



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 5 - 53. ÅRGANG

5. MARTS 1953



### Indhold:

Ferieudvalgets betænkning	49
DSB-service	50
Tjenestemændene og rigsdagens ombudsmand	51
Personaleforhold på kontinentet	52
Fra medlemskredsen	57
Forsikringsagenturforeningen	58
Jernbanemanden, der blev præ- sidentkandidat	59
Under DLF	60
Oplysningsarbejdet	60
Statsbanepersonalets Sygekasse	60
Personalia	60
Nye adresser	60



### Redaktører:

E. Greve Petersen  
(ansvarhavende)  
K. B. Knudsen.

### Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon Hell. 7269.  
Kontortid 10—16.  
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri,  
Howitzvej 49.

## Ferieudvalgets betænkning

Det længe ventede resultat af Ferieudvalgets arbejde foreligger nu, idet udvalget har afgivet sin betænkning og dermed sin indstilling overfor finansministeren.

Optakten til dette udvalgsarbejde går tilbage til 1937, hvor den daværende finansminister, foranlediget af en henvendelse fra Centralorganisationerne I og II bestemte, at en nærmere undersøgelse af de af organisationerne fremsatte ønsker burde finde sted. I udvalgets kommissorium hed det tillige, at et forslag om eventuelle ændringer i de dagældende ferieregler i hovedlinierne burde være ens for de forskellige styrelser. Allerede i sommeren 1938 blev spørgsmålet om en ferieforlængelse imidlertid stillet i bero, bl. a. fordi man fandt det ønskeligt at afvente erfaringerne med hensyn til den i samme år vedtagne ferielov. Derefter fulgte krigen og besættelsen, der bevirkede en yderligere udsættelse af arbejdet i udvalget, og først i forbindelse med lønningskommissionen af 1943 blev spørgsmålet om tjenestemændenes ferieforhold genoptaget. Dette resulterede, som det vil være de fleste bekendt, i en foreløbig betænkning, i hvilken, som en midlertidig og ekstraordinær foranstaltning, fremsattes forslag om, at der for ferieåret 1944—45 blev gennemført en ændring i feriereglerne, således at den gruppe af tjenestemænd, som efter den hidtidige ordning havde ret til ferie i 2 uger, fik adgang til at opnå ferie i 3 uger efter 18 års fast ansættelse og med en opnået levealder af 42 år. Man søgte senere denne midlertidige ferieordning, der siden er forlænget for eet år ad gangen, erstattet med en varig ordning, men arbejdet blev påny udsat. I 1949 genoptoges arbejdet efter anmodning fra Centralorganisationerne I og II, og et særligt arbejdsudvalg udarbejdede udkast til betænkning, som imidlertid ikke nåede at komme frem til videre behandling, fordi regeringen i foråret 1951 havde tilkendegivet, at der ikke på daværende tidspunkt kunne forventes nogen ændring af de bestående ferieregler. Først efter lønforhandlingerne i april måned 1952 blev arbejdet genoptaget.

Det har således været et udvalgsarbejde præget af mange forhindringer, og når resultatet nu foreligger, skyldes det i væsentlig grad gennemførelsen af 3 ugers ferie for de beskæftigede i privatindustrien, hvorefter tjenestemændenes ferieregler er blevet ringere, end de ferieforhold, arbejderne har i det private erhverv, medens forholdet var det modsatte, da udvalget ned-sattes i 1937.

Udvalgsbetænkningen giver til gengæld heller ikke tjenestemændene hverken mere eller mindre, end der ydes andre til trods for, at også feriereglerne altid har været henført til tjenestemandsgoderne. Udvalgets forslag er samlet i følgende 6 punkter:

- 1) Gennemførelse af en ordning, hvorefter tjenestemændene med virkning fra ferieåret 1953—54 får adgang til 3 ugers ferie. Merudgiften herved er skønsmæssigt anslået til 6,5 mill. kr. årligt for det egentlige tjenestemandssområde.
- 2) Udvidelse af reglen om, at tjenestemænd i 1. og 3. lønningsklasse har adgang til 4 ugers ferie, til at omfatte tjenestemænd i 4. og 5. lønningsklasse.

Merudgiften anslås til ca. 300.000 kr. årlig.

### DSB-SERVICE

Med en repræsentativ forsamling af indbudte gæster repræsenterende rejsebureauer, søfart og jernbaner indviede DSB lørdag den 21. februar d. å. et nyt rejsebureau indrettet i Magasin du Nord, Kongens Nytorv. Med velvillig interesse og støtte fra Magasin er et skridt gjort i DSB's bestræbelser for at yde kunderne den bedst mulige rejseservice. Et led i en udvikling, som ganske naturligt falder ind i rammerne for vort lands største transportforretning. DSB's initiativ på dette område — der vel ikke altid fra private interessers side møder almindelig forståelse — er faktisk langt tilbage for andre landes jernbaners indsats på dette felt, som er så fuldt af rige muligheder. Sveriges Jernbaner f. eks. har til dato 35 rejsebureauer, hvoraf alene 5 er beliggende i Stockholm. Norge har også langt flere end Danmark, hvor DSB i dag har rejsebureauer i Aalborg, Aarhus, Esbjerg, eet på vej i Odense og endelig de to i hovedstaden, og gid det må lykkes Statsbanerne fremover at få indrettet flere af disse, hvis opgaver er så berettigede og påkrævede til at skabe og yde den bedst mulige rejseservice for kunderne.

Indvielsen blev officielt konfirmeret af direktør Villadsen, Magasin du Nord, og distriktschef Herschend, Statsbanernes 1. Distrikt.

Direktør Villadsen sagde bl. a., at det var såre naturligt med placeringen af bureauet ved Kongens Nytorv, som i forvejen er et center for rejsebureauer, og at Magasin så som sin opgave at tilfredsstille alle behov for kunderne inden for sine rammer.

Distriktschefen beviste med tørre tal Statsbanernes udvikling siden 1900-tallet til nu, hvor et milliardtal på 3 illustrerer det kolossale antal togkilometer, som kendetegner rejseomfanget.

Rejsébureauet er indrettet i kælderens med nedgang til højre inden for hovedindgangen fra Kongens Nytorv. Lokalerne er indrettet smagfuldt og hensigtsmæssigt og samtidig har Privatbanken her en afdeling, så man hurtigt og effektivt kan få klarret sine valutaproblemer.

### 3) Bortfald af reglerne om

- a) at fridage, der falder indenfor ferien, ikke erstattes, idet ferierne i stedet for som hidtil at fastsættes til et vist antal uger uden erstatning for fridage, der falder i ferierne, fremtidig ydes med et vist antal arbejdsdage (18 eller 24 dage) og
- b) at helligdage udenfor søndage, der falder i en ferieperiode, ikke erstattes, jfr. foran under a), hvorefter ferierne fremtidig foreslås fastsat til et vist antal arbejdsdage.

Merudgiften ved forslag a) og b) er anslået til ca. 175.000 kr. årlig, hvoraf den langt overvejende del falder på forslag b).

- 4) Indførelse af en ordning, hvorefter tjenestemænd, der ved udløbet af den almindelige ferietid, 2. maj—30. september, har mere end 6 feriedage til gode, som af tjenstlige grunde ikke har kunnet tildeles i ferietiden, får antallet af feriedage forhøjet med 1 dag for hver påbegyndt ferieuge (6 arbejdsdage), den tilgodehavende ferie andrager.

Merudgiften vil i det enkelte år være afhængig af, i hvilket omfang det af tjenstlige grunde vil være påkrævet at henlægge ferierne udenfor den almindelige ferietid. Det må påregnes, at der med forslaget vil være forbundet en merudgift, men størrelsen af denne lader sig ikke fastslå med fornøden sikkerhed.

- 5) Gennemførelse af en regel om, at sygedage, der falder i en ferie i visse tilfælde vil kunne bevirke, at ferien suspenderes.

Den påregnede merudgift ved dette forslag skønnes at blive af ganske ringe omfang.

- 6) Indførelse af regler om, at tjenestemændenes feriemæssige stilling i ansættelsesåret og ved afskedigelse uden pension fastsættes efter tilsvarende principper som gældende efter ferieloven, samt etablering af særlige regler for ydelse af godtgørelse til tjenestemænd, som ved afsked med pension har ferie til gode.

Udgiften anslås skønsmæssigt til 125.000 kr. årlig.

Indenfor udvalget er der således kun opnået enighed om at gennemføre ensartede regler for samtlige styrelser og om at ændre de særlige underbestemmelser, hvorimod organisationsrepræsentanterne ikke har kunnet få tilslutning hos administrationsrepræsentanterne til forslaget om 4 ugers ferie til samtlige tjenestemænd efter en bestemt levealder. Den udvidede ferie efter et bestemt antal tjenesteår er til gengæld helt faldet bort, hvorimod man bevarer 4 ugers ferie til de højeste lønningsklasser, som tillige udvides med to — 4. og 5. lønningsklasse.

En så uretfærdig behandling af statens tjenestemænd vil forhåbentlig ikke blive godkendt af finansministeren eller af lønningrådets medlemmer, der, når dette skrives, har udvalgsbetænkningen til behandling. Formentlig vil de politiske repræsentanter i rådet, som tjenestemændene hidtil har kunnet sætte deres lid til, støtte organisationernes talsmænd i denne sag, så et ændringsforslag af en mere retfærdig beskaffenhed end udvalgsforslaget ser dagens lys, inden de nye regler er ophøjet til lov.

Vi skal, når sagens behandling er tilendebragt, komme tilbage til problemet.

## Tjenestemændene og rigsdagens ombudsmand

I forbindelse med rigsdagens behandling af forslaget til den nye grundlov er der skabt uro indenfor tjenestemændenes rækker. Den såkaldte løfteparagraf (§ 55), hvorefter det bestemmes, at rigsdagen vælger 1 eller 2 personer, der ikke er medlemmer af rigsdagen, til at have indsigt med statens civile og militære forvaltning, er den indirekte årsag til denne ekstraordinære reaktion fra tjenestemændenes side. Den direkte årsag skyldes det af justitsminister Helga Petersen den 10. februar fremsatte forslag til lov om rigsdagens ombudsmand, et forslag, der er meget vidtgående i sine konsekvenser og som i alvorlig grad berører tjenestemændenes retslige stilling. Når hertil kommer, at forslaget, der nu efter første behandling i folketinget, er gået i udvalg, slet ikke har givet justitsministeren anledning til en forhandling med tjenestemændene, skønt disses organisationer for længst har anmodet herom, er det ikke uden grund, tjenestemændene nu rejser sig i protest.

Den 10. februar udsendte de fire forhandlingsberetigede centralorganisationer derfor gennem Ritzaus Bureau følgende udtalelse:

I anledning af det i dag i folketinget fremsatte lovforslag om rigsdagens ombudsmand ønsker tjenestemændenes fire centralorganisationer at understrege, at forslaget efter vor opfattelse ikke har været forhandlet på en sådan måde, at tjenestemandslovens forhandlingsregler reelt er blevet overholdt.

Skønt forfatningskommissionen har behandlet forslaget gennem længere tid, og dette på en meget væsentlig måde griber ind i tjenestemændenes retslige stilling, har man fra kommissionens side trods henstilling ikke søgt forbindelse med centralorganisationerne.

Efter at kommissionen har afsluttet sit arbejde er centralorganisationerne efter forlangende fra disses side blevet indkaldt til en forhandling med meget kort varsel og under forhold, hvorved man ikke har haft mulighed for at foretage andet end en rent summarisk gennemgang af forslagens bestemmelser.

Centralorganisationerne har derfor nedlagt protest mod lovforslaget. Da dette desuagtet er blevet forelagt, har man nu kun den mulighed på et senere tidspunkt skriftligt overfor justitsministeren at fremføre en indgående saglig kritik mod dets bestemmelser.

Centralorganisationerne betragter det skete som en krænkelse af tjenestemændenes lovhjemlede forhandlingsret.

### *Forslag til lov om rigsdagens ombudsmand.*

#### § 1.

Efter hvert rigsdagsvalg vælger rigsdagen en ombudsmand, som på rigsdagens vegne har indseende med statens civile og militære forvaltning.

Hvis ombudsmanden ikke længere nyder rigsdagens tillid, kan rigsdagen afskedige ham, hvorefter nyt valg af ombudsmand finder sted.

#### § 2.

Ombudsmanden, som ikke må være medlem af rigsdagen, skal have den juridiske uddannelse.

#### § 3.

Rigsdagen fastsætter almindelige bestemmelser for ombudsmandens virksomhed. I øvrigt er han i udøvelsen af sit hverv uafhængig af rigsdagen.

#### § 4.

Ombudsmandens virksomhed omfatter ministrene, statens tjenestemænd og alle andre personer, som virker i statens tjeneste.

#### § 5.

Ombudsmanden har indseende med, om de i § 4 nævnte personer gør sig skyldige i fejl eller forsømmelse under udøvelsen af deres administrative tjeneste, herunder tilsidesættelse af de tjenesten vedrørende love, anordninger, instrukser og andre bestemmelser.

Det påhviler ombudsmanden at føre tilsyn med behandlingen af personer, som er under frihedsberøvelse. Dette tilsyn omfatter også personer, som virker i kommunale tjenester.

#### § 6.

Enhver kan indgive klage til ombudsmanden, som i hvert enkelt tilfælde afgør, om klagen giver tilstrækkelig anledning til en undersøgelse. Ombudsmanden kan også optage en sag til undersøgelse af egen drift. Enhver, som er berøvet sin personlige frihed, har ret til i lukket skrivelse af rette henvendelser til ombudsmanden.

#### § 7.

De i § 4 nævnte personer er forpligtet til at meddele ombudsmanden de oplysninger og til at fremlægge de dokumenter og protokoller, han i sit hvervs medfør forlanger.

Ombudsmanden kan om fornødent indkalde personer til for retten at afgive vidnesbyrd om forhold, som er af betydning for hans undersøgelser. Herom gælder retsplejelovens bestemmelser om vidneførsel i borgerlige sager.

Ombudsmandens krav på oplysninger i medfør af stk. 1 og 2 er undergivet begrænsninger svarende til retsplejelovens § 169, stk. 1, nr. 1) og 2), § 170, stk. 1, og hovedreglen i § 170, stk. 4.

Retten kan, når ombudsmanden begærer det, bestemme, at vidnesbyrd som de i retsplejelovens § 169, stk. 3, omhandlede skal afgives i et lukket retsmøde.

#### § 8.

Ombudsmanden skal iagttagende tavshed med hensyn til de forhold, som han i sit hvervs medfør bliver bekendt med, såfremt hemmeligholdelse i følge sagens natur er påkrævet. Tavshedspligten ophører ikke, når han fratræder sin stilling.

#### § 9.

Ombudsmanden kan begære, at anklagemyndigheden rejser påtale ved de almindelige domstole for forbrydelser i offentlig tjeneste eller hverv, jfr. dog Danmarks Riges Grundlov af 5. juni 1915 med ændringer af 10. september 1920 §§ 14 og 67; anklagemyndigheden har pligt til at efterkomme begæringen.

Ombudsmanden kan begære disciplinærsag rejst. Vedkommende styrelse er forpligtet til at efterkomme sådan begæring.

I øvrigt kan ombudsmanden altid overfor den pågældende fremsætte sin opfattelse af sagen.

Såfremt ombudsmanden giver meddelelse om en sag til rigsdagen eller en minister, eller han fremdrager en sag i sin årlige beretning, jfr. § 10, skal han i meddelelsen eller beretningen give oplysning om, hvad den pågældende har anført til sit forsvar.

#### § 10.

Får ombudsmanden kundskab om fejl eller forsømmelser af større betydning, giver han meddelelse herom til rigsdagen og til vedkommende minister.

Ombudsmanden afgiver en årlig beretning til rigsdagen om sin virksomhed. Beretningen trykkes og offentliggøres.

#### § 11.

Bliver ombudsmanden opmærksom på mangler ved gældende love eller administrative bestemmelser, skal han give rigsdagen og vedkommende minister meddelelse herom.

#### § 12.

Ombudsmanden lønnes som højesteretsdommer på højeste løntrin. Derudover kan der efter omstændighederne tilstås ham et personligt tillæg. Han har ret til ventepenge og pension efter reglerne svarende til de i loven om vederlag og pension m. v. for ministre §§ 3—6 indeholdte bestemmelser.

Ombudsmanden må ikke uden rigsdagens samtykke have hverv i offentlige eller private virksomheder, foretagender eller institutioner.

#### § 13.

Ombudsmanden antager og afskediger selv sine medhjælpere. Disses antal, lønning og pension fastsættes af rigsdagen, på hvis budget såvel disse ydelser som ombudsmandens lønning og pension afholdes.

#### § 14.

Denne lov forelægges rigsdagen til revision senest i rigsdagsåret 1955—56.

## Personaleforhold på kontinentet

*Svenske Statsbaner og det svenske jernbaneforbund besluttede i 1952 at sende en studiedelegation på fire medlemmer til en række europæiske lande for at studere forholdene for lokomotivpersonalet, specielt ansættelses- og uddannelsesforhold, bemanning af lokomotiver og tjenestetidsforhold.*

*I rejsen, der foregik fra 29. april—2. maj 1952, deltog fra styrelsen ing. S. Orrby, ombudsmand i forbundet Evert Svensson, formanden for lokmandistriktet A. J. Malm og lokomotivfører John Carlsson.*

*Studiedelegationen besøgte Tyskland, Østrig, Italien, Schweiz, Frankrig og Holland, og på grundig vis satte de sig ind i forholdene, og efter deres hjemkomst foreligger der nu en lige så grundig udfærdiget redegørelse af deres indhøstede erfaringer, og vi vil her i bladet i uddrag bringe noget af redegørelsen, idet det vil føre for vidt at bringe denne i uforkortet stand.*

*Stoffet offentliggøres ved at begynde med omtale af ansættelses- og uddannelsesforhold fortsættende med bemandingsregler og sluttelig tjenestetidsbestemmelser i de forannævnte lande.*

## Tyske Forbundsbaner.

Maksimalalderen for ansættelse varierer under hensyn til behovet. For tiden 37 år; under krigen endda op til 45 år.

Der forlanges en folkeskoleuddannelse på 8 år med afgangsalder 14 år, læringskole i 3 år med afgangsalder 17 år. (Privat eller ved Deutsche Bundesbahn. Svendeprov og svendebrev forlanges).

Uddannelsen og avancementet sker almindeligvis som følger:

Forprøve og psykoteknisk prøve.

Aspirant ..... 18 år

Lokomotivfyrbøder ..... 21 »

Reservelokomotivfører .... ca. 25 »

Lokomotivfører ..... ca. 29 »

Overlokomotivfører ..... ca. 35 »

I det følgende behandles uddannelsen til lokomotivfører henholdsvis lokomotivfyrbøder. De sidstnævnte får ikke uddannelse til lokomotivfører, med mindre de skal anvendes som fyrbødere på damplokomotiver.

I undtagelsestilfælde kan de såkaldte »Oberlokomotivheizer« og »Lokomotivheizer«, som ikke tidligere har lært noget metalhåndværk, også uddannes til lokomotivførere.

*Lokomotivførere.*

- a) 2 års tjeneste i hoved- og driftsværksted, hvor de beskæftiges med reparation af lokomotiver. Den ansatte skal arbejde som selvstændig reparatør i forskellige grupper og afdelinger. Så vidt det er muligt skal han arbejde på følgende: Bogier, damplokomotiver, maskineri, røgekammer, pumpe- og smøreindretninger, kedelarbejde, i førerhus og tender, aksler og hjullejer, trykluftbremse, belysning og øvrige anordninger på lokomotivet.
- b) 4 ugers tjeneste i remise med lokomotivpassning; specielt udvaskning, rensning af rør og fyrrønsning.
- c) 5 ugers uddannelse som lokomotivfyrbøder efter de bestemmelser, som anføres senere i redegørelsen for denne kategori (heraf 3 uger som trediemand på lokomotiv og 2 ugers teori).
- d) 12 måneders tjeneste som lokomotivfyrbøder med undervisning og uddannelse tilpasset for lokomotivførertjeneste. Tjenesten fordeles på følgende måde: 1 måned i rangertjeneste, 5 måneder i godstogstjeneste og 6 måneder i persontogstjeneste.
- e) 5 ugers uddannelse til lokomotivfører, deraf 3 ugers teori til studier for at blive reservelokomotivfører og 2 ugers slutuddannelse, som skal ske på jernbaneskole. Den praktiske tjeneste på lokomotiv sker under opsyn af instruktionsførere.

Angående de 12 måneders tjeneste som lokomotivfyrbøder, jfr. punkt d) med undervisning og uddannelse til tjeneste som lokomotivfører, gælder følgende: Under denne fyrbødertjeneste skal vedkommende gøre selvstudier for at udvide sine kundskaber til fremtidig tjeneste som lokomotivfører. Desuden skal han undervises i lokomotivførernes praktiske tjeneste specielt med hensyn til fremfør-

sel af lokomotiv, og gøre sig fortrolig med den tjeneste og de arbejdsopgaver, som lokomotivføreren har. Endvidere skal han regelmæssigt hver måned deltage i teoretisk uddannelse og hveranden måned udføre en skriftlig prøve. Lokomotivføreren skal grundig undervise den ansatte i lokomotivets pasning og fremførelse. Instruktionsføreren skal så ofte som muligt køre med på lokomotivet og overbevise sig om, at vedkommende rent praktisk kan fremføre tog. Hver måned skal der gives 6 timers teoretisk uddannelse. Denne uddannelse (72 timer) skal omfatte et bestemt lærestof, som angives i de af Deutsche Bundesbahn udgivne forskrifter.

Før den tidligere nævnte uddannelse på jernbaneskole skal eleven gennem selvstudium have sat sig ind i materialet. Under kursus, som omfatter 114 timer, heraf 83 undervisnings- og 31 øvelsetimer, sker en indgående repetition af opgaverne, og bl. a. gennemgås signalvæsen, stationernes driftstjeneste, togdannelse, rangertjeneste, togfremførelse, ulykkestilfælde og ulykkeshjælp, sikkerheds- og telefonanlæg, lokomotivlære, lokomotivtjeneste, vogntjeneste og bremses, som alt sammen i detaljer er angivet i uddannelsesforskrifterne. Endvidere følger prøvekørsel i 12 dage, hvor mindst 2 ture skal foretages under opsyn af en instruktionsfører. Under denne prøvekørsel, som skal foregå på hovedstrækninger, skal der i 6 dage køres i godstogstjeneste og 6 dage i persontogstjeneste eller 12 dage i blandet tjeneste.

Den ansatte er nu blevet lokbitræde (lokomotivassistent eller lokomotivmedhjælper) og har ret til at fremføre damplokomotiv. For at fremføre elektriske lokomotiver eller forbrændingsmotorvogne eller diesellokomotiver må der yderligere uddannelse til.

Efter en tjenestetid på 2 eller 3 år efter at vedkommende er blevet lokomotivassistent, kan reservedlokomotivførertjeneste opnås.

#### *Uddannelse til lokomotivfyrbøder.*

For lokomotivfyrbødere (lokomotivheizer) er uddannelsen følgende:

2 måneders tjeneste som håndlangere i drifts- eller hovedværksted, 4 måneders tjeneste i remise med udvaskning, rørrensning og fyrrensning m. m. Derefter følger 5 ugers uddannelse, hvoraf 3 ugers grunduddannelse som trediemand på lokomotiv og 2 ugers teori på jernbaneskole.

Den teoretiske uddannelse på jernbaneskole omfatter i hovedsagen følgende emner: Overblik over lokomotivfyrbøderens tjenesteopgaver, smøring, ulykkesrisiko, fyring, kedlens indre, forvarmerens virkningsmåde og formål, prøvning af vandstandsglas, tjenestetidsbestemmelser, ordres givning, forskellige prøver på lokomotivet, koblingsformer, trækkeindretninger, afkobling, kultagning, rensning af røgkammer, tæthedsprøve, lægning af bagfyr, lokomotivets klargøring, udtømning af luft fra bremseanordningen, slamning, foranstaltninger ved frost og sne m. v. Kurset omfatter også Bundesbahn's organisation. Studium af organisationsplaner osv.

Målet med uddannelsen er, at eleven skal opnå sådanne kundskaber, at han efter afslutning af

kurset kan sættes til selvstændig tjeneste. Fagkundskaber og færdigheder før den kommende tjeneste gives på den mest grundige måde. Uddannelsen tager også sigte på at vække og udvikle evnen til at tænke og handle logisk og indprente de for enhver medborger og tjenestemand fornødne egenskaber: Ærlighed, selvbeherskelse, ansvarsfølelse og arbejdsglæde.

For at gøre tjeneste i hurtigtogstjeneste fordres yderligere en kortere uddannelse. Skal lokomotivfyrbødereren gøre tjeneste som lokomotivassistent på el-lokomotiver eller motorvogne, skal han uddannes til dette og prøves efter bestemmelser, som udfærdiges af direktionen.

Til uddannelse som lokomotivmester udtages egnede lokomotivførere, som efter en psykologisk og andre prøver, lægeundersøgelse etc., indsættes i lokomotivledertjeneste.

#### **Østrigske Forbundsbaner.**

Efter at have gennemgået folkeskolen ved 14 års alderen kræves også 3 årig lærlingskole for at få ansættelse ved ØBB. Derefter 2 år i værksted, hvoraf 6 måneder på hovedværksted og 18 måneder på driftsværksted. Udtagelse af lokomotivpersonale sker efter lægeundersøgelse og psykologisk prøve, som i dette tilfælde er en egnethedsprøve. Et teoretisk kursus på 6 à 8 uger gennemgås og følges af en etårig tjeneste på lokomotiver, som såkaldt »Schlosser Beiman«, hvorefter sker en prøve. Denne prøve er rent teknisk og foretages af kommunikationsdepartementet. Dette giver dog ikke vedkommende ret til at forrette førertjeneste. Efter prøven gør vedkommende tjeneste i rangertjenesten i 6 à 9 måneder. Derefter følger et 5 à 6 ugers kursus afsluttende med en lokomotivførereksamen ved ØBB's egen foranstaltning. (En omprøve er tilladt. Hvis den pågældende dumper ved denne, kan han ikke fortsætte i lokomotivtjenesten).

Han kaldes nu stedfortrædende lokomotivfører og gør tjeneste efter behov som fører og iøvrigt som assistent. Ansættelse som ordinær fører sker efter 3 til 8 år, alt efter forholdene.

En damplokomotivfører, som ønsker det, kan omskoles til elektrolokomotivtjeneste, hvorunder han et år kører som andenmand på elektrolokomotiver og gennemgår et 8 ugers kursus, som afsluttes med en eksamen.

Ved omskoling til motorlokomotiver er der 2 à 3 måneders kørsel; i dette tilfælde fordres ikke teoretisk kursus.

#### *Uddannelse til lokomotivassistent.*

For tjeneste som assistent på el-lokomotiver fordres ikke håndværkeruddannelse. Vedkommende får kun ca. 14 dages uddannelse som trediemand på lokomotivet samt gennemgår psykologisk prøve og lægeundersøgelse.

Assistenter på damplokomotiv, såkaldt »Berufsscheizer«, udtages fra remisepersonalet og får en uddannelse på fra 9 til 12 måneder. De gennemgår senere en prøve for en kommission, hvor det undersøges, hvorvidt de kender bestemmelserne angående dampkedler og disses pasning. Disse grupper kan ikke blive lokomotivførere.

## Italienske Statsbaner.

Udover folkeskolens 5 klasser fordres værkstedspraksis i et sådant omfang, at en af jernbanen opstillet prøve kan udføres med et godkendt resultat. Prøven afpasses efter det arbejde, som ansøgeren har haft under værkstedspraksis.

Minimumsalderen for ansættelse er 18 år; maksimumsalderen 35 år; men de, som har deltaget i verdenskrigen og har overskredet 35 års alderen, kan komme i betragtning. Efter at have gennemgået lægeundersøgelse sker en forprøve, som består af følgende:

- 1) Skriftlig prøve i italiensk.
- 2) Skriftlig prøve i matematik.
- 3) Mundtlig prøve i fysik, matematik og sprog (sprogkundskaber giver fortrinsret til ansættelse).

På visse lokomotivremiser findes anordninger for reaktionsprøver. Prøven består i, at den pågældende i ca. 3 timer med pedaler og trykknapper skal udføre visse manøvrer, som registreres. Disse prøver gentages for personalet, som skal fremføre meget hurtige tog.

Ny lægeundersøgelse foretages ved overgang fra fyrbøder til fører, derefter ved 45 års- og sluttelig ved 50 årsalderen.

Efter forprøven følger en 9 måneders skoleuddannelse, der almindeligvis inddeles sådan, at formiddagstimerne mellem 8 og 12 anvendes til praksis i drifts- eller hovedværksted, som ofte er beliggende indenfor samme område som kursuslokalerne.

Den teoretiske undervisning (forlagt til eftermiddagen) omfatter:

- 1) Mekanik, fysik og damplære.
- 2) Elektrolære.
- 3) Køreteori.
- 4) Signal- og sikkerhedsforskrifter.
- 5) Tjenesteforskrifter.
- 6) Tidstabelsforskrifter.
- 7) Bremses og dertil hørende forskrifter.

Kurset afsluttes med en meget streng såvel skriftlig som mundtlig eksamen, hvor hver elev prøves individuelt. Omprøve tillades ikke.

Efter skoleuddannelsen følger ca. 3 måneders lokomotivfyrbødertjeneste på damprangerlokomotiver, derefter mindst 2 år på godstog efterfulgt af en ny eksamen for damplokomotivførere, hvor minimumsalderen skal være 25 år. Tjenestetiden før lokomotivførereksamen er i reglen 6 år. Denne senere eksamen består af en skriftlig del ca. 1 time og en mundtlig del ca. 40 minutter. Eksaminatorer er 3 ingeniører. Desuden skal en personalerepræsentant være til stede; men udfaldet af eksamenen kan ikke påvirkes af denne repræsentant. 3 omprøvnninger tillades med et års mellemrum, men tiden mellem omprøvningerne kan være større, men ikke mindre. Dersom vedkommende ikke klarer 3. omprøve, kan han ikke blive fører, men fyrbøder.

### Elektrolokomotiver.

Hertil udgår man altid fra damplokomotivførereksamen, og der sker en forprøve for at konstatere

egnheden som elektrolokomotivfører. Det forudsættes, at vedkommende ved selvstudium skaffer sig fornøden kendskab til elektrolokomotiver.

Derefter følger 6 måneders praktisk og teoretisk uddannelse; den afsluttes med en skriftlig og mundtlig prøve for en kommission på 3 mand og køreprøve for en instruktionsfører. Omprøvning tillades, og her tages hensyn til eksaminandens behandling af lokomotivet.

### Diesellokomotiver (Rangering).

Her er ikke noget kursus ud over den praktiske uddannelse, hvor uddannelsestidens længde fastlægges under hensyn til den personlige dygtighed. Normaltid ca. 1 måned. Lokomotiverne kan køres af lokomotivfyrbødere, som er dumpet til lokomotivførereksamen.

For dieselmotorvogne i togtjenesten fordres praktisk og teoretisk specialuddannelse af lokomotivføreruddannet personale. Uddannelsen afsluttes med eksamen.

### Lokomotivmesteruddannelse.

Lokomotivførere kan blive lokomotivmestre (capo deposita) efter 4 år og må gøre tjeneste som lokomotivmester i 6 måneder, som følges af en eksamen. Derefter 6 måneder på prøve som capo deposita i 3. klasse, efter 5 år automatisk oprykning til capo deposita i 2. klasse efter et minimum på 3 år til 1. klasse (svarende til lokomotivmester for en middelstor station). Dersom der ingen pladsledighed er, må vedkommende vente på at få tjeneste i 1. klasse. Undtagelsen sker under hensyntagen til fortjeneste og opførsel samt til alder.

Efter mindst 3 år kan en capo deposita i 1. klasse avancere til såkaldt »principale«, og efter yderligere mindst 3 år fra principale til »superiore«. Han kan også blive »inspetore principale« (forstander eller mester i de allerstørste lokomotivremiser).

### Schweiziske Forbundsbaner.

Efter en 8 à 9 årig skolegang fordres en 4 årig statslig værkstedsskole enten som maskinarbejder eller elektroreparatør. Derefter fordres 1 års praksis i faget i privat værksted eller i jernbaneværksted inden ansættelse kan ske ved en minimumsalder af 21 år. Rekrutteringen foregår hovedsagelig fra private firmaer, og maksimalalderen er sat til 30 år. Før udvælgelsen holdes en 4 timers forprøve, i hvilken indgår regning og skrivning efter diktat.

Med 4 elever pr. gang foretages en 4 timers psykoteknisk prøve af de egenskaber, som er nødvendige for lokomotivførertjenesten, nemlig reaktion, tænkeevne, samtidig opfattelse af flere sager m. m. Omprøvning er ikke tilladt ved forprøve eller ved psykotekniske prøver. Desuden indhentes oplysninger om ansøgerens karakter og opførsel hos tidligere arbejdsgivere, fra militær og fra skole. Militærtjenesten må være aftjent i en våbenfør gruppe.

Ansættelsen sker nu som værkstedsarbejder i driftsværksted. Derpå følger 6 måneders praksis i hovedværksted, og her får han gennem et kursus, som foregår 2 til 4 timer pr. uge, undervisning omfattende bl. a. lokomotivers og motorvognes konstruktion.

Efter disse 6 måneder anbringes vedkommende atter ved et driftsværksted og får af lokomotivmesteren, en såkaldt »Oberlokomotivführer«, i 4 halve dage instruktion i tjeneste- og sikkerhedsforskrifter. Herefter en praktisk uddannelse:

- a) 2 dage med smøring (under instruktion).
- b) 2 dages rangering som 3. mand på et lokomotiv.
- c) 8 dages togtjeneste som 3. mand på et lokomotiv.

Og lokomotivføreren prøver derefter vedkommende for at undersøge dennes egnethed til lokomotivtjeneste. En omprøve tillades efter 3 måneder. Vedkommende anvendes siden på lokomotiver eller i værksted, alt efter behovet. Uddannelsen sker siden såvel på damplokomotiver som elektriske lokomotiver. Vedkommende er endnu ikke udnævnt til assistent, idet der først kræves følgende:

- a) 300 dage i værksted (driftsværksted eller hovedværksted), hvori det tidligere nævnte halvår medregnes.
- b) 300 dages køretjeneste ved rangering eller togtjeneste.
- c) Prøve nr. 2. Denne prøve består af 1 dags mundtlig prøve hos overlokomotivføreren (en halv dags teori og en halv dag på et lokomotiv). En omprøvning tillades efter 3 måneder.

Efter ca. 3 år fås ansættelse som assistent, fordi tjenestemandsansættelse ikke kan fås før efter den tid.

#### Lokomotivføreruddannelsen.

Under hensyn til behovet udtages assistenten til lokomotivføreruddannelse, og dette er i de seneste år sket efter 5 års ansættelse. Det antal, som udtages til lokomotivføreruddannelse, skal efter 6 måneders forløb aflægge prøve til fører. I den tid får eleven i 1 dag instruktion over, hvad prøven går ud på. Iøvrigt skal vedkommende således gennem selvstudier tilegne sig de nødvendige kundskaber. Prøven tager 2 dage, men er i hovedsagen mundtlig; men også skriftlig prøve forekommer.

Når den teoretiske del er afsluttet, begynder den praktiske skole, ved hvilken en egnet lokomotivfører tager sig af eleven. Han går 2 dage i ranger-tjenesten og 10 dage i strækningstjenesten, hvor alle mulige lokomotivtyper prøves og forskellige strækninger studeres. Ansvar for tjenesten ligger hos lokomotivføreren. Efter den praktiske instruktion foretages prøve hos en overlokomotivfører på 1 til 2 dage.

Vedkommende kaldes nu provisorisk lokomotivfører og må fortsætte øvelseskørslen 4 dage i ranger-tjenesten og 16 dage i togtjenesten. Han må her køre på egen risiko under lokomotivførerens op-sigt eller bliver tildelt en pålidelig assistent med godt strækningkendskab. Herefter kan vedkom-mende gøre tjeneste enten som lokomotivfører eller som assistent, alt efter behovet. For at få ansæt-telse som lokomotivfører af klasse 2 kræves:

- a) 300 dages lokomotivførertjeneste.
- b) Behov for lokomotivførere.

- c) En anden lokomotivførerprøve. Denne omfat-ter samme emner som før nævnte prøve, men fordringerne er betydelig større. Yderligere lægekontrol af syn og hørelse (briller må ikke anvendes ved ansættelse, men senere må disse benyttes). Efter 3 år sker automatisk opryk-ning til lokomotivfører af 1. klasse.

Undtagelsesvis kan også ikke-håndværksuddan-net personale få ansættelse som lokomotivmænd. Prøver og uddannelser er den samme som for øv-rige, men vedkommende kan aldrig blive lokomo-tivfører af klasse 1 og må i reglen kun gøre tjene-ste ved rangering og på ubetydelige sidelinier.

Hvert 5. år sker en periodisk prøvning i sikker-hedsbestemmelser, særtryk, skema, bremses osv. Denne prøve er dog nærmest af instruktiv karak-ter, og 4 à 6 mand deltager ved hver 2 dages in-struktionskursus. 1 dag anvendes til teori og 1 dag til teori + praksis, hvor nyheder gennemgås og diskuteres m. m. Ved denne lejlighed prøver en lo-komotivmester deres hørelse og syn.

Lægeundersøgelse sker ved ansættelsen og fo-retages derefter hvert 5. år til 45 års alderen og derefter hvert 3. år.

#### Franske Statsbaner.

Lokomotivpersonalet ved Franske Statsbaner re-krutteres efter en almindelig prøve af ansøgere fra hele Frankrig af unge i alderen fra 14 til 16 år. Sønner af ansatte ved Franske Statsbaner eller af håndværksuddannet personale har fortrinsret og ansættes til tjeneste i drifts- eller hovedværkste-der.

Senere foretages en praktisk prøve (svende-prøve) samt en forprøve, som omfatter skrivning efter diktat og regning.

Den praktiske prøve vælges under hensyn til tidligere arbejde. Således må en smed udføre et smedearbejde, en svejser et svejsearbejde osv. Maksimalalderen er i dette tilfælde 30 år.

I første tilfælde udtages rekrutterne efter fol-keskolekarakter, og det aktuelle behov afgør an-tallet.

Forprøven omfatter: Skrivning, regning samt goegrafi.

De udtagne gennemgår en 3 årig uddannelse i Franske Statsbaners lærlingskole, og kursusplan-en omfatter i hovedsagen følgende:

Første år: Halvdelen teori og halvdelen praksis. Grundlæggende uddannelse i el-arbejde, værktøjs-kendskab osv. Intet studium af lokomotiver fo-rekommer.

Andet år: Bl. a. reparation af lokomotivdele.

Tredie år: Praktisk arbejde i lokomotivremise med reparation af elektriske og damplokomotiver, svarende til forholdene ved drifts- eller hoved-værksted.

I det tredie år arbejder rekrutterne de 6 må-neder i hovedværksted under ledelse og kontrol af en værkfører for at trænes i leje-arbejde sam-men med vante arbejdere.

Efter denne tjeneste i hovedværkstedet er de såkaldte »mineur ouvrier« (umyndige arbejdere).

Ved 20 års alderen aftjenes værnepligten ved

militæret. Når denne er afsluttet, går de tilbage til tjenesten i hovedværkstedet, hvor de jævntiltes med arbejdere, som er ansat gennem svendep prøve.

Uddannelsen fortsætter for de praktisk begavede med en 1 årig lærlingeskole, hvor den teoretiske uddannelse svarer til første del af studentereksamen.

I kursus indgår 30 minutters gymnastik hver morgen, 10 til 12 timers teori pr. uge samt praksis indtil 48 timer pr. uge. Franske Statsbaners bestræbelser er at uddanne personalet til gode fagmænd samt at højne den intellektuelle standard og niveau, hvorfor der lægges stor vægt på humanistiske emner.

De teoretisk begavede må gennemgå et 3-årigt korrespondentkursus med mundtlige prøver for at uddannes til værk mestre, assistenter, til ingeniører osv.

Lærere ved disse kursus er jernbanetjenestemænd med højere uddannelse, som har gennemgået et 6 måneders pædagogisk kursus.

Deltagerne i de to nævnte kurser må gennemgå en 4 timers egnehedsprøve (efter Zürich-skolens principper). Ved uddannelsen anvendes også prøve for TWI-metoden.

Efter denne grundlæggende uddannelse følger så uddannelsen til lokomotivassistent.

Udtagelsen sker dels fra arbejdere antagne gennem svendep prøve, dels fra personale uddannet i lærlingeskolen. Efter en simpel forprøve følger et kursus på 2 à 3 uger, som omfatter:

- 1) tjeneste som assistent (uden ansvar) i ca. 10 dage på rangerlokomotiver,
- 2) overhøring i sikkerhedsforskrifter,
- 3) tjeneste som assistent (uden ansvar) i strækningstjeneste for strækningsekendskab, signalstudier, lokomotivkendskab etc. Instruktionsfører er behjælpelig med vejledninger,
- 4) hver uge anordnes frivillige kurser i sikkerhedsreglementets bestemmelser for lokomotivpersonale, bremseforskrifter osv.

Franske Statsbaner mener ikke, nogle af lokomotivførerkurserne bør være obligatoriske, fordi personalet af egen interesse skal tilegne sig nødvendige kundskaber, og dette præmieres ved den eksamen, som vedkommende anordnes, en eksamen som i reglen foregår hvert år. Eksamenen omfatter en teoretisk del med en ingeniør som eksaminator, og en praktisk del med en instruktør som eksaminator. Den sidstnævnte del omfatter fejlsøgning, øvelseskørsel osv. Ved eksamen er en repræsentant fra forbundet til stede. 2 omprøver er tilladt.

Under instruktionsførerens ledelse får vedkommende strækningsekendskab og får en karakter efter aflagt prøve.

For at fremføre hurtigtog og eksprestog kræves yderligere instruktion og indkøring.

Derefter må vedkommende anvendes som fører, men tjenestegør tillige — efter behov — som assistent.

Udtagelsen til ordinær lokomotivfører sker under hensyn til det aktuelle behov, og lokomotivfyrbødertiden er almindeligvis 1 à 2 år. Yderligere kurser forekommer ikke, kundskaberne må erholdes gennem selvstudium og gennem forelæsninger,

som vedkommende frivilligt må deltage i. Prøve af lokomotivpersonalets kundskaber sker ved den såkaldte »jour de mécamicien« (lokomotivfører-dag), som holdes en gang om året. På en sådan dag diskuteres nye instruktioner og tekniske anordninger, indtrufne ulykkestilfælde samt årsagerne hertil. Disse dage ledes af instruktionsførere.

Desuden forekommer sikkerhedsreglement-forhør. Dersom godt resultat opnås, sker næste forhør først efter 2 års forløb. Ved dårligt resultat sker nyt forhør allerede efter ca. 3 måneders forløb.

I undtagelsestilfælde kan remisepersonale få uddannelse til assistent efter et gennemgået kursus. Nogle af disse assistenter kan efter fortsat uddannelse og eksamen blive førere på el-rangerlokomotiver, og de, som viser sig særlig dygtige, har mulighed for at gå videre til lokomotivfyrbødere og eventuelt til førere på el-lokomotiver.

Ældre damplokomotivførere, som skal omskoles til elektroførere, behøver ikke at gennemgå nogen offentlig eksamen. De får samtidig med den praktiske uddannelse også teori i elektrolære, skemalægning osv.

For uddannelse til diesellokomotivførere anvendes samme metode. Skinnebusførere, som udtages fra driftsværkstedspersonalet får teoretisk og praktisk kursus på 2 à 3 uger samt underkastes eksamen som lokomotivførere. Damplokomotivfyrbødere kan blive »élève conducteur électricien« eller også førere af skinnebusser. Skinnebusførerne tilhører maskinafdelingen.

#### Holland.

Efter en 6-årig folkeskole kræves en 3-årig lærlingeskole samt mindst 1 års praksis i den maskin- eller elektrotekniske industri.

Efter en ca. 2-årig militærtjeneste kan ansættelse ske ved en minimumsalder af 21 år.

Ansættelsesformen er som for almindelige arbejdstagere. Inden ansættelse kræves lægeundersøgelse, psykoteknik prøve (som kun må ske en gang) samt forprøve, hvor ansøgeren skal skrive en kort levnedbeskrivelse.

I de to første år — med midlertidig ansættelse — gør vedkommende tjeneste på rangerlokomotiver, hvor han eksamineres af en instruktionsfører. Denne eksamen svarer nærmest til lokomotivassistentkurserne ved Svenske Statsbaner. Efter at strækningsekendskab er opnået, sættes han til tjeneste på strækninglokomotiver. En omprøve er tilladt.

I det fjerde ansættelsesår holdes en praktisk eksamen, hvor fyrbøderen (assistenten) må vise, at han er fuldt fortrolig med alt på lokomotivet (damplokomotivet).

Et teorikursus på 16 uger (dagskole) omfatter sikkerhedsbestemmelser, dampplære, elektroteknik, bremseinstruktion, forskrifter osv. Eksamen foretages med en ingeniør eller en lokomotivmester som eksaminator. Personalerepræsentanter er ikke nærværende ved eksamen. En omprøve er tilladt.

Denne eksamen giver vedkommende ret til førertjeneste og til at fremføre damplokomotiver.

Efter 8 års ansættelse bliver fyrbøderen auto-



matisk fører uanset om lokomotivførertjeneste findes eller ikke.

Før overgang til el-lokomotivtjeneste anordnes elektrokurser, som er frivillige, og disse foregår som morgen- og aftenkursus. Forvaltningen skaffer lokale, undervisningsmateriel og lærerkræfter. Dette kursus er 1-årig og er en forberedelse til 13 ugers dagkursus med teori og praksis på programmet. Efter eksamen er vedkommende berettiget til at føre el-lokomotiver. Nogen aldersgrænse for omskoling til el-lokomotivtjeneste findes ikke.

De nye lokomotivtyper studeres i tjenestetiden i 3 à 4 dage med praktisk instruktion på de respektive lokomotivremiser samt under prøvekørsel med tomt tog.

## *Fra* **MEDLEMSKREDSSEN**

### Brev fra landet!

Efter at vor redaktør på håndfast vis har sat tingene på plads, må det måske være et menigt medlem tilladt et par bemærkninger. Det var med største indignation vi lokomotivmænd og mange andre med os, læste den famøse artikel i J. T. og senere det nærmest latterlige forsøg på at fortælle læserne, at den havde vi helt misforstået, og at det var D. L. T., der var den onde. Ingen mennesker er ufejlbarlige, og lige så længe jernbanen har bestået, er der begået menneskelige fejl inden for alle kategorier; her burde J. T. holde sig for øje: »den, der er ren, kaster den første sten«. Den slags artikler fremmer ikke samarbejdet og skulle ikke gerne være kotume hvergang en medansat har fejlet, for husk: »i dag var det mig, imorgen måske dig«. Den almindelige mening her er, at vor redaktør har behandlet sagen på udmærket og saglig vis, og at J. T.'s forsøg på at gøre sort til hvidt var en journalistisk kolbøtte, som faldt meget uheldigt ud, og den mening er lokomotivmændene ikke ene om. Nok om det!

I vort sidste blad indbyder Jespersen til diskussion om tre lovforslag, forslag, som han mener vil virke strammende på medlemmerne. Jeg har desværre ikke tilstrækkelig indsigt til at kaste mig ud i større diskussioner, men her er min mening kort og godt.

ad 3. Kan det mon ikke være ligemeget, om hjælpefonden kommer under h. b., det er da sikkert det billigste og mest praktiske.

ad 2. At stemmesedlen helt skal udnyttes, finder jeg helt i sin orden, det forhindrer jo, at kongresdeltagerne eensidigt kaster deres stemmer på een mand.

ad 1. Skønt tilhænger af D. s. F. er jeg endnu varmere tilhænger af urafstemning. At vor hovedledelse ikke er dette efter tidligere erfaring er vel forståelig, men stemmesedlen er nu engang een af demokratiets grundpiller, og man ser jo da også, at f. eks. grundloven skal ud til folket og ikke blot vedtages på rigsdagen. Dette lovforslags vedtagelse vil betyde et farvel til al urafstemning og smager lidt for meget af »nu skal Jesper s'gu i kassen«.

Ja, man skal høre meget, før ørerne falder af; godt nok bor vi langt ude her, men så langt, at en regnfrakke på rejsen, ganske vist over Vejle—Herning, bliver til garbardine, mon det dog skulle passe?

Skulle mit håb om forventet optagelse af denne artikel briste, udbeder jeg mig det venligst tilbage, da jeg nøddigt vil overbelaste rengøringskonen med en ekstra tømning af papirkurven, for hun hører jo ikke til de privilegerede med 4 ugers ferie og har ikke engang vi andres trøst: »herregud, vi er jo på landet hele året«.

På egne vegne  
H. K. Petersen, Es.

### Organisationsformen een eller to afdelinger.

I anledning af de to artikler, der fra Aalborg lokomotivførerafdeling er udsendt i D. L. T. nr. 1/53 og 4/53, vil jeg hermed oplyse, at lokomotivfyrbøderne langt fra er af samme opfattelse som den Aalborg lokomotivførerafdeling har indtaget. Da lovudvalgets rapport blev os bekendt, blev vi enige om, at et møde mellem lokomotivfyrbødernes tilidsmænd var påkrævet, da det især var valg af kongresrepræsentanter, som ville berøre os, der gennem en sådan lovændring ville miste en afgørende part af vor indflydelse på D. L. F.'s kongresser.

Et sådant møde fandt sted, med hovedbestyrelsens sanktion, den 20. januar i Fredericia, og vi fik her anledning til at gennemgå hele lovkomplekset.

Forslaget om oprettelse af enhedsafdelinger, som har været berørt i D. L. T. nr. 1/53, tog vi meget klar afstand fra, idet vi var enige om, at en organisationsform af denne karakter ikke ville tjene lokomotivfyrbødernes sag.

I D. L. T. nr. 4/53 skriver »Aalborg lokomotivførerafdeling« som et af argumenterne bl. a.: »At deres (lokomotivfyrbødernes) forbliven i lokomotivfyrbødderrækkerne kun kan betragtes som et gennemgangsled af kortere varighed, hvilket sikkert må være forståeligt og indlysende for alle«, deri er jeg langt fra enig med Aalborg lokomotivførerafdeling. Hvorfor gå udenom kendsgerningerne, de viser jo noget helt andet; allerede nu kan man se udviklingen. For 2 år siden gik lokomotivfyrbøderne op til den praktiske lokomotivførerprøve, såsnart de var berettigede dertil, for umiddelbart derefter at avancere til lokomotivførere, hvorimod der allerede nu findes ca. 150 lokomotivfyrbødere, der har eller er berettigede til at gå op til denne prøve. Og hvorledes ser den materielle udvikling ud? Af »Vingehjulet« nr. 7/53 ses, at Statsbanerne i bestræbelserne for rationalisering af det rullende materiel har påtænkt: Udrangering af ældre lokomotiver. Bestilt 40 motorvogne litra MO og 4 store diesellokomotiver med ydeevne som de største damplokomotiver. Alene den forskel, der vil komme til at ligge mellem den rent køremæssige tjeneste damp—motor, vil betyde en ikke uvæsentlig lokomotivførerreduktion. Desuden er der anskaffet 6 traktorer med udsigt til yderligere forøgelse af denne form for trækraft, hvilket også, med den nugældende ordning, vil betyde reduktion af lokomotivførerstabten. Jeg tror således ikke,

avancementsmulighederne er så lovende som »Aalborg lokomotivførerafdeling« vil gøre dem til.

Hvorfor skulle vi absolut få bedre udviklingsmuligheder igennem et fælles afdelingssystem? Jeg tror, lokomotivfyrbøderne får lige så gode interesser og udviklingsmuligheder for organisationslivet gennem de møder og generalforsamlinger, der bliver afholdt i vore afdelinger, hertil kommer jo yderligere den naturlige udvikling, der finder sted gennem et godt og fornuftigt samarbejde med den lokale lokomotivførerafdeling, formandsmøderne, studiekurser og -kredse samt kongresser.

Ganske vist forekommer der sjældent alvorligere divergenser mellem lokomotivførere og lokomotivfyrbødere, men der vil trods alt godt samarbejde kunne opstå sager og situationer af absolut kategorimæssig intern karakter, eller sager som den enkelte kategori helst ønsker drøftet indenfor egne rammer. Dette taler efter min mening alvorligere og med større vægt for bevarelse af kategori-afdelingerne.

At Jernbaneforbundets medlemmer på en station er samlet under en fælles ledelse er efter min mening et svagt argument for oprettelse af enhedsafdelinger. Jeg tror ikke, lokomotivfyrbøderne frivilligt vil lade sig opsluge i den store kreds af lokomotivførere og derigennem give afkald på en stor part af sin medbestemmelsesret i organisationslivet fremover. Aalborg lokomotivførerafdeling siger i D. L. T. nr. 4/53 »Udemokratisk lovkompleks«. Det er min faste overbevisning, at oprettelse af enhedsafdelinger, i den form der er givet udtryk for, i højeste grad er udemokratisk, og jeg vil i denne forbindelse appellere til lokomotivførerne om at give lokomotivfyrbøderne en fair behandling, når spørgsmålet »Kongresrepræsentation« kommer på dagsordenen, idet vi indrømmer, at lokomotivfyrbødernes medlemstal (idag ca. 470) ikke berettiger til den samme repræsentation som 1572 lokomotivførere, men vi ønsker en mere retfærdig mandatfordeling end den, lovudvalget giver i sin rapport.

At en urafstemning baseres på  $\frac{3}{4}$  af kongresrepræsentationen er udemokratisk, kan jeg ikke indse. For det første: Mon ikke lokomotivfyrbøderne ville være taknemmelige, dersom denne lov forlængst var blevet indført, en lovændring som den skitserede, der i så høj grad tager sigte på at nedskære deres kongresrepræsentation, kunne da ikke gennemføres på nuværende tidspunkt. For det andet: Man må gå ud fra, at kongressen er foreningens højeste myndighed, jfr. lovenes § 10, stk. a, der siger: »Kongressen er foreningens højeste beslutende myndighed«. Medlemmer vælger jo desuden selv sine kongresrepræsentanter indenfor deres respektive afdelinger, og er derefter repræsenteret således, at den nævnte paragraf sker fyldest.

Med hensyn til hjælpefondens ophævelse som selvstændig institution bør man vist betragte det som et yderst fornuftigt forslag, men jeg kunne tænke mig en nærmere redegørelse for, hvori det demokratiske består ved at lægge denne fond ind under samme ledelse som alle D. L. F.'s øvrige fonds.

Lkfbd. John Østerberg, Gb.

## Forsikringsagenturforeningen

Repræsentantskabsmødet den 14. oktober 1952 på »Marienlyst Badehotel«, Helsingør.

(sluttet)

Skadesforløbet i 1950:

Udbetalt i alt 97.931,37 kr.; dog hidrører ca. 38.377 fra skader i tidligere år, bl. a. 20.810 kr. fra skade med dødelig udgang i 1948 (Aarhus) og 14.116 kr. fra en skade i 1946 (Randers), det faktiske skadesforløb er således knapt 70.000 kr.

Skadesforløbet i 1951:

Udbetalt ialt 73.622,89 kr.; heraf 15.543 kr. fra tidligere år og faktisk skadesforløb ca. 58.000 kr.. Heraf overskuddet 10.000 kr. større i 1951.

Vi søger naturligvis som hidtil at yde erstatning til de forsikrede tilfredshed, men helt kan det desværre ikke undgås, at en og anden ikke føler sig helt tilfredsstillet med vore afgørelser, enten det er afvisning som forsikringen uvedkommende, eller det er ved vurderingen af de skadelidte genstande.

Vi behandler ca. 1.000 skadesager årligt, hvilket svarer til gennemsnitlig 3 à 4 pr. arbejdsdag, og jeg vil derfor ikke finde det unormalt, at der i løbet af året er 20 à 30 til forelæggelse for bestyrelsen.

Navnlig er ansvarsforsikringen en ømfindtlig branche, fordi mange opfatter denne forsikring som en uheldsforsikring, der bør erstatte alt, hvad der kan ske af uheld i dagliglivet, uanset om de er hændelige eller ikke, og om man kan gøre for det eller ikke, uanset om det er skade på egne ting eller andres, om det er under tjeneste eller ikke o. s. v. o. s. v.

Der skal som bekendt foreligge et ansvar og en juridisk erstatningspligt for at denne forsikring dækker — bortset fra de i betingelserne nævnte undtagelser som beruselse, kontrakts- og varetægtsforhold m. m.

Hverdagens små hændelige uheld, såsom gæsteskader er man ifølge domspraksis ikke erstatningspligtig overfor, og disse afvises.

Det store forsikringspublikum burde nok have mere oplysning om disse forhold gennem brochurer, radio, biografreklame, dagspresse m. m., således at man i højere grad kunne undgå disse misforståelser og tids-spildende korrespondance samt ubehagelige diskussioner.

I forbindelse med skadesforsikringstegningen til Forsikringsagenturforeningen tegner vore tillidsmænd livsforsikringer til »Danmark«.

Endelig vil jeg kort omtale forløbet af virksomheden i år indtil 1. oktober.

Også i 1952 har præmieindtægten været stærkt stigende, og den indgåede præmie andrager 229.578 kr.

Ved bestyrelsesmødet i marts i år vedtog man at forhøje præmien for grundejerforsikringen og således, at der blev fastsat en grundpræmie på 9,00 kr. årlig for alle nytegninger og 5,00 kr. årlig for alle gamle forsikringstagere.

Forsikringsagenturforeningen har hidtil arbejdet med en meget lille præmie i denne branche — en præmie, der lå endog meget lavt i forhold til præmien i andre selskaber.

Da udgiften til erstatninger igennem de sidste 10 år er steget betydeligt på grund af de stærkt forøgede håndværker- og materialeudgifter, var en forhøjelse nødvendig, hvis man ikke skulle favorisere en bestemt

del af Forsikringsagenturforeningens medlemmer på bekostning af alle de øvrige.

Forhøjelsen er iværksat fra 1. august i år, og ved cirkulære er samtlige grundejerforsikrede meddelt herom.

Cirkulæret blev udsendt til ca. 2.300 medlemmer, og det indeholdt samtidig en opfordring om at meddele os, såfremt der var sket ændring i bygningsbrandforsikringssummen, som ikke var meddelt os i forvejen.

Af de forhøjelser, vi har modtaget på bygningsbrandforsikringssummen, har vi konstateret, at underforsikringen for de pågældende har andraget ca. 50 pct., og det er min opfattelse, at vi endnu mangler at få å jourført en del under grundejerforsikring, og det samme gælder forøvrigt også de øvrige brancher.

Med hensyn til reklame har vi fornylig ladet fremstille en iøjnefaldende plakat til ophængning på passende steder, og som understreger faren ved underforsikring.

Til slut vil jeg gerne udtale ønsket om et intimere samarbejde med vore søsterforeninger, Vejlekassen og Uheldsforsikringsforeningen med hensyn til akkvisition.

Som det er nu, har vi mange fælles tillidsmænd, men også nogle, der alene arbejder for en af foreningerne, og ved siden af har tegning til konkurrerende selskaber.

Hvis man kunne nå dertil, kun at have tillidsmænd, der alene tegnede til vore foreninger, tror jeg, at det ville være mest hensigtsmæssigt for os alle.

Jeg udtrykker håbet om en lykkelig og god fremtid for Forsikringsagenturforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne.

O. H. Malchau. På sidste repræsentantskabsmøde forespurgte jeg om forsikringssummens størrelse. Af regnskabet fremgår det ikke tydeligt, hvor stor summen er, og jeg anmoder derfor forretningsføreren om nærmere oplysninger.

Meldgaard Kristensen ønskede et personligt eksemplar af regnskaberne og forretningsføreren beretning trykt og udsendt til repræsentanterne.

Forretningsfører Poul Vejre. Brandforsikringssummerne er ca. 200 millioner kroner.

Formanden. Vi skal overveje om regnskaberne bør udsendes før mødet, men vi anser det ikke for nødvendigt, at beretningen trykkes særskilt, da denne vil findes i protokollen for mødet.

Formandens og forretningsføreren beretninger godkendtes enstemmigt.

Regnskabschef A. Fensteen forelagde driftsregnskaberne.

Kassereren E. Greve Petersen forelagde foreningsregnskaberne. Begge regnskaber, der er revideret af foreningens revisorer, godkendtes.

Til formand valgtes forretningsfører P. Madsen.

Til næstformand valgtes billetkasserer P. From Hansen.

Til kasserer valgtes lokomotivfører E. Greve Petersen.

Maskinarbejder Hjalmar Jensen genvalgtes og nyvalgt blev hovedkasserer L. Thorup som medlemmer af forretningsudvalget.

Nyvalgt blev sekretær E. Rasmussen som medlem af voldgiftsnævnet.

Overtrafikassistent H. A. Christensen og pens. overmatros C. F. W. Poulsen genvalgtes som revisorer og som suppleant Meldgaard Kristensen.

Der var ingen forslag indkommet.

Honorarerne fastsattes uforandrede. Diæter for deltagelse i repræsentantskabsmødet fastsattes ligeledes uforandrede, og man besluttede at udbetale 3 dages erstatning for tabt arbejdsfortjeneste og ekstraordinær tjenestefrihed, hvor det var påkrævet.

Ingen ønskede ordet under eventuelt.

## Jernbanemanden, der blev præsidentkandidat

En af de sælsomste skikkelser i nyere amerikansk historie er jernbanemanden *Eugene V. Debs*. Han startede i sin lille hjemby som lokomotivfyrbøder, blev aktiv fagforeningsmand, organiserede en lang række strejker for at skabe bedre kår for sine kammerater ved de mange private amerikanske baneselskaber, vandt herved ikke blot sine egne arbejdsfællers, men hele den amerikanske arbejderklasses tillid. Fra at være formand i den lille lokale fagforening blev Debs i kraft af sin glødende idealisme og fremragende organisatoriske evner arbejderbevægelsens ledende skikkelse i USA. Fem gange var han arbejdernes kandidat til præsidentposten, sidste gang i 1920, mens han endnu sad i fængsel på grund af sin pacifistiske overbevisning.

Om denne på een gang imponerende og beskedne førerskikkelse har *Irving Stone* — forfatteren til de berømte romanbiografier om Jack London og van Gogh — skrevet en ypperlig roman: *Eugene Debs* og hans hustru. Med indtrængende psykologisk forståelse skildrer Stone arbejderføreren i hans sejre udadtil og — ikke mindst — i hans nederlag indadtil: hans liv blev nemlig en tragedie, trods den krælighed og tillid, som folket viste ham til det sidste. Et ægteskab med en smuk og begavet, men borgerlig kvinde, som helt manglede forståelse for hans idealistiske stræben, kastede Debs ud i de skarpeste og pinefuldeste personlige konflikter, der førte til en ødelæggende sjælelig splittelse, som han aldrig forvandt.

*Eugene Debs* og hans hustru er en roman med strålende underholdende egenskaber. I levende og spændende situationer fører den læseren lige ind i centrum af et stort og ædelt menneskes kamp med sig selv og sine omgivelser.

*Eugene Debs* og hans hustru er udsendt af AOFs bogkreds. Den fås også i den almindelige boghandel, men AOF tilbyder den til en særlig pris: kr. 11,00 indb., kr. 7,50 hft. Bogen kan bestilles ved indsendelse af nedenstående kupon til AOF.

### BESTILLINGSKUPON.

Undertegnede bestiller herved

*Eugene Debs* og hans hustru

hft. kr. 7,50

Bogen tilsendes pr. efterkrav.

indb. » 11,50

Navn: .....

Adresse: .....

Arbejdernes Oplysningsforbund,

Nr. Farimagsgade 11, K.



## Oplysningsarbejdet.

### »Bag Det kgl. Teaters kulisser«.

I samarbejde med arbejdernes teater og musikorganisation »Arte« har landsoplysningsudvalget søndag den 12. april d. å. arrangeret besøg bag kulisserne på Det kgl. Teater for medlemmer med damer.

Besøget, der påbegyndes kl. 10,30 prc., vil have en varighed af ca. 2 timer, og vi vil under kyndig vejledning få lejlighed til at se, hvad der kræves, inden en forestilling kan tage sin begyndelse på vor nationale scene.

For de deltagere, der kunne tænke sig at overvære teatrets eftermiddagsforestilling, er der truffet aftale med »Arte« om reservering af billetter. Hvilken forestilling der spilles på teatret den 12. april kan ikke siges på nuværende tidspunkt, men dette vil kunne fås oplyst i de københavnske dagblade ca. en uge før.

Prisen for besøget er 1 kr. pr. deltager, og for de reserverede billetter er der, medmindre andet udtrykkeligt forlanges på tegningslisten, regnet med en pris af ca. 4—5 kr. pr. stk.

Der gøres udtrykkeligt opmærksom på, at landsoplysningsudvalget ikke kan hæfte for evt. reserverede billetter, hvorfor tegningslisten i så henseende er absolut bindende.

Tegningslisterne må af hensyn til billettereserveringen være undertegnede i hænde senest lørdag den 28. marts, senere indkomne tegningslister vil ikke med sikkerhed kunne påregne reservering af billetter.

På gensyn i København søndag den 12. april d. å. kl. 10,30 prc. ved Det kgl. Teaters hovedindgang.

P. I. v.

J. V. B. Christiansen,  
Skibhusvej 137, Odense.

## Statsbanepersonalets Sygekasse

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige specialister i øre-, næse- og halssygdomme antaget ørelæge Ella Jalmer, St. Torv 8, Aarhus.

Konsultation kl. 12—14, lørdage dog kl. 11—12, torsdage tillige konsultation kl. 16—17.

Ørelæge C. Chr. Bager, Esbjerg, har flyttet sin konsultation fra Jernbanegade 22 til Kongensgade 78.

Øjenlæge dr. med. Børge Lawætz, N. Voldgade 80, København, afholder fremtidig konsultation på lørdage kl. 12—13.

Ørelæge dr. med. H. C. Andersen, Aarhus, er ophørt med at praktisere for sygekassen.

Øjenlæge i Næstved dr. med. Viggo Clemmesen har flyttet sin klinik til Ramsherred 23. Konsultation kl. 12—14, lørdag kun efter aftale.



### Forfremmelser til motorførere pr. 1-2-53.

Lokomotivfyrbøderne:

- A. C. Henriksen, Odense, i Odense.
- H. T. S. Christensen, Fredericia, i Odense.
- H. V. Karsholt, Slagelse, i Odense.

### Forfremmelser til lokomotivførere pr. 1-3-53.

Lokomotivfyrbøderne:

- H. P. H. Hansen, Fredericia, i Padborg.
- R. W. Olesen, Struer, i Padborg.
- A. Lindberg, Aarhus, i Padborg.

### Forflyttelser efter ansøgning pr. 1-3-53.

Lokomotivførerne:

- K. B. Laursen, Padborg, til København Gb.
- T. Jensen (Bo), Brande, til Struer.
- G. L. Jensen, Viborg, til Aarhus.
- A. Lykke Petersen, Padborg, til Aarhus.
- P. E. Poulsen, Skive, til Viborg.
- E. Mortensen, Padborg, til Skive.
- F. J. A. Olsen, Padborg, til Brande.

Lokomotivfyrbøderne:

- H. C. Dam, Gedser, til Fredericia.
- V. P. Zachariassen, Brande, til Struer.
- K. R. Christensen, København Gb, til Struer.

### Ansæt som lokomotivfyrbødere pr. 1-3-53.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

- M. Jensen, Fredericia, i København Gb.
- K. E. Andersen, Gedser, i Gedser.
- B. H. B. Frederiksen, Struer, i Brande.
- H. Kristensen, Esbjerg, i Næstved.
- H. P. H. Pantou, København Gb, i København Gb.
- J. C. M. Hansen, København Gb, i København Gb.

Afsked.

Lokomotivfører:

- M. Jakobsen, Viborg, afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-5-53).

Dødsfald.

- Lokomotivfører A. A. Sørensen, Aarhus, afgået ved døden 17-2-53.

Dødsfald blandt pensionister.

- Pens. lokomotivfører A. A. Thøgersen, Kiddesvej 13, Vejle (den 23-2-53).

## NYE ADRESSER

Lokomotivfyrbøder-afdeling:

- Herning: Kassererens adresse rettes til: Nørregade 62, 1.
- Viborg: Kassererens navn og adresse rettes til F. B. Jensen, Johs. Ewaldsvej 4.