterer fremkommer ved Bedømmelsen af Ansøgerens Motorkundskaber og tjenstlige Forhold; den første Indstilling af en Ansøger foretages af den tilsynsførende Maskiningeniør og den stedlige Lokomotivmester paa Grundlag af Ansøgerens Kvalifikationer, det være sig saavel tjenstligt set som med Hensyn til Ansøgerens praktiske Kundskaber; jeg har været i Generaldirektoratet for at komme til Klarhed over, efter hvilke Principper disse Udtagelser sker, men mødte ikke her nogen særlig udpræget Forstaaelse, endsige noget klart Svar, fik tværtimod nærmest Indtryk af, at Udtagelserne undertiden nærmest beroede paa rene Tilfældigheder.

Ved Indkaldelse af Ansøgninger til fremtidige Kursus for Motorføreraspiranter vil alle tidligere Ansøgninger blive annullerede, og alle nye blive paategnede, saaledes at Ansøgere, der ikke udtages, vil kunne faa oplyst Aarsagen hertil.

Den Kursændring, der er sket med Hensyn til Udtagelse af Motorføreraspiranter efter Anciennitet, er imidlertid umiskendelig, idet der i det sidste Hold kun var een eneste, der ikke var efter Anciennitet af de efter Administrationens Mening egnede Ansøgere.

Det paa forrige Kredsgeneralforsamling vedtagne Forslag om, at Ancienniteten for Lokomotivfyrbødere, der var

ansat før 1925, skulde beregnes fra Antagelsesdagen, har været forelagt Generaldirektoratet, der imidlertid af Hensyn til Konsekvenserne ikke havde kunnet imødekomme vort Ønske, men har givet Løfte om at foretage en Revision af Ancienniteten for de paagældende ved deres Fremmelse til Lokomotivførere.

Vort gamle Krav om en Forbedring af Overtrækstøjet var imødekommet og traadt ud i Livet, saaledes at vi ved den Udlevering, der skulde finde Sted i Aar, vilde faa udleveret Overalls med Jakke.

Jeg har nu i ganske korte Træk refereret de vigtigste af de Sager, vi har behandlet, og søgt at klarlægge Arbejdet, der er foretaget i den forløbne Periode, det maa nu blive Generalforsamlingens Sag at vurdere Arbejdet, der er udført.

Vi ønsker ikke Overbærenhed, men en nøgtern og saglig Bedømmelse. (Bifald!)

*Schmidt*, Nyborg: Ærede Kammerater! Vi er ikke kommen tilstede her for at føre smaalig Kritik, vi bør se paa Forholdene ude i det private Erhverv; naar Beretningen ikke viser nogen stor Fremgang, saa bærer de svære Tider en væsentlig Del af Skylden herfor; var overbevist om, at der var gjort et godt Stykke Arbejde, og vilde takke Hovedbestyrelsen og specielt Kredsformanden herfor, Kredsformanden har haft en heldig Haand til at løse de forskellige Sager, men under de nuværende Tilstande kan man ikke forvente store Fremskridt.

*Jespersen*, Ab.: Naar man skal anlægge Betragtninger over det Arbejde, der er udført siden sidste Kredsgeneralforsamling og gennemgaa Fejl og Mangler, kommer man til det Resultat, at vi er inde i en Nedgangsperiode, og naar dette er Tilfældet, maa Organisationen sætte alle Kræfter i; forment ikke, dette var sket, vi gaar tilbage, som Følge af at vi var for tolerante og fulgte et Princip, der var forkastelig. Omtalte Resolutionen, der var tilsendt Kredsen angaaende Mx. Lokomotiverne, havde ikke noget imod, at det blev Lokomotivførere, der bemandede disse, men Lokomotivførerne skal ikke beskæftiges i 12. og 13. Lønningsklasse, thi da vil Følgen heraf blive en Stagnation for Lokomotivfyrbøderne, og ingen maa tro, at Lokomotivførerantallet af den Grund forøges.

Angaaende Førerpladserne paa de elektriske Vogne til Nærtrafikken sparer man en Ændring i den Politik, der tidligere blev ført paa det Omraade, og med Hensyn til Permissionsdagene, skal vi kunne søge disse som hidtil, og rettede til Slut en Tak fra Fru Ovesen til Kredsbestyrelsen for Indsamlingen til forhenværende Lokomotivfyrbøder Ovesen.

*Løvborg*, Gb.: Det er i Øjeblikket vanskelige Tider, og som Følge deraf ogsaa vanskeligt at kritisere, dog er der 3 Spørgsmaal, som jeg gerne vil komme lidt nærmere ind paa, da disse er af principiel Karakter, nemlig Tjenestetidsspørgsmaalet, Motorførerspørgsmaalet og Anciennitetsspørgsmaalet.

Ancienniteten, Grundstenen for alle danske Lokomotivmænd har, som Følge af at Rationeringen er indgaaet som et Led i Statsbanernes Sparebestræbelser, faaet sit Grundskud og er bleven erstattet med Springavancement. Udtagelsen til Motorføreraspirant har man stadig Indtryk af former sig som en Skønhedskonkurrence, idet saa godt som alle Lokomotivfyrbødere paa Gb. har søgt, men ingen er udtaget, derimod nogle yngre ude omkring; vore

fremtidige Avancementsmuligheder tegner i Øjeblikket alt andet end lyse, Kredsbestyrelsen maa derfor sætte alt ind paa, at Ancienniteten bliver det afgørende.

Ligesaa med Motorførercieniteten, her bør det være Bundancieniteten og ikke Motorførercieniteten, der er den gældende. Angaaende de elektriske Vogne til Nærtrafikken maa jeg beklage, at det ikke har været muligt at faa disse normeret med Lokomotivførere, det samme gælder Placeringen i 13 Lønningsklasse, Karenstiden — 5 Aar — finder jeg mærkelig og formener, at denne, i Lighed med hvad der gælder for Motorførere, bør nedsættes til 3 Aar.

Ordningen for de Lokomotivfyrbødere, der gjorde Tjeneste hos Køerlærerne, havde været prakticeret paa Gb. og havde vist sig at være god.

Forespurgte, hvorledes det kunde lade sig gøre, at en Lokomotivfyrbøder kom op paa 33½ Overarbejdstime, uden at Afdelingen skred ind, og ønskede oplyst hvad der var sket paa Kredsbestyrelsesmødet den 2. Maj, angaaende vore Forfremmelsesmuligheder, og hvilke Veje man skulde ind paa for at faa løst dette Spørgsmaal; en Nedsættelse af Tjenestetiden og Aldersgrænsen maatte være Vejen.

Vilde endvidere gerne vide Kredsbestyrelsens Standpunkt til Laanesagen fra Gb.

*Brade, Kk.:* I sin Beretning berørte Kredsformanden vore Permissionsregler, og jeg maa sige, at Kredsformandens Standpunkt til den Sag forbausede mig meget, vi maa og skal af al Kraft søge at bibeholde de Goder, vi engang har opnaaet, og ikke giv Generaldirektoratet Lejlighed til at foretage Indskrænkning i Reservepersonalet, og jeg vil gerne spørge: Kan Lokomotivfyrbødere i Reserven anvendes til Udvask? Kredsformanden ønskede ikke Medlidenhed, nej, i vore Dage er der ingen Medlidenhed, det er en haard Tid, vi lever i, det føler vi Lokomotivfyrbødere særligt med Henblik paa Motorførerspørgsmaalet, og vi vil komme til at føle det endnu haardere, dersom ikke Bundancieniteten bliver det afgørende ved Udnævnelsen til Motorfører. Overenskomsten angaaende Dispensation ved Forflyttelse af Motorføreraspiranter er efter min Mening ufærdig afleveret af Kredsbestyrelsen. Kk. Afd. havde været ude for et meget ejendommeligt Tilfælde af Tvangsforflyttelse af en Motorføreraspirant; formenter ikke, at Hovedbestyrelsens Stilling til den Sag var konsekvent.

Med Hensyn til Anvendelsen af Traktorer, saa maa man betragte disses Udvikling, som en stor Advarsel for os, vi er i Dag oppe paa 12 Tons Traktorer, saadanne anvendes nu i Københavns Frihavn, hvor alt Rangerarbejdet tidligere udførtes med Damplokomotiver. For at disse Traktorer ikke skal skade os for meget i Fremtiden, maa vi renoncere paa Uddannelsen, og eventuelt tage det med disse Pladser forbundne Ekstraarbejde Paa sidste Kredsgeneralforsamling udtalte den daværende Kredsformand, at de elektriske Vogne sikkert ikke var noget for os, nu ses der anderledes paa det Spørgsmaal; formenter, at der indenfor Kredsbestyrelsen var et Mindretal, der havde Føling med Medlemmernes Ønsker, men som aldrig kom til Orde.

Det effektive, der bør gøres for at bevare det gode Forhold imellem D. J. F. og D. L. F., er Oprettelsen af et Grænseværn; thi der maa optages Forhandlinger ad Voldgiftens Vej for at værne vore Interesser.

Stillede følgende Resolution: »Lokomotivfyrbødernes Kredsgeneralforsamling i Aarhus den 3. Maj 1933 vedtager:

D. L. F. bør hurtigst mulig optage Forhandlinger med D. J. F. om Oprettelse af et staaende Voldgiftsudvalg med neutral Opmand til Udnivelering og Bilæggelse, af de Grænsestridigheder, der hersker og kan opstaa de to Forbund imellem.

At oversende til Kongressen.

*Frits Brade,  
Østerbro.«*

*Suneson, Gb.:* De Tider, vi for Øjeblikket gennemlever, er præget af en Udvikling, og et Tempo som aldrig før, det gælder derfor om, at vi stadig er paa Højde med Situationen, saaledes at Tiden ikke løber fra os. Med Hensyn til de elektriske Vogne var Kredsbestyrelsen allerede paa et tidligt Tidspunkt klar paa vort Krav til disse Pladser, men Besættelsen af disse Pladser bør ske efter Anciennitet. Henviste til Forhandlingen, der var optrykt i Beretningen angaaende den 5 Aars Karenstid; formenter, denne var for meget i Administrationens Favør, dersom en Lokomotivfyrbøder forinden Karenstidens Udløb kunde blive forfremmet til Lokomotivfører, burde saadan Forfremmelse ske, og derpaa foretages Oprykning efter Anciennitet.

Udtagelsen af Motorføreraspiranterne befinder sig stadig i en uigennemtrængelig Taage, den vigtigste Betingelse for Organisationens Trivsel er Sammenholdet, men dette kan kun bygges paa Ancienniteten, hold derfor Anciennitetsfanen højt. Vilde henstille til Kredsbestyrelsen at foranledige, at Generaldirektoratet udsendte Ansøgningskemaer vedrørende Motorførerkursus.

*Horup, Ar.:* Ærede Kammerater! Vi er inde i en Krisetid, ogsaa vi mærker det — om ikke direkte saa indirekte — naar man imidlertid tog de for Tiden trykkende Forhold i Betragtning, maatte man erkende, at Kredsbestyrelsen var sluppet godt igennem denne svære Tid. Vilde gøre Jespersen, Ab, opmærksom paa, at Besættelsen af Mx.-Vognene havde været en medvirkende Aarsag til at afhjælpe Stagnationen blandt Lokomotivførerne, og selv om Ordningen ikke var god, var det dog bedre, end at se Lokomotivførere anvendt som Lokomotivfyrbødere.

*Stenkvist, Gb.:* Der er fra flere forskellige Talere fremhævet, at de nuværende Tider er vanskelige, ja, det er de sikkert, men derfor maa Kredsbestyrelsen ogsaa i høj Grad beflitte sig paa at modstaa Administrationens Pres. Var forbauset over, at Hovedbestyrelsen havde ladet Lejligheden gaa fra sig til at interpellere Trafikministeren paa Vælgermøderne angaaende vore Tjenestetidsregler; omtalte Maskinchefens Syn paa Tjenestetidsreglerne angaaende Forhandlingen i Generaldirektoratet om Turene ved hvilken Lejlighed Maskinchefen havde udtalt, at 10 a 12 Timers Tjeneste ikke var noget at tale om for en rask Mand. Fremdrog en Sag, hvor der paa Grund af Forsinkelse med deraf følgende Borteliminering af et tjenestefrit Ophold var opstaaet Divergenser imellem Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder om Afløsningen; fandt Hovedbestyrelsens Svar mærkeligt i den Sag.

*Petersen, Fa.:* Takkede Kredsbestyrelsen for deres Arbejde i den forløbne Periode, men vilde henstille, at Kredsbestyrelsen i Motorførerspørgsmaalet søgte Ancienniteten overholdt.

*Petersen, Gh.:* Lad os ikke lulle os i Søvn over Kredsbestyrelsens Arbejde; naar vi er kommen her, saa er det for at kritisere, og noget af det, vi skal kritisere mest, er Tjenestetidsreglerne; Hovedbestyrelsens Syn paa Tjenestetidsreglernes Revision, nemlig at Tiden ikke skulde være inde, kan jeg ikke dele, thi er Tiden ikke inde nu, saa er den det aldrig.

*Kredsformanden:* Den røde Traad, der gaar igennem Kritikken, er de trykkende Forhold, der for Tiden hersker i Motorførerspørgsmaalet; med Hensyn til de elektriske Vogne kan det da umuligt være Forsamlingen ubekendt, hvilket Standpunkt Kredsbestyrelsen har indtaget til Besættelsen af disse Pladser, i det Spørgsmaal er der gjort alt, hvad gøres kunde, og jeg kan forsikre de Herrer for, at dersom I var rigtig klar paa, hvor stærke Kræfter, der har været i Bevægelse for at kapre disse Stillinger, vilde Kritikken uden al Tvivl hurtig forstumme.

Angaaende Feriereglerne kan jeg oplyse Jespersen om, at den Ferie der tiltrænges, saa absolut ikke er 1 a 2 Dage nu og da, og maa endnu engang advare herimod.

Naar Løvborg siger, at man føler sig tilsidesat ved at se ganske unge Lokomotivfyrbødere blive Motorførere, maa jeg henlede Løvborgs Opmærksomhed paa, at Motorførerstillingen er en Opslagsstilling og alene af den Grund stiller det sig straks vanskeligt med Ancienniteten.

Med Hensyn til Placeringen af Motorførerstillingerne kan jeg ikke finde det formaalstjenligt at opstille Utopier, det viser sig jo umuligt at faa disse placeret i 12. Lønningssklasse. Angaaende Karenstiden paa de 5 Aar, der saa at sige gik med i Købet paa de elektriske Vogne, maa vi, som Suneson ganske rigtigt bemærkede, følge med Tiden, og hvad der er rigtigt i Dag, kan meget vel være forkert om 5 Aar. Angaaende de 33½ Times Overarbejde var disse fremkommen ved, at den paagældende Lokomotivfyrbøder hl. a. havde haft for lidt Fridage, disse var bleven betalte.

Hvad Forfremmelsesmulighederne angaar, da vil jeg formene, at den eneste Vej, man i Øjeblikket kan anvise som farbar, maa være den, der tidligere har været praktiseret, men i saa Fald skal det være en Organisationsopgave, som Kategoriopgave kan jeg ikke anbefale den Vej. Forslaget, der foreligger fra Skanderborg angaaende det Spørgsmaal, og som skal behandles paa Kongressen, ser jeg mig ikke i Stand til at kunne anbefale saaledes, som det foreligger. Omtalte Laanesagen fra Gh., maatte henvise denne til Behandling paa Kongressen og erindrede Brade om, at vi ikke var fritaget for Udvaskning.

Angaaende Tvangsforflyttelsen af Motorføreraspiranter fra Slagelse til Østerbro er det naturligvis beklageligt for vedkommende Lokomotivfyrbøder, der i den Anledning bliver trykket ud af Tur; men i Henhold til Forflyttelsesreglerne er der intet at gøre ved den Sag, men Afdelingen kan ved Indberetningen til Kredsbestyrelsen faa Sagen fremmet, men da vil Spørgsmaalet rejse sig, om hvorvidt man skal tage Hensyn til det moralske eller det juridisk rigtige ved Anbringelsen i Tur, og med Hensyn til Udtagelsen af Motorføreraspiranterne var det vanskeligt at fordre den ældste Lokomotivfyrbøder udtaget og samtidig hævde, at han ikke maatte forflyttes.

Traktorspørgsmaalet er ikke af ny Dato, og jeg kan til Underretning for Brade oplyse, at Traktorer paa 80 HK og derover vil blive vort Virkefelt, forsaavidt man er indstillet paa at tage det Arbejde, der muligvis følger

med, de sidste Traktorer, der var leveret, var paa 78 HK, og Maskinchefen havde ikke lagt Skjul paa, hvad Grunden var.

Kredsformanden var ikke ganske klar paa, hvad Brades Resolution tilsigtede, da der i flere Aar var samarbejdet med D. J. F. igennem Centralorganisationen.

Til Suneson vil jeg sige, at den nusiddende Kredsbestyrelse ikke har siddet Elektrificeringen af Nærtrafikken overhørig — tværtimod, og at det var Administrationen, der ønskede Karenstiden forhøjet til 5 Aar og ikke Organisationen. Med Hensyn til Tilnærmelsen fra Ab. Afd. til Vg. Afd. vil jeg henstille til Forsamlingen ikke at lade sig paavirke af kommunistiske Tendenser.

Tjenestetiden vil jo paa Kongressen blive gjort til Genstand for en indgaaende Debat, og Petersen, Fa. maa dog indrømme, at selv om der endnu er meget tilbage at ønske i Motorførerspørgsmaalet, er vi det da betydeligt nærmere nu, end vi nogensinde har været, og dette Spørgsmaal kan stadig paaregne vor varmeste Interesse.

Med Hensyn til Afløsningen for den for lange Tjeneste kan jeg oplyse Stenkvist om, at denne allerede skulde have været forlangt f. Eks. i Roskilde, saaledes at de 10 Timer ikke var bleven overskredet, desuden burde dette Forhold have været løst af Afdelingen.

Middagspause 12,30.

Forhandlingerne genoptaget 13,30.

*Ordstyrer:* Bendixen, Es.

*Jespersen, Ab.:* Det, der forbauser mig mest, er Kredsformandens efter min Mening illoyale Angreb paa min politiske Indstilling, denne ønsker jeg imidlertid ikke at sælge til Kredsformanden. Med Hensyn til Lokomotivførernes Besættelse af Mx-Lokomotiverne, da kan vi Lokomotivfyrbødere i Aalborg ikke dele Kredsformandens Syn paa den Sag, dette vil aldrig kunne komme til at gavne Lokomotivfyrbødere, da vore Forfremmelser derved stagnerer. Henvendelsen, der var sket til Vg. Afd., var ikke fra Ab. Afdelingsbestyrelse. Vore Permissionsdage skal vi kunne søge, som vi altid tidligere har gjort. Angaaende Midlerne i Kampfonden kan jeg ikke anbefale at anvende disse til at skaffe Administrationen af med deres overkomplette Lokomotivførere; iøvrigt finder jeg, at dette maa blive Lokomotivførernes Sag og ikke Lokomotivfyrbødernes. Vi skal sætte kraftigt ind paa vore Opgaver og være Slagkraften indenfor Organisationen.

*Løvborg, Gh.,* indledede med at anlægge Betragtninger angaaende den siddende Regering; forment ikke, man mærkede meget til, at det var et Arbejderparti, der sad ved Roret, i vore principielle Spørgsmaal saasom Forfremmelser skal vi, hvadenten dette gælder Lokomotivførerstillingen eller Motorførerstillingen, overholde Anciennitetsrækkefølgen, vilde gerne have en Fremstilling af Laanesagen; kunde tænke sig, at Kredsbestyrelsesmedlemmerne udtalte sig desangaaende.

*Brade, Kk.,* vilde sige Bravo, Løvborg, men her rører du ved et disciplinært Spørgsmaal: gav Jespersen Ret i, at de unge skulde være Drivkraften indenfor Organisation, forsaavidt vi var i Besiddelse af Ildhu, og denne lod sig overføre paa Kredsbestyrelsen; vilde ligeledes støtte Jespersen i at lade Lokomotivførerne ordne deres egne Sager. Forflyttelse af Motorføreraspiranter maa ikke ske paa Bekostning af andre i fast Tur værende Lokomotiv-



fyrhødere, kritiserede Skrivelsen, der var modtaget fra Kredsbestyrelsen. I det elektriske Spørgsmaal var Kredsbestyrelsens Standpunkt undergaaet en mærkbar Forandring. Anbefalede Resolutionen angaaende Grænsevoldgiftsudvalget, da dette vilde komme til at virke mere effektivt og være en medvirkende Aarsag til at bekæmpe de Stridigheder, der for Øjeblikket herskede i Motorspørgsmaalet.

*Nissen*, Sd.: Vi har med vort Forslag ikke ment at ville støtte Administrationen, men udelukkende tænkt, at vi derved kunde faa forbedret vore Avancementsforhold.

*Stenkvist*, Gb., vilde henstille til Kredsbestyrelsen at sætte alt ind paa, at vi bibeholdt de nugældende Ferieregler. Omalte Forslaget, der skulde behandles paa Kongressen, angaaende Ferien. Det maa jo være dejligt at faa 1 Maanedes Sommerferie i Modsætning til de 14 Dage, vi nu har, der nærmest maa betragtes som en Slags Erstatning for mistede Fridage. Ønskede et mere fyldestgørende Svar paa Afløsningssagen.

*Juultoft*, Sd.: Maaske er vort Forslag ikke saaledes affattet, at det kan vedtages, og saavidt jeg kan forstaa, gaar hele Hovedbestyrelsen imod Forslaget. Tanken med Forslaget er at skaffe os bedre Avancementsmuligheder. En Artikel desangaaende, som jeg har indsendt til »D. L. T.«, er bleven afvist som skadelig for D. L. F.s Prestige; jeg er dog tilbøjelig til at hælde til den Anskuelse, at vi aldrig vil kunne faa bedre Anvendelse for Midlerne i Kampfonden, og vil derfor anbefale at stemme for Forslaget.

*Kredsformanden*: Med Hensyn til Jespersens og min politiske Indstilling kan jeg, for at enhver Misforstaaelse skal være udelukket, oplyse Jespersen om, at i den Retning kan vi to ikke handle, thi da vilde jeg gøre en daarlig Handel. Jeg vil overlade til Forsamlingen at bedømme Resolutionen fra Ab. Afd., denne indeholder Protest imod, at Mx-Vognene betjenes af Lokomotivførere, selv om ogsaa disse var normeret med Lokomotivførere.

Laanesagen, der tilsyneladende interesserer Løvborg meget, maa jeg af Hensyn til Modparten henvise til Behandling paa Kongressen.

Med Hensyn til Udvaskningen kan jeg ikke indse Betydeligheden af at faa denne forelagt i Generaldirektoratet, og derved faa dennes Bestemmelser yderligere stadfæstet.

Brades Resolution angaaende Grænseudvalg vil ikke have den tilsigtede Virkning; tværtimod er jeg temmelig sikker paa, at dersom der havde været Underhandling i Gang med D. J. F. om Stillingerne ved Motorvognene, da var Fordelene ikke kommet os tilgode.

Angaaende Feriereglerne, saa husk paa, at det er ikke os, men Generaldirektoratet, der har ønsket disse Regler reviderede, vi har i første Omgang afslaaet denne, men jeg lægger ikke Skjul paa, at Generaldirektoratet har behøvet at ville rejse Spørgsmaalet paany.

I Afløsningssagen gar jeg ud fra, at vedkommende Lokomotivfyrbøders Krav om Afløsning havde til Hensigt at foranledige Tjenestetidsreglerne overholdt; men paa det Tidspunkt, hvor Afløsningen fandt Sted, var Tjenestetidsreglerne allerede betydeligt overskredet, og som Følge deraf afbødede Afløsningen ikke det paaklagde Forhold.

Anvendelsen af Kampfondens Midler til Forbedring af

Lokomotivfyrbødernes Avancementsmuligheder kan jeg ikke acceptere, og jeg tror ikke, det vil falde Forsamlingen vanskeligt at forstaa hvorfor, thi dette Fond har om ikke andre Missioner saa i hvert Fald den at være Bindeled iblandt Medlemmerne i »Dansk Lokomotivmands Forening«.

*Ordstyreren*: Vi gaar derefter over til Behandling af Forslagene under samme Punkt:

a. *Forslag fra Ar. Afd. 38.*

»Lønningsnumrene afskaffes«.

Forslaget vedtoges uden nævneværdig Diskussion eenstemmigt.

b. *Forslag fra Gb. Afd. 2.*

»Kredsbestyrelsen bemyndiges til snarest at fremsætte Krav om, at der til alle Lokomotivfyrbødere udleveres Tjenesteure«.

*Løvborg*, Gb., motiverede Forslaget og anbefalede dets Vedtagelse.

Forslaget vedtoges eenstemmigt.

c. *Forslag fra Gb. Afd. 2.*

»Det paalægges Kredsbestyrelsen at arbejde paa at fremskaffe Lokomotivfyrbødernes, der gør Tjeneste i Reserven, en Rekvisitionsbog Ma. 102 b udleveret, eventuelt udleveres der D. L. F.s stedlige Repræsentant en Rekvisitionsborg«.

*Brettschneider*, Gb.: Naar vi har stillet det Forslag ude fra vor Afdeling, saa er det begrundet paa, at det er meget vanskeligt for de Lokomotivfyrbødere, der gør Tjeneste i Reserven, at komme i Besiddelse af disse smaa Fornødenheder, idet det ofte hænder, naar en Lokomotivfyrbøder fra Reserven afløser i fast Tur, at vedkommende Lokomotivfører, som skal udskrive Rationen, umiddelbart forinden har udfærdiget saadan Rekvisition. Jeg vil derfor anbefale at vedtage Forslaget.

Flere Talere anbefalede Forslaget.

*Kredsformanden*: Dersom Forslagsstillerne ikke har noget at indvende imod, at Ordene: eventuelt udleveres der D. L. F.s stedlige Repræsentant en Rekvisitionsbog udgaar, vil vi gerne have Forslaget henvist til Kredsbestyrelsen.

Forslaget henvistes derefter til Kredsbestyrelsen.

d. *Forslag fra Sd. Afd. 40.*

»Generalforsamlingen opfordrer Hovedbestyrelsen til at arbejde for, at Lokomotivfyrbødere i faste Linieture ikke anvendes til fast Afløsning i Rangerture«.

*Nissen*, Sd., motiverede Forslaget med, at det var den Ranger afløsning, der var indlagt i de faste Strækningsture, man ønskede fjernet.

*Kredsformanden*: Dersom det er Hensigten med Forslaget, saa er dette forkert redigeret, og det kan ikke vedtages saaledes som det foreligger.

*Skødt*, Gb., advarede ligeledes imod at vedtage Forslaget, saaledes som det forelaa.

*Juultoft*, Sd., gjorde gældende, at Forslaget ikke tilsigtede en Knægtelse af Ancienniteten, men derimod at faa afskaffet, at der indlagdes Ranger afløsning i de faste Strækningsture.

*Nissen*, Sd., stillede følgende Ændringsforslag til Punkt 3 d:

»Kredsbestyrelsen arbejder for, at fast Afløsning i Rangerture udgaar af Strækningsturene.«

Ændringsforslaget vedtoges eenstemmigt.

e. *Forslag fra Ar. Afd. 38.*

Lokomotivfyrbøderne normeres med Frikort.

f. *Forslag fra Gb. Afd. 2.*

Kredsbestyrelsen søger udvirket, at Lokomotivfyrbødere efter 10 Aars Ansættelse i Stedet for Fripas kan faa udstedt Frikort.

g. og h. *Forslag fra Ab. Afd. 34.*

Der arbejdes for, at Lokomotivfyrbøderne faar tildelt Frikort fra 40 Aars Alderen.

Der arbejdes hen til, at Lokomotivfyrbødere med 15 Aars Anciennitet og som er 40 Aar faar Frikort til Jernbanen i Lighed med Lokomotivførerne.

i. *Forslag fra Sd. Afd. 40.*

Der arbejdes hen til, at 40-aarige Lokomotivfyrbødere efter 15 Aars Ansættelse faar Frikort til Statsbanerne i Lighed med Lokomotivførerne.

*Greffel, Ar.*, motiverede Forslaget fra Ar. Afd. Fandt det hensigtsmæssigt, at Lokomotivfyrbøderne, der efterhaanden var kommen op i Aarene, blev normeret med Frikort.

*Kredsformanden:* Da Organisationen for at kunne gennemføre disse Forslag skal til Forhandling i Generaldirektoratet, vil jeg anbefale, at man samler sig om følgende Ændringsforslag:

»Kredsbestyrelsen arbejder for i videst mulige Omfang at fremskaffe Frikort til Lokomotivfyrbøderne.

*Kredsbestyrelsen.*«

Ændringsforslaget vedtoges eenstemmigt.

Forslagene e, f, g, h, og i toges derefter tilbage.

k. *Forslag fra Gb. Afd. 2.*

Kredsbestyrelsen søger at opnaa, at D. L. F.s Medlemmer om Sommeren kan faa udstedt Familieskovkort, eventuelt med indklæbet Familiefotografi.

*Stenkvist, Gb.*, motiverede Forslaget, der efter en mindre Diskussion henvistes til Kredsbestyrelsen.

*Ordstyreren* oplæste derefter følgende Resolution:

»D. L. F. bør hurtigst mulig optage Forhandlinger med D. J. F. om Oprettelse af et staaende Voldgiftsudvalg md neutralt Opmand til Udnivellering og Bilægelse af de Grænsestridigheder, der hersker og kan opstaa de to Forbund imellem.

*Frits Brade, Østerbro.*«

*Brade, Kk.*: Naar jeg stiller denne Resolution, er det fordi jeg mener, at vi skal og maa have bilagt de Stridigheder, der for Øjeblikket hersker de to Forbund imellem, saaledes at de forskellige Stillinger kan skilles klart ud fra hverandre, og derved være en medvirkende Aarsag til, at den Utilfredshed med Besættelsen af Motorførerpladserne, som for Øjeblikket er tilstede, ophører.

*Skødt, Gb.*: Naar man betragter Forholdene ude i de private Erhverv, vil man se, hvorledes de smaa Virksomheder paa Grund af Specialiceringen efterhaanden fortrænges; noget lignende er efter al Sandsynlighed ved at gøre sig gældende indenfor Organisationerne, idet de store Organisationer, ved at trænge sig paa, staar i Begreb med at opluge de mindre, og jeg er tilbøjelig til at hælde til den Anskuelse, at dersom vi i sin Tid havde tilsluttet os de samvirkende Fagforbund, vilde det alligevel have været vanskeligere for D. J. F. at trænge sig ind paa vore Enemærker, og jeg antager, at det er noget i den Retning, Brades Resolution tilsigter.

*Horup, Ar.*, troede ikke paa, at Sammenarbejde med D. J. F. vilde føre til det forønskede Resultat; havde Eksempler paa, at Samarbejdet imellem D. S. & M. F. og D. A. F. ikke altid var saa godt.

*Smidt, Ng.*, kunde ikke støtte Brade i hans Betragtninger, og troede ikke paa, at Brades Resolution vilde afhjælpe de paaklagde Forhold.

*Kredsformanden:* Der eksisterer jo for Tiden et saadant Værn, idet vi igennem Centralorganisationen samarbejder med D. J. F.; jeg kan derfor ikke indse Nyttens af at vedtage denne Resolution.

Efter at Brade havde repliceret, satte Dirigenten Resolutionen under Afstemning; og denne forkastedes med 2 Stemmer for og 21 imod.

Kredsformandens Beretning med tilhørende Bilag sattes derefter under Afstemning og godkendtes eenstemmig.

*Punkt 4.*

*Kredskasserer K. Svendsen:* Med Hensyn til selve Regnskabet skal jeg ikke trætte d'Hrr. med at gennemgaa de forskellige Beløb, idet jeg gaar ud fra, at man igennem de i Beretningen optrykte Regnskaber har haft rig Lejlighed til at sætte sig ind i de forskellige Poster, iøvrigt er jeg til Tjeneste med nærmere Oplysninger, forsaavidt saadanne ønskes. Redegjorde derefter nærmere for, hvorledes Beløbet, der var indkommen ved Indsamlingen til forhenværende Lokomotivfyrbøder Ovesen, Ab., blev anvendt.

Regnskabet godkendtes uden Diskussion enstemmigt.

*Punkt 5.*

Kredsformanden Alfred Lønkvist genvalgte med Akklamation.

*Punkt 6.*

*Ordstyreren:* Maa jeg udbede mig Forslag til Valg af et Kredsbestyrelsesmedlem.

*Brade, Kk.*, anbefalede Jespersen, Ab.

*Petersen, Ab.*, anbefalede ligeledes Jespersen, Ab. Forment at Jespersen nu havde tilegnet sig den fornødne Indsigt i Arbejdet.

*Nielsen, Ng.*, anbefalede Smidt, Ng., som igennem sine Artikler i »D. L. T.« efterhaanden var bleven en kendt Mand Landet over.

*Knudsen, Fa.*, anbefalede Petersen, Fa.

*Broksø, Gb.*, anbefalede Jespersen, Ab. Vi har kendt Jespersen ovre i vor Afdeling, og her var han en god Organisationsmand. Stem paa Jespersen.

*Nielsen, Brande*, anbefalede Brunsholm, Langaa.

*Greffel, Ar.*, anbefalede Kjærs Genvalg. Han er en ung

Mand, og det er tit og ofte sagt, at det var de unge, der skulde føre Organisationen frem.

Flere Repræsentanter anbefalede Kjær, Ar.

*Dyrberg, Fh.:* Nu da vi atter staar og skal vælge en Tillidsmand til Kredsbestyrelsen, vil jeg gerne give Kjær et lille Ord med paa Vejen. Jeg har i den Tid, jeg har samarbejdet med Kjær indenfor Kredsebestyrelsen, lært at skatte ham som en dygtig Medarbejder, og selv om han ikke hører til de fremtrædende Naturer, har han gjort et godt Stykke Arbejde indenfor Kredsbestyrelsen. Jeg giver ham hermed min bedste Anbefaling.

*Petersen, Ng.,* kunde ikke anbefale Kjærs Genvalg og formerte, at Kjær var valgt ind i Kredsbestyrelsen under forkerte Forudsætninger, idet han ikke var Kongresrepræsentant, da han blev valgt.

Der foretoges derefter skriftlig Afstemning med følgende Resultat: Til Kredsbestyrelsesmedlem valgte: Jespersen, Ab., med 24. Stemmer; derefter havde: Kjær, Ar., 17 Stemmer, Smidt, Ng., 6 Stemmer, Petersen, Fa., 4 Stemmer og Brunsholm, Lg., 2 Stemmer.

**Punkt 7.**

Som Stedfortrædere til Kredsbestyrelsen foresloges følgende: Smidt, Ng., Stenkvist, Gb., og Horup, Ar. Valgt blev: Smidt, Ng., med 32 Stemmer og Stenkvist, Gb., med 23 Stemmer; derefter havde Horup, Ar., 17 Stemmer.

**Punkt 8.**

Schou, Ar., genvalgte til Revisor.

Som Revisorstedfortrædere foresloges: Suneson, Gb., Petersen, Ab., og Horup, Ar. Valgt blev: Suneson, Gb., med 29 Stemmer, og Horup, Ar., med 18 Stemmer; derefter havde Petersen, Ab., 17 Stemmer og Petersen, Ng., 1 Stemme.

**Punkt 9.**

Som Lokomotivfyrbødernes Repræsentation paa Nordisk Lokomotivmands Forbunds Kongres i Stockholm 1934 valgtes den nye Kredsbestyrelse med Akklamation. Som sjette Repræsentant foresloges: Bristing, Gb., Horup, Ar., og Schmidt, Ng. Valgt blev: Bristing, Gb., med 33 Stem-

mer. Horup, Ar., og Smidt, Ng., havde begge 6 Stemmer; der foretoges derfor Lodtrækning, denne tilfaldt Smidt, Ng., der saaledes blev Suppleant.

*Kjær, Ar.:* Ærede Kongresrepræsentanter, forinden vi nu afslutter Kredsgeneralforsamlingen, vil jeg gerne takke for den Tillid, man har vist mig i den Tid, jeg har siddet i Kredsbestyrelsen. Jeg gaar nu, men jeg gaar med Overbevisning om at have gjort mit bedste for Organisationen. Endnu en Gang Tak for Tilliden.

*Kredsformanden:* Allerførst vil jeg gerne takke Kredsgeneralforsamlingen for det smukke Valg og den ubetingede Tillid, man saaledes har vist mig. Jeg skal fremdeles gøre mit bedste for Organisationen. Til Kjær, der nu gaar ud af Kredsbestyrelsen, vil jeg gerne rette en Tak for godt udført Arbejde, og det er med Vemod, jeg siger Farvel til Kjær. Jespersen, der nu som ny Mand træder ind i Kredsbestyrelsen, byder jeg velkommen i Haabet om, at hans Virke maa blive til Gavn for Lokomotivfyrbøderkredsen, og idet jeg udtaler Ønsket om, at vi maa gaa lyse og gode Kaar imøde, er det mit Haab, at de Beslutninger, vi nu har truffet, maa blive til Gavn for Dansk Lokomotivmands Forening. (Haandklap.)

*Jespersen, Ab.:* Jeg vil gerne takke for Valget og Kredsformandens Velkomst. Jeg skal gøre mit bedste for vor fælles Sag.

*Ordstyreren:* Jeg foreslaar, vi synger Sangen fra i Morges en Gang til.

Forsamlingen afsang derpaa »Internationale«.

*Kredsformanden:* Lokomotivfyrbøderkredsen leve! (Hurra, Hurra, Hurra.)

*Løvborg, Gb.:* Det gode Kammeratskab leve! (Hurra, Hurra, Hurra.)

*Ordstyreren:* Jeg erklærer hermed Kredsgeneralforsamlingen for hævet, og takker for god saglig Diskussion.

Afslutning.

K. Karlsen, Ar., A. Skødt, Gb.,  
Protokolførere.

S. Bristing,  
Protokolrevisor.

REFERAT

af Lokomotivpersonalets Hjælpefonds Generalforsamling den 4. Maj 1933 Kl. 17<sup>30</sup> i Aarhus.

*Dagsorden:*

1. Valg af Ordstyrer og Protokolfører.
2. Beretning om Hjælpefondens Virksomhed.
3. Fremlæggelse af Hjælpefondens Regnskab 1931 og 1932.
4. Forslag fra Aarhus Lokomotivførerafdeling: »Lokomotivpersonalets Hjælpefond ophæves som selvstændig Institution; dens Midler overføres til D. L. F. som selvstændig Fond.  
Dersom D. L. F.s Kongres ikke tiltræder Beslutning om Hjælpefondens Overførelse betragtes Forslaget som bortfaldet.«
5. Forslag fra Ng. Lokomotivfører Afd.: »Skemaer om Understøttelse efter § 5 f. skal efter at være udfyldt afleveres til Afdelingsformanden, som vedføjer evt.

Bemærkninger og videresender Ansøgningen til Hjælpefondens.«

6. Valg af 2 Repræsentantskabsmedlemmer.
7. Valg af 2 Stedfortrædere.

**Punkt 1.**

Ordstyrer: G. O. F. Lund, Gb.  
Protokolfører: P. A. Jensen, Ro.  
Dagsordenen godkendtes.

**Punkt 2.**

L. M. Schmidt aflagde som fungerende Formand Beretning om Hjælpefondens Virksomhed. Ønskes yderligere Oplysninger, skal jeg svare.

Bille, Ar.: Hvorfor refunderes ikke hele Mulkten for

vedkommende, vel at mærke, naar der ikke har været Tale om Spiritus.

*Smidt:* Der kan under visse Forhold være forskellige Momenter, der spiller ind, saaledes at kun en Del af Bøden refunderes. Man maa ikke helt borteliminere Ansaret for den enkelte. Repræsentantskabet behandler og overvejer hver enkelt Sag.

*Nedergaard Petersen, Gb.:* Der er Penge nok i Kassen, betal derfor det hele, undtagen, selvfølgelig, naar der er Spiritus med i Sagen. Gives kun delvis Erstatning, kan det nemt faa Udseende af, at han er dømt af sine egne og derfor ikke helt uden Skyld.

Beretningen godkendtes.

**Punkt 3.**

*Kassereren* fremlagde Regnskabet.

*Nielsen, Kk.,* kunde ikke faa Beløbene i Beretningen til at stemme med Regnskabet. Ønskede Oplysninger.

*Kassereren* gav Oplysning, der tilfredsstillede. Regnskabet blev eenstemmigt godkendt.

**Punkt 4.**

*Formanden:* Forslaget er behandlet i Repræsentantskabet, og jeg anbefaler at stemme imod. Forslaget kan heller ikke gennemføres her, idet der staar i Lovene, at det skal ud til Urafstemning; det kan altsaa ikke bestemmes paa en Generalforsamling.

*Knudsen, Herning:* Der skal ikke omformes paa Fonden, der skal spares ved Forslaget paa Administrationen. Hvis Forsamlingen her vedtager Forslaget, saa tror jeg nok, at H. B. finder en Udvej for Urafstemningen. Virkemaaden kan blive akkurat den samme som nu, naar Fonden kommer ind under Organisationen.

*Formanden:* Repræsentantskabet er ikke absolut mod en Indlemmelse; men da Fonden alle Tider har staaet som en selvstændig Institution og vi ikke kan øjne nogen Fordel ved Forslaget, kan det lige saa godt blive ved det bestaaende. Men vi kan jo stemme om det; vedtages det, saa tager vi det selvfølgelig til Efterretning og foreager en Urafstemning.

*Olsen, Hg.:* Hvis Forslaget vedtages ophører saa Opkrævningen af den ene Krone, som nu betales,

*Formanden:* Nej. Regnskabet bliver liggende i samme

gode Form som paa nuværende Tidspunkt. Kontingentet forbliver 1 Kr.

Ved Afstemning stemte 37 for og 20 imod Forslaget. Forslaget skal herefter til Urafstemning.

**Punkt 5.**

*Formanden:* Forslaget er en Gentagelse fra sidste Generalforsamling; man var den Gang ikke rigtig klar over, om Forslaget blev vedtaget eller forkastet. Det er derfor naturligt, at de kommer igen. Jeg vil dog ligesom den afgaaede Formand anbefale at stemme imod.

*Andersen, Ng.,* anbefalede at stemme for Forslaget.

*Soph. Jensen:* Hjælpefonden er ikke interesseret i at udbetale Understøttelse til de, der ikke trænger. Gamle Mennesker kender sjældent Tillidsmændene og omvendt. Skulde der endelig slippe en uværdig imellem en enkelt Gang, ja saa er Ulykken da ikke saa stor.

*Heftholm, Frh.,* anbefalede at stemme for Forslaget.

*Andersen, Ng.,* kunde ikke forstaa, at der var saa megen Modvilje mod det.

*Nedergaard Petersen, Gb.:* Stem Forslaget ned; det kan i mange Tilfælde komme til at gøre mere ondt end Gavn. Hvorfor skal flere end højst nødvendigt have deres Næse i saadanne Sager.

*Formanden:* Er Repræsentantskabet i Tvivl og mangler Oplysninger, saa kan jo Afdelingsformanden spørges; det er ogsaa i flere Tilfælde gjort.

Forslaget blev forkastet.

**Punkt 6.**

Valgt blev: Boye, Ab., med 65 Stemmer og Horup, Ar., med 46 Stemmer; derefter havde Smidt, Ng., 37 Stemmer, P. Jensen, Næ., 7 Stemmer og Andersen, Es., 6 Stemmer.

**Punkt 7.**

Valgt blev: Smidt, Ng., og P. Jensen, Næ.

*P. A. Jensen,*  
Protokolfører.

*K. Olsen,*  
Protokolrevisor.

*Lokomotivfører Soph. Jensen.* Vi kan saa tiltræde Afsnit 3.

Med Hensyn til Afsnit 4: Tjenesteanciennitet for Motorførere og Lokomotivførere ønsker vi dette delt i 2 Afsnit. For Motorførerstillingernes Vedkommende ønsker vi, Besættelsen efter Opslag afløst ved almindelig Oprykning efter Anciennitet paa samme Maade som til Lokomotivførerstillingen. Vi har baade ved Aspirantudtagelsen og ved Udnævnelsen til Motorfører haft saa mange Vanskeligheder, at Sagen nu bør kunne komme ind i et roligt Leje. Kun, hvis dette Ønske imødekommes, kan vi gaa med til at binde Motorførerne i 5 Aar til denne Stilling, og da alle Motorføreraspiranter jo er bedømt to Gange — først ved Udtagelsen til Aspirant og derefter ved Motorførereksamen — kan der heller intet være til Hinder for at imødekomme os. For saa vidt angaar Beregning af Turanciennitet for Motorførere, der overgaar til Lokomotivførerstillingen, har vi i Forvejen en Aftale med Generaldirektoratet; denne maa vi kræve respekteret, saa en Motorfører ikke ved Beregninger kan unddrage sig den enerverende Rangertjeneste. Vi foreslaar derfor Afsnittene 4 og 5 affattet saaledes:

#### 4. Motorførere.

Motorførere placeres efter Datoen for deres Udnævnelse til Stillingen.

Motorførere, der er ansat samme Dag, placeres efter Forfremmelsesrækken, der indenfor hvert Hold bestemmes efter Resultatet af Motorførereksamens 1. Del, idet denne Rækkefølge lægges til Grund for Oprykning til Motorførerstillingen.

#### 5. Lokomotivførere.

Lokomotivførere, der oprykkes fra Lokomotivfyrbøderstillingen, placeres efter Lokomotivfyrbødernes Forfremmelsesrække, idet denne Række lægges til Grund for Oprykningen.

Lokomotivførere, der oprykkes fra Motorførerstillingen, placeres efter Lokomotivfyrbødernes Forfremmelsesrække, idet denne Række lægges til Grund for Oprykningen.

Lokomotivførere, der oprykkes fra Motorførerstillingen, placeres, hvis Oprykningen finder Sted samtidig med den eller de paagældendes jævnaldrende blandt Lokomotivfyrbøderne, paa deres tidligere Plads i Lokomotivfyrbødernes Forfremmelsesrække. Dersom Oprykning sker paa et senere Tidspunkt, placeres den eller de paagældende efter Datoen for deres Udnævnelse til Lokomotivførerstillingen. Saadan Oprykning kan almindeligvis ikke forventes før efter 5 Aars Tjeneste som Motorfører (for de før 1. Juli 1933 udnævnte dog kun 3 Aar).

*Generaldirektøren.* Vi kan tiltræde, at Afsnit 4 deles som foreslaaet.

Det er muligt, at Motorvognene og Lokomotiverne med Tiden bliver saa driftssikre, at Personalets Ønske om automatisk Oprykning til Motorførerstillingerne kan imødekommes, men vi kan ikke nu gaa bort fra at besætte disse Stillinger efter Opslag. Vi kan derimod give det Løfte, at der baade ved Udtagelser til Motorføreraspirant og ved Ud-

nævnelser til Motorfører skal blive taget alt muligt Hensyn til Ancienniteten.

Af Hensyn til, at de Lokomotivmænd, der bliver ved Damplokomotivtjenesten, ikke skal kunne faa deres Turanciennitet forringet, kan Generaldirektoratet tiltræde, at Motorførere, som overgaar til Lokomotivførerstillingen paa et senere Tidspunkt end det, paa hvilket de kunde have rykket op, placeres i Anciennitetsrækken efter Datoen for Udnævnelse til Lokomotivførerstillingen.

*Maskinchefen:* Naar der er indhøstet fornøden Erfaring, kan vi maaske gaa over til at lade Motorføreraspiranterne rykke automatisk op i Motorførerstillingen.

*Lokomotivfører Soph. Jensen:* Er Generaldirektørens Udtalelser saaledes at forstaa, at vi kan vende tilbage til Spørgsmaalet om automatisk Oprykning til Motorførerstillingerne?

*Generaldirektøren:* Ja. Men dog ikke i den allernærmeste Fremtid.

*Lokomotivfører Soph. Jensen.* Vi er ikke tilfreds med Resultatet af denne Forhandling, men i Tiltro til, at Generaldirektørens Tilsagn, at der baade ved Udtagelse af Motorføreraspiranter og ved Udnævnelse af Motorførere vil blive taget videst muligt Hensyn til Ancienniteten, hvilket vi blandt andet forstaa saaledes, at en »yngre« Lokomotivmand, der er udnævnt til Motorfører II, ikke paa Grund af denne Udnævnelse har Anciennitet forud for en »ældre« Lokomotivfyrbøder ved Besættelse af en Plads som Motorfører I bliver overholdt, afstaar vi indtil videre fra Kravet om automatisk Oprykning. Vi tillader os endvidere at forvente, at der ved Udnævnelser blandt de nuværende Motorføreraspiranter vil blive taget Hensyn til, at der ved Aspirantudtagelserne er kommet yngre Folk med i tidligere Eksamenshold end ældre, som derfor efter de gældende Regler staa nedenfor de yngre, medens de efter vor Opfattelse bør komme først i Betragtning.

*Generaldirektøren:* Dette sidste skal blive overvejet.

Der opnaaedes derefter Enighed om følgende Affattelse af Afsnittene 4 og 5.

#### »4. Motorførere.

Motorførere placeres efter Datoen for deres Udnævnelse til Stillingen.

Motorførere, der er ansat samme Dag, placeres efter Forfremmelsesrækken, der indenfor hvert Hold bestemmes efter Resultatet af Motorførereksamens 1. Del, henholdsvis Eksamen til Elektrofører.

#### 5. Lokomotivførere.

Lokomotivførere, der oprykkes fra Lokomotivfyrbøderstillingen, placeres efter Lokomotivfyrbødernes Forfremmelsesrække, idet denne Række lægges til Grund for Oprykningen.

Oprykning fra Motorfører til Lokomotivfører sker kun efter Ansøgning og kan almindeligvis ikke forventes før efter 5 Aars Tjeneste som Motorfører (for de før 1. Juli 1933 udnævnte dog kun 3 Aar). De placeres, hvis Oprykningen finder Sted samtidig med den eller de paagældendes jævnaldrende blandt Loko-

motivfyrbøderne, eller de har indgivet Ansøgning om saadan Oprykning inden 5 Aar fra Ansættelsen som Motorfører, paa deres tidligere Plads i Lokomotivfyrbødernes Forfremmelsesrække. Dersom Oprykning sker paa et senere Tidspunkt, placeres den eller de paagældende efter Datoen for deres Udnævnelse til Lokomotivførerstillingen.»

*Knutzen.*

*Emil Kuhn.*

## EN NY FORM FOR KØRSELS- FORDELINGER

Vi meddelte i Fjor, at 2. Distrikt var gaaet over til at udgive dets Kørselsfordelinger i et Format lidt større end Lommekøreplanen og med et halvstift Bind, hvilken nye Form vi udtalte os rosende om. Vi har imidlertid nu modtaget samme Distrikts Kørselsfordeling i en helt ny Form, nemlig med udskiftelige Blade paa samme Maade som de nyere Ordreserier. Kørselsfordelingen vil saa almindeligvis ikke mere blive optrykt i sin Helhed, men kun de Sider, der omfatter Ture, hvori der sker Ændringer. Dersom man i Fremtiden kan komme bort fra de jævnlige Forandringer af Turene, vil denne Form betyde en væsentlig Besparelse.

Dette er dog ikke den eneste Forandring i den nye Kørselsfordeling; for samtlige Ture er der nemlig een eller flere Sider, som omfatter Maskinløbet, og een eller flere Sider omfattende Personalets Tjeneste. Paa de Sider, som vedrører Maskinløbet, kan man for hver Tjenestedag se, om der paa visse Ugedage er Forandringer; man kan se, om Maskinen skal have Eftersyn 1. a eller ej. Nummeret paa det Tog, der skal fremføres, Afgangs- og Endestation, samt evt. anden Tjeneste end Køretjeneste (f. Eks. Reserve), endelig er der en Rubrik til Bemærkninger. Paa de Sider, som omfatter Personalets Tjeneste, er der, foruden Dagens Nummer i Turen, anført, hvilket Klokkeslet Tjenesten begynder henholdsvis slutter, Rangertid før Afgang og efter Ankomst, Tognummer, Afgangsstation og Ankomststation, Afgangstid og Ankomsttid, Tjenestetimer, Køretimer, Nattimer, kørte Kilometre, samt i de Tilfælde, hvor Personaleskifte skal finde Sted, Oplysning om Tidspunktet for dette, og om det skal ske ved Depot eller paa Stationen. Køreplanens Bind er forsynet med en »Lære« eller en »Søger«, der paa den ene Side har 16 Rubrikker og paa den anden Side 22 Rubrikker, der danner Hoved til samtlige Tekstsider, der er rubricerede paa samme Maade som det nysnævnte Hoved, saaledes at det altsaa fremtidig skulde være let for Personalet at faa en hel Del af de Oplysninger, det nødvendigvis maa have vedrørende den forestaaende Kørsel, og som det i Øjeblikket maa søge forskellige Steder, besvaret.

Vi finder, at den nye Form, saa vidt vi kan se, byder paa væsentlige Fordele, og vi udtaler vor Anerkendelse af de Bestræbelser, der ganske vist sent sættes ind for at forme den omtalte Haandbog paa en praktisk Maade.

## KAMPEN MELLEM DIESELMOTOR OG DAMP

Med denne Overskrift skriver »Voraus«:

Som det var at vente har vor nye Berlin—Hamborg Dieleleksprestog ogsaa foranlediget andre Stater til at anvende Dieleleksprestog mellem Storstæder. Saaledes har den franske Nordbane for Trafikken Paris—Lille, en Strækning paa 258 km, bestilt 2 Dieleleksprestog, som med 2 Ophold undervejs skal gennemløbe de 258 km i 150 Minutter, hvilket giver en Rejsehastighed af 103 km/T. Berlin—Hamborg Ekspresen kører uden Ophold undervejs gennemsnitlig 125 km/T. Regner man, at Paris—Lille Ekspresen faar 2 Ophold à 4 Minutter undervejs, saa faar man en Gennemsnitshastighed af 109 km/T.

I Holland skal der paa nogle Linier indføres Dieleldrif i Stedet for Damp. Dette er meget bemærkelsesværdigt ved, at det synes, som om Hollænderne gaar bort fra at ombygge Banerne til elektrisk Drift, hvad de allerede har gjort paa flere Strækninger. I Danmark har Dieleldriften hævdet sig saaledes (hat sich so bewährt), at Statsbanerne ikke alene har bestilt nye Dielelheder, men har samtidig erklæret, at de ikke har til Hensigt at anskaffe Dampmaskiner i Fremtiden.

I England har man fornylig under den store Industriudstilling i London ladet løbe et Dieleleksprestog mellem London og Birmingham, og dette har udvist saa gode Resultater, at de vil bryde de konservative engelske Ingeniørers Modstand mod Dieleldriften. Englænderne er begyndt at nære den Anskuelse, at Dieleldriften er Dampen økonomisk overlegen i Hurtigtrafik mellem Storstæderne, og — med mindre Enheder og lavere Hastighed — i Lokaltrafik. De større Anskaffelses- og Reparationsudgifter ved Dielelokomotiver i Forhold til Damplokomotiver vil mere end udlignes. Ved de danske Baner kommer et økonomisk Moment i Betragtning til Fordel for Dielelmotoren, nemlig at Danmark ikke besidder Kullejer, men maa indføre baade Kul og Olie, hvorimod Holland som bekendt sidder inde med ret gode Kullejer, saa Verdensprisen paa Raalie maa aabenbart stille denne fordelagtigere som Brændstof end Kul. I Danmark og Holland vil man anvende Dielelokomotiver til den nuværende normale Trafik uden væsentlige Hastighedsforøgelser, medens man i Tyskland og England og sandsynligvis ogsaa i Frankrig vil indføre Dielelokomotivet baade til hurtigere Eksprestog og den mindre Persontrafik.

En anden Anvendelse af Dielelmotoren i Jernbanedrift prøves for Tiden i England, idet man forsøger med svære Dielel-Rangerlokomotiver. Motorens væsentligste Fortrin ligger her i, at et Dielelokomotiv ved Tjenestens Ophør uden videre kan blive paa Stedet, medens Damplokomotivet maa holdes under Damp og Tilsyn. Den engelske Nordøstbane var den, der først begyndte med Dielel-Rangerlokomotiver, og Midland-Scotland Jernbanen vil nu indføre svære Dielelokomotiver til Rangering.

I et senere udkommet Nummer af »Voraus« skrives:

Efter hvad vi hører, er det de tyske Rigsbaners Hensigt at lade bygge 2 Stk. Dieselmotorvogne af samme Type som de, der kører den »Den flyvende Hamburger«, hvoraf den ene skal være Reservevogn for Berlin—Hamburg Ruten, og den anden skal sættes ind i Hurtigtrafik paa en anden Strækning. Strækningen Berlin—Dresden vil sikkert først komme i Betragtning, da de fremskudte Signaler paa denne allerede er flyttet ud (1000 m fra Hovedsignalet) af Hensyn til hurtigkørende Tog. Dette er en vigtig Betingelse for at befare Strækningen med hurtiggaaende Tog.

»Den flyvende Hamburger«, som nu i flere Uger har løbet mellem Berlin og Hamburg, har i enhver Henseende svaret til Forventningerne. Sidste Søndag kørte Vognen, der ellers kun løber paa Hverdage, en Særtur med en udenlandsk Repræsentation, for at de fremmede kunde lære det nye Trafikmiddel at kende.

Om nye Damplokomotiver meddeles bl. a., at Firmaet Henschel u. Sohn, Kassel, har afleveret sit 22 000. Lokomotiv. Det er et 1 E-Heddamp-Kompound-Godstogslokomotiv med fire Cylindre, som er bestilt af de tyske Rigsbaner. Dette er i Lighed med det i Lok. Tid., Nr. 8, 1933, omtalte af Krupp byggede 2 C 1 Lokomotiv et Forsøg med Damp af 25 Atm. i almindelig Lokomotivkedel. Med dette Damptryk og Kompoundvirkning regner man med en 10—15 pCt. større Ydeevne. Lokomotivet er 5-koblet og beregnet til Godstogskørsel paa Bjergstrækninger. Det vejer med en 4-akslet Tender 189 Tons.

Endvidere har samme Firma faaet Bestilling paa 10 Stk. Normal-Damplokomotiver, og det ventes, at Rigsbanerne hos de tyske Lokomotivfabriker vil bestille Damplokomotiver for 26 Mill. Reichsmark.

F. Spøer

## FORBEDRING AF JERNBANER

I tyske Jernbanefagblade klages over at den tyske Regerings Program for at skaffe Arbejde for ledige Hænder intet indeholder om nødvendige Forbedringer af de tyske Rigsbaner, og Bladene finder dette saa meget mere beklageligt, ved at dette Program er af nationaløkonomisk Art, og at der netop paa dette Omraade ligger store Opgaver for Jernbanerne. Det drejer sig her om Planer, hvis Udførelse ikke blot er ønskværdige, men af Hensyn til Tidens Tarv ganske simpelt nødvendige.

Blandt de mange stedlige Forhold, som omtales, skal her blot nævnes den kostbare og langsomme Jernbanetrafik paa de stejleste Bjergbaner, som man ønsker bortskaffet og erstattet med Tunneler. Det er særligt Tunnelbyggeri gennem den tyske Bjergryg i Thüringer Wald, der er af stor Betydning baade økonomisk, politisk og strategisk, og forøvrigt var planlagt før Krigen og vilde have været gennemført, hvis Freden var blevet bevaret. De strategiske Forhold har nu ændret sig til det værre, da Flyvervaabens Betydning er steget, og disse har paa Bjergbaner med mange Broer og Dæmninger et eftertragtet Maal med Ødelæggelse af Jernbaner for Øje.

Men rent jernbanemæssigt har Spørgsmaalet stor Betydning, da Kørsel paa Bjergbaner kræver baade Penge og Tid, og Tid er nu til Dags baade i Person- og Godstrafik en vigtig Faktor, der i mange Tilfælde er afgørende, hvor det drejer sig om at vælge Jernbane eller Auto som Befordringsmiddel. Tillige er det et Spørgsmaal om Banernes Anseelse, da det i en vis Forstand er beskæmmende, at der paa Ruten Berlin—München, som dog er den vigtigste Forbindelse mellem Nord- og Sydtyskland, maa anbringes Skydelokomotiv bag paa Toget i Probstzella for at bringe det op ad Bjerget og ligeledes fra Bjergets sydlige Fod.

I Forgrunden staar der tre Hovedlinier: Leipzig—Hof—München, Halle—Nürnberg over Probstzella samt Halle—Stuttgart over Erfurt—Meiningen. Af disse bliver førstnævnte dog uberørt af eventuelt Tunnelbyggeri, da den udgaar fra Werdau omtrent i Bjerghøjde og gaar paa mægtige Broer gennem Dalene. Den sidste Stigning fra Plauen til det højeste Punkt er den værste, men tillægges dog ikke nogen afgørende Betydning. Paa Banen over Probstzella stiller Forholdene sig ganske anderledes, og det var da ogsaa paa dette Sted Tunnelbyggeriet var planlagt før Krigen. Afstanden mellem Probstzella og Förtschendorf er 15 km; Probstzella ligger 343 m højt og Förtschendorf 455 m, men da Banens højeste Punkt er 593 m højt, kan en Stigning paa 140 m undgaas. Stigningen i en Tunnel mellem de to Byer bliver da ca. 110 m og vil ikke være vanskelig at overvinde. Strækningen bliver i Tunnelen kun 5 km kortere, men Besparelsens Værdi kan ikke maales i km, men i Minutter.

Paa Linien Halle—Stuttgart over Erfurt—Meiningen er Forholdene meget gunstigere. Da denne Bane blev anlagt i 1881—84 boredes en 3084 m lang Tunnel i Thüringer-Wald, et efter Datidens Forhold storslaaet Stykke Arbejde, men Nutiden kræver yderligere Tunnelbyggeri, og i første Linie, en Tunnel mellem Dörrberg og Suhl. Mellem disse ligger Banens højeste Punkt 200 m oppe, og det er denne Knude, som kan undgaas ved Tunnel, ligesom at Strækningen bliver 11 km kortere.

De her nævnte Tunnelbyggerier synes at være en af de tyske Baners vigtigste Opgaver for Tiden. Men der er ogsaa andre Opgaver. Man kan saaledes ikke mere have en dobbeltsporet Jernbanebro, men derimod to enkeltsporede Broer i en indbyrdes Afstand af 10—20 m, for at ikke begge Sporforbindelser skal blive ødelagt af samme Luftgranat. Der er fra nogle Sider gjort den Indvending, at en Forbedring af Jernbanerne ved Tunnel- og Vejarbejder ikke betyder saa meget for de arbejdsløse, da det er Bore- og Gravemaskiner, som udfører det meste Arbejde; dette er selvfølgelig rigtigt, men der skal dog menne-skelig Arbejdskraft til at fremstille og reparere Maskinerne.

I Italien, som i de senere Aar har været Foregangsland med Hensyn til Omlægning af Jernbaner og Tunnelbyggeri, er en Tur paa den nye Jernbanelinie Rom—Neapel en virkelig Oplevelse. De appenniniske Bjergknuder er gennemboret af Tunneler, hvoraf den længste er saa lang, at Ekspressen bruger omtrent

et Kvarter for at køre igennem den. Paa den nye Linie mellem Florenz og Bologna er væsentlige Stigninger og Kurver ligeledes undgaaet ved at bryde Tunneler gennem Hindringerne. Den ventes aabnet til næste Aar.

CRSC.



25 AARS JUBILÆUM



Den 1. September kan Lokomotivfører *H. C. K. Poulsen*, Kk., Midgaardsvej 11, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved *D. S. B.* Jubilaren begyndte paa Værkstedet i Ge. April 1907, blev forfremmet til Lokofb. s. S. 1. September 1908, forflyttedes til Gb. 1. Januar 1920. Jubilaren har igennem Aarene ved sin rolige og ligevægtige Natur skabt sig en stor Kreds af Venner blandt sine Medansatte. Jubilaren er tillige en sikker Deltager i Afdelingens Møder og støtter hvad der er til Gavn for *D. L. F.* og den Kategori vi tilhører. Østerbro Lokomotivførerafdeling sender Dig paa Jubilæumsdagen vor hjerteligste Lykønskning.

Held og Lykke i Fremtiden.

*N. (M).*

DE FØRSTE LOKOMOTIVFØRERE

I et sjællandsk Dagblad for 9. Marts 1924 spørger en Journalist *Rich. Lillie* om, hvem der kørte det første Lokomotiv gennem Danmark. *Rich. Lillie* vidste det ikke, og det gaar vist de fleste Lokomotivmænd ligedan. Ovenstaaende kom mig i Tankerne ved at læse »Med Ånga och Elektricitet«, Side 9, hvor Sveriges første Lokomotivfører betegnes at være *Per Erik Person*, der kørte med »Førstlingen«.

Det kan maaske interessere Læserne, hvad afdøde Me-skindirektør *Busse* skriver om dette. *Hans Fader*, Overmaskinmester *Busse*, medbragte fra Leipzig—Dresden Banen tre Lokomotivførere, nemlig *Saalbach*, *Stender* og *Delfa*. Af disse tre Mænd mistede *Delfo Livet* den første Vinter, idet han blev kørt over paa Københavns Station i en Snestorm. *Stender* blev afskediget paa Grund af Drikkældighed. *Saalbach* kørte derimod hæderkronet paa de sjællandske Baner til 1885. Den første danske Mand, som blev Lokomotivfører, hed *Noreen*, men han nedsatte sig senere som Tandlæge, han efterfulgtes af *P. C. Frederiksen*, »Præsidenten« kaldet, hans Søn var den senere Lokomotivfører *Peder Danebrog Frederiksen*.

Endvidere ansattes i den første Tid Lokomotivfører *H. C. Petersen*, der senere blev Lokomotivformand i Masnedsund, og som havde to Sønner, der blev Lokomotivførere, endvidere »*Tykke Nielsen*« samt »*Lille Nielsen*«, Fader til Lokomotivmester *Nielsen*, *Esbjerg*.

*A. Møllebro*, *Struer*.

TAK

En hjertelig Tak til alle, som viste mig Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag. En særlig Tak til *Randers Afdelinger* for den smukke Erindringsgave, der blev mig overrakt.

*A. C. M. N. Nielsen*,  
Lokomotivfører,  
*Randers*.



Brug Svendborg Eksport Mi-Co.

ERMOL

fin, frisk og fyldig!

Drøjere i Brug og mere velmagende.

Albani Bryggeri

Afdeling:

Slotsbryggeriet's

Husholdningsøl og Skibøl i original pasteuriseret Aftapning saavel paa Hel- som Halvflasker, samt Slots-Apollinaris og Slots-Citronvand er bedst.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 18. August.

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal, København V.  
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.  
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.  
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:  
Reventlowsgade 28, København V.  
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.  
Postkonto: 20 541.