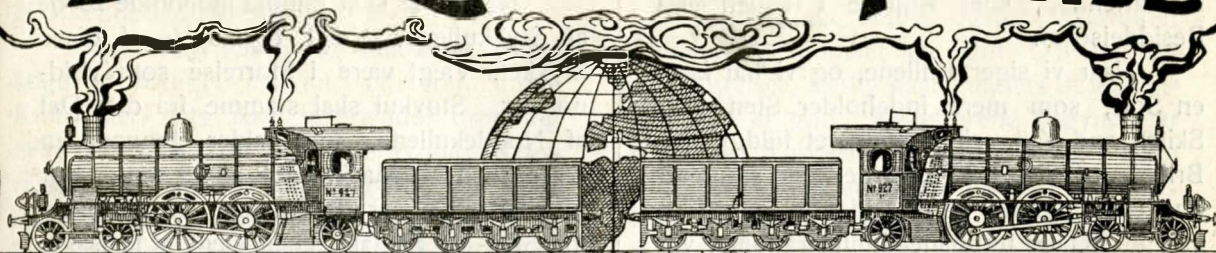


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING  
OG „DANSKE PRIVATBANERS LOKOMOTIVFØRER- OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING“  
(DANSK LOKOMOTIVMANDS-FORBUND)

Nr. 10.

15. Maj 1911.

11. Aarg.

## Kullenes Beskaffenhed.

Et Kapitel til Sparsommelighed  
i Jernbanevæsenet.

I Anledning af, at Statsbanerne har afsluttet Kontrakt om Levering af ca. 100,000 Tons tyske Kul, kan det have sin Interesse at stifte Bekendtskab med følgende Artikel, som vi gengiver efter »Deutsche Eisenbahn Zeitung«, der viser, at Ordet Sparsommelighed ligesom her i Landet staar som Idealt for alle Jernbaneautoriteter, og at Opfattelsen med Hensyn til at fremskaffe saa gunstige Resultater som muligt ogsaa er den samme overalt. Nævnte Blad skriver nemlig:

I de senere Aar er der jo bleven skrevet meget om Sparsommelighed, endog overordentligt meget. Har man taget Dagspressen i Haanden, saa har man læst lange Afhandlinger om Sparsommelighed; har man studeret Fagbladene for en eller anden Kategori af Tjenestemænd, saa viser Spidsartiklernes Overskrift os Forslag til Sparsommelighed. Og der er ogsaa indført en Mængde saadanne Forslag, hvorved man er gaaet over til virkelig minutiøse Sager. Noteringsbøger, Blyanter, Tændstikker, Twist,

Sæbe o. s. v., alt har maattet holde for til Opfyldelsen af Sparsommelighedens Krav. At Lokomotivpersonalet i en ganske særlig Grad har maattet holde for ved disse Sparsommelighedsforslag, ligger i, at der er bleven udleveret os Materialer af mindre god Kvalitet.

Men hvor kan der overhovedet spares? Efter vor Mening paa Kullene til Lokomotiverne.

Vi ser vore Kollegers forbausede Ansigter ved denne Paastand, og hovedrystende vil de fleste vel spørge: »Er det ikke i de mest forskellige Tonarter bleven os paalagt som Pligt at udvise den mest udprægede Sparsommelighed? Er vi ikke bleven truede med de strengeste Straffe, dersom den fastsatte Maksimalgrænse i Forbruget blev overskredet?« Men ikke desto mindre har det vist sig at være muligt at holde sig indenfor dette Kvantum. Nu kommer en Kollega og paastaar, at netop paa dette Punkt kan der spares.

Og dog er dette Tilfældet. Vi skal dog ikke skrive lange Afhandlinger om de Grunde, som bidrager hertil, saasom den forkortede Køretid, Indvinding af Tid samt den forbrugte Tid for at holde »Stop« foran disse, hvilket ikke altid paaføres Rapporterne.



Vi vil her kun underkaste et eneste Punkt en Omtale, og det er den daarlige Beskaffenhed, som Kullene i Reglen er i Besiddelse af.

Naar vi siger Kullene, og vi har faaet en Sort, som mere indeholder Sten eller Skifer end Kul, eller modtaget fuldgyldige Briketter direkte fra Værkerne, som smuldrer imellem Fingrene, da har vi ofte spurgt os selv: »Betalder Jernbaneadministrationen virkelig saa lav en Pris for sit Brændsel, at den behøver at modtage saa ringe en Kvalitet?«

Vi har endnu aldrig kunnet faa i vort Hoved, hvorfor vore høje tekniske Embedsmænd ikke skulde kunne indse, at de bedste Kul i Længden er de billigste, eftersom der kun med disse kan garanteres for et økonomisk Forbrug.

Yderligere har vi ofte tænkt paa, at dersom vi som Privatmænd var Forbruger af et saa stort Kvantum Materialer, da vilde vi dog ubetinget afslutte Kontrakter med vore Leverandører, som indeholdt aldeles bestemte Forskrifter angaaende disse Materialers Beskaffenhed. Dette gør selvfølgelig Jernbaneadministrationen ogsaa. Med Leverandørerne afslutter den nemlig saa udmærkede Overenskomster, at Lokomotivpersonalet ikke havde Spor af Grund til Klage, — naar blot disse Kontrakter blev overholdte.

Af de stipulerede Betingelser skal vi gengive et lille Uddrag som Bevis for, hvorledes Kullenes Beskaffenhed skulde være. Forsaa vidt der i Tilbudene, evt. Konditionerne, ikke er forbeholdt særlige Afbøjninger, skal disse have følgende Egenskaber: Altid være direkte optaget fra Gruberne og fri for Skifer, Bjergstenser eller andre Urenheder. Stykkul skal i Almindelighed kun bestaa af store Stykker, hvoraf de mindste ikke maa kunne falde igennem en kvadratisk Aabning paa 90 mm. Terningekul skal bestaa af Stykker, der ikke gaar igennem en Aabning af 60 mm i . I hver enkelt Vognladning Styk- eller Terningekul maa der ved Udlosningen paa Modtagelsesstationen ikke forefindes mere end højst 5 % Smuld, hvorunder den under Transporten

ved Rystelserne fremkomne og uundgaaelige Hensmuldren er medindbefattet.

Nøddekul skal mindst indeholde 25 % af Stykkullenes Vægt og 25 % af disse Stykkers Vægt være i Størrelse som Valdnødder. Støvkul skal stamme fra den Del af Nøddekullene, som falder gennem en Sigte med en Maskevidde af 10 mm. For blandede Kul er Brøkdelenene henholdsvis for Styk- og Smaakullenes Vægt at fastsætte i saavel Tilbudene som Betingelserne.

Stenkulsbriketter skal være fabrikerede af Afharpningskul, der i Særdeleshed maa være fri for Bjergpartikler, kun lidt tørre og afsætte et ringe Kvantum Slagger paa Risten, som dog med Lethed kan fjernes, samt være i Besiddelse af en udpræget Haardhed. De til Driften paa Berliner Stadtbanen bestemte Anthrazitbriketter skal i særlig Grad være i Besiddelse af en røgfri Forbrænding, stor Hedeevne mod et ringe Kvantum Affaldsprodukter.

Undersøgelsen og Modtagelsen af Kullene og Briketterne saavel med Hensyn til Beskaffenheden som Vægten sker paa Bestemmelsesstedet.

Kul- eller Briketleverancer, der ikke opfylder de fastsatte Betingelser, stilles til Leverandørernes Disposition, som med en Frist af højst 5 Dage efter den tilstillede Meddelelse har at bortskaffe disse. I modsat Fald skal vedkommende betale Vogn- eller Pladsleje efter de for Banerne gældende Regler. Jernbaneforvaltningen skal efter eget Skøn og til enhver Tid være berettiget til at lade foretage Aflæsning af de kasserede Kul og Briketter. De dermed forbundne Omkostninger bæres af Afsenderne.

Bliver der af de ved Kontrollen ansatte Tjenestemænd nedlagt Protest mod en eller anden Kulleverance, skal disse uopholdelig anmelde dette til den nærmeste Maskinbestyrer samt opgive de foreliggende Grunde til dette Skridt. Kredsen maa da afgøre, hvorvidt en saadan Sending skal kasseres eller ej.

De Ulemper, som Kullenes ringere Kvaliteter forvolder ikke alene Lokomotivpersonalet, men ogsaa Forvaltningen, er saa

store, at det kan berettigede til at fore den mest indgaaende Kontrol ved Leverancer af Brændselsmaterialer.

Ved Benyttelsen af saadanne Sorter stiger Forbruget enormt, eftersom uhyre Kulmasser dels ikke forbrændes ordentlig eller dels gaar tabt under de hyppige Rensninger af Fyret. Hvad betyder det ikke, naar til Eks. en saadan Rensning maa foretages efter Tilbagelæggelsen af fra 40 til 50 km Kørsel? Og hvilket Arbejde er det saa ikke for Personalet under en saadan Kørsel? Uafbrudt er det nødvendigt at bearbejde Fyret med de forhaandenværende Værktøjer, hvilket atter har til Følge, at betydelige Kuldele ubenyttede falder ned i Askekassen. Til Trods for, at Fyrbøderen, ofte ogsaa Lokomotivføreren, arbejder i deres Ansigts Sved, lykkes det dem dog hyppigt ikke at frembringe den fornødne Damp til en punktlig Fremførelse af Toget.

Dermed kommer vi til den anden Ulempe: Forsinkelserne. Enhver Fagmand er sikkert kommen til den Overbevisning, at intet skader Driften i saa høj en Grad, som naar denne ikke kan gennemføres planmæssigt. Heraf følger saa atter, at Lokomotivførerne ved alle til Raadighed staaende Midler søger at indvinde den tabte Tid, eftersom Kendsgemningerne viser, at disse altid bliver den lidende Part ved slige Uheld; — men det endelige Resultat er dog, at Kulforbruget forøges stærkt udover det normale.

Ogsaa en stor Del af Lokomotivpersonalets Sygdomme maa i sidste Instans tilskrives Anvendelsen af de daarlige Kul, idet et saadant sveddryppende Personale, som ved alle til Raadighed staaende Midler har forsøgt at skaffe den nødvendige Damp, stadig er udsat for Forkølelsessygdomme paa Grund af det paa Lokomotiverne herskende Gennemtræk. Tillige kan sikkert de Fordøjelsesvanskeligheder, som mange af Lokomotivfolkene har at kæmpe imod, tilskrives denne Konto; thi i Stedet for at benytte Opholdstiderne til Indtagelsen af Maaltiderne anvendes Tiden til Rensning, Opsmøring, Vandtagning m. m. Appetitten

gaar tabt, medens Legemet lider enormt under slige Forhold.

Undertiden volder ogsaa Fødevandet Lokomotivpersonalet en stor Del Besvær og Ærgrelser, særlig naar Vandets Beskaffenhed ikke er god. Kedelrørene begynder at rinde, og Kulforbruget stiger ogsaa i dette Tilfælde ved, at en større Del af Fyret slukkes af den udstrømmende Vandmængde. Yderligere kommer saa hertil, at Dampudviklingen forringes, hvorved man nu først for Alvor tvinges til at benytte saavel Syvtal, Rager som Blæseren for i det mindste nogenlunde at slippe helskindet fra Affæren.

Ankommer nu Personalet efter en saadan Tur til Hjemstedsstationen, og Fyret udtages helt, da forbauses man over den Mængde Kul og Kokes, som der tagcs ud af Fyrkassen. Badet i Sved, træt og udsat var man ved Ankomsten. Maden ligger urørt i Kassen, og trods alle Bestræbelser var det umuligt at indhente den tabte Tid. Først kommer saa Forhørene, senere Straffen; men den virkelige Grund, de daarlige Kul, holder ikke Stik, eftersom Banerne i Henhold til Kontrakterne aldrig erholder daarlige Kvaliteter i Brændselsmaterialer. Nej! det maa antages, at en ligegyldig og skødesløs Behandling af Fyret har været Aarsagen!!!

Uvilkaalig maa man spørge, om saadanne Tilstande ikke kan afhjælpes? Jo vist! men kun gennem en skarp Kontrol, hvilket desværre, hvor det drejer sig om Kullenes Beskaffenhed efter Leveringsbetingelserne, ikke er Tilfældet for Øjeblikket. Kullene kommer, læsses, og den høje Pris betales. Lokomotivpersonalet anstrenger sig for at skaffe den nødvendige Damp, men faar til Tak for sine Anstrengelser kun — Straf.

Men Frygten for en saadan Straf har sikkert bidraget sit til, at mange Kolleger trods deres Flid og Agtpaagivenhed som Følge af de daarlige Kul har ladet sin Opmærksomhed aflede fra Strækningen, — og Katastrofen har været der. Et Signal er i Arbejdsiveren forglemt og passeret til Skade for Forvaltningen, der har maattet udrede store Summer i Erstatning, foruden at det



for Lokomotivpersonalet har haft de sørge-  
ligste Følger.

Vilde det nu ikke være paa Tiden i samme Tonart og paa samme Maade, som man anser for passende overfor os for at opnaa en Formindskelse af Materialforbruget, at henlede disse Kontrollører paa deres Pligt under Leverancen af Materialer? Hvorfor farer man ikke frem med den samme Streng-  
hed overfor disse, hvis Pligt det er at undersøge, om Leveringerne svarer til Betin-  
gelserne, men som ikke efterkommer deres Instrukser? Hvorfor straffer man ikke dem, naar Lokomotivpersonalet bliver straffet for Forbruget udover de fastsatte Grænser?

I den Henseende staar Lokomotivper-  
sonalet overfor en Gaade. Paa saadanne Stationer, hvor der ingen Lokomotivmester findes, er denne Post overdraget en Loko-  
motivfører, der ogsaa skal kontrollere Kul-  
lene. Fra en saadan har Bladet modtaget følgende:

Siden Posten som Depotforstander for 3 Aar siden overdroges mig i G, har jeg i Overensstemmelse med min Samvittighed søgt at udfylde denne Plads efter de mig givne Instrukser. Jeg ansaa det saaledes som min Pligt at kontrollere de til Depotet ankommende Kul, saavidt som min Tid saavel i Tjenesten som udenfor denne tillod mig.

For de mindre gode Briketter siger Navnet jo allerede, at Kvaliteten ikke er den bedste, hvorimod det vel kan forlanges af en prima Vare, at den skal indeholde den tilsvarende Værdi. Paa den herværende Station er som Følge deraf ogsaa flere Vognladninger bleven kasserede, hvad der har bevirket, at disse prima Briketter er over-  
draget Statsbanerne som 2den Klasses Vare. Dette svarer til en Besparelse af 25,65 Mark pr. 15 Tons.

Den samme Sort er i samme Tidsrum bleven leveret som prima Briketter paa den nærliggende Station C og Betalingen ogsaa erlagt for saadanne, netop fordi der ingen Undersøgelser har været foretaget. Hvor ringe det sparede Beløb : dette enkelte Til-  
fælde end maa synes at være, kan man

dristigt gaa ud fra, at den samme Procent-  
sats leverede Kul paa de andre Stationer heller ikke har svaret til de opstillede Be-  
tingelser, hvorved den samlede Besparelse ved en nøjere Undersøgelse maaske vilde kunne andrage flere Hundrede Tusinde Mark. Ved Hjælp af en skærpet Kontrol vil Leve-  
randørerne blive tvungne til at overholde Kontrakterne og levere gode Kul til Gavn for saavel Lokomotivpersonalet som Admini-  
strationen.

I Forbindelse med det foran anførte maa jeg oplyse, at min Stilling som Depot-  
forstander nu er bleven mig frataget paa Grund af, at jeg i den kvartaarlige For-  
tegnelse over Lokomotivernes Stand under Maskinbestyrerens Forespørgsel om, hvor-  
ledes det var muligt, at jeg kunde udføre hele den indrapporterede Undersøgelse paa een Dag, havde svaret: Jeg har benyttet min Hviledag dertil; men desværre er den ventede Remuneration udeblevet. Jeg har hidtil støttet mig til den fejlagtige Opfattelse, at jeg, naar jeg gennem min samvittigheds-  
fulde Kontrol havde skaffet Statsbanerne saa mange Penge, lige saa vel havde for-  
tjent en Remuneration som de Embeds-  
mænd, der til Trods for de foran citerede Pligter egentlig ikke har opfyldt, men dog gennem anbefaling er bleven velsignet med.

Alt i alt vilde det ligge saavel i vor som Statsbaneadministrationens Interesse, saafremt denne vil rette sin Opmærksomhed paa disse Forhold i samme Omfang, som den gør, naar det angaar Indskrænkning i Materialforbruget for vort Vedkommende.

---

## En ny Benævnelse for Lokomotivfyrbøderne.

---

Der har i de senere Aar gentagne Gange været Stemning for at finde en ny Benævnelse for Lokomotivfyrbøderne; men der har aldrig været stillet andre Forslag i den Retning undtagen Navnet Lokomotiv-  
assistent. Det er jo absolut et Navn, som

var Lokomotivfyrbøderne værdigt; men jeg er bange for, at det vil vinde stor Modstand fra Administrationens Side. Saa derfor vil jeg gerne bede de ærede Medlemmer indenfor D. L. & L. F. om at fremkomme med Forslag til en anden Benævnelse, som var lige saa tilfredsstillende som Assistent, men som vi var mere sikker paa at faa gennemført. Jeg har for min Part tænkt mig Ordet »Lokomotivmedhjælper«. Ordet Medhjælper er nemlig et Navn, som bliver meget brugt baade i de fire Civiletater og i private Foretagender. Vi havde jo i sin Tid en Stilling ved Statsbanerne, som benævntes Underassistenter, men efter den nye Lønningslov blev det forandret til Jernbanemedhjælper, og ligeledes for Post-, Telegraf- og Toldvæsenets Personale. Og i private Foretagender bliver denne Benævnelse ogsaa hyppigt brugt, blandt andre taler man nu om Kontor- og Handelsmedhjælper. Saa er der maaske nogle, der vil sige, at Lokomotivfyrbøderne saa risikerer at komme i samme Lønningsklasse som Jernbanemedhjælper; men det tror jeg nu ikke, at der er nogen Fare for; thi vi har jo indenfor Statsbanerne, for at nævne et Eksempel, baade Trafik-, Skibsmaskin- og Ingeniørassistenter, som jo alle staar i forskellige Lønningsklasser. Vær saa venlig at fremkomme med Forslag. Det kunde jo være interessant at høre, hvorledes Stemningen er, og se, hvilke Forslag der kunde fremkomme.

C. H.

## Lokomotivførerprøven.

Til de nu afsluttede Prøver for Lokomotivførere, der er afholdte i Dagene fra den 8. Marts til den 29. April d. A., indstillede der sig i alle 5 Maskinkredse ialt 121 Lokomotivfyrbøderne, hvoraf efternævnte erholdt Karakteren »Bestaaet«, nemlig:

A. V. Jørgensen, Kbhavn G  
E. A. Nielsen, » Ø  
H. J. Rasmussen, » H

H. R. Blicher, Kbhavn H  
M. E. Jensen, » Ø  
P. C. Andreasen, » H  
G. V. Borup, » Ø  
J. K. Jensen, » H  
C. H. Jensen, » H  
M. V. Andersen, » H  
H. C. C. Poulsen » G  
H. V. K. Jensen, » H  
C. A. Nielsen, Helsingør  
P. C. J. Thorngaard, Kbhavn H  
V. S. Kaisen, » H  
P. C. Hansen, » H  
A. M. Andersen, » Ø  
O. B. Olsen, Helsingør  
M. Rasmussen, Kbhavn H  
E. C. A. R. Meng, » Ø  
J. M. Junge, » H  
E. O. A. Thomsen, » H  
H. O. Jensen, » H  
O. Bille, Aarhus  
V. Givskov »  
L. T. Larsen, Aarhus  
P. Rasmussen, »  
G. Raarup »  
M. Rasmussen, »  
S. P. Sørensen, »  
L. J. Overhalle, »  
G. Hansen, »  
S. M. Mikkelsen »  
T. C. Pedersen »  
H. A. Loft, »  
M. E. Larsen, »  
V. Christensen, »  
J. Vrigsted, »  
J. C. Jensen, Aarhus Ø  
A. Nielsen, Randers  
S. A. Black, »  
L. M. Sørensen, Randers  
H. Bagger, Langaa  
J. E. Larsen, »  
A. Zachariassen, Langaa  
R. Rasmussen, Frederikshavn  
L. M. Jensen, »  
A. M. Boldreel, »  
H. Hansen, Aalborg  
V. Rasmussen, »  
H. Jørgensen, Struer  
M. J. Valdum, »



A. V. P. Schmidt, Tisted  
 J. L. G. Christensen, Struer  
 S. Sørensen, »  
 R. J. Jensen, Tisted  
 C. A. Christensen, Langaa  
 S. C. Rasmussen, Struer  
 O. T. F. Rasmussen, »  
 C. A. thor Straten, »  
 A. D. Jørgensen, Tisted  
 J. Hansen, Holstebro  
 C. F. Kruse, Slagelse  
 A. C. Jørgensen, »  
 C. S. F. Petersen, Kbhavn G  
 O. Beng, Gjedser  
 A. E. Larsen, Masned Sund  
 H. Leth Nissen, Gjedser  
 A. M. Kyhl, Kbhavn H  
 H. C. Mathiesen, Slagelse  
 L. A. Børgesen, Kbhavn G  
 C. I. Andersen, Nykjøbing F  
 O. E. I. Dahlin, Kbhavn H  
 H. P. Rasmussen, Slagelse  
 O. T. I. Jørgensen, Kbhavn G  
 S. A. Nielsen, Korsør  
 A. C. Kjølhed, Kbhavn H  
 E. G. Dreyer, Kalundborg  
 I. G. Jensen, Kbhavn H  
 I. C. R. A. Hansen, Kbhavn H  
 M. F. A. Hansen, Korsør  
 C. F. Andreasen, Kbhavn H  
 H. V. Sørensen, Slagelse  
 I. S. A. L. Nielsen, Kbhavn G  
 E. L. V. Kirckmann, Korsør  
 A. V. F. Raabæk, »  
 H. V. Petersen, Slagelse  
 I. A. I. H. Jakobsen, Korsør  
 J. S. V. Endersen, Kbhavn G  
 C. E. L. Rasmussen, Esbjerg  
 E. P. Rasmussen, »  
 M. C. Mortensen, Skanderborg  
 V. Stephensen, »  
 F. C. Jensen, Fredericia  
 L. C. S. Jørgensen, Nyborg  
 N. P. K. Frederiksen, »  
 J. Raben, Skanderborg  
 N. J. P. N. Kvist, Skanderborg  
 M. Nielsen, Fredericia  
 L. P. Bramsen, Esbjerg  
 P. S. Petersen, »

E. P. J. Nissen, Nyborg  
 K. K. Rasmussen, »  
 A. R. Feddersen, Esbjerg  
 H. P. Hansen, »  
 A. P. Andersen, Nyborg  
 N. P. Jørgensen, »  
 J. E. Jacobsen, Fredericia  
 E. P. Larsen, Skanderborg  
 C. Frandsen, Esbjerg  
 H. J. Fournaise, Vamdrup  
 C. F. Duus, Fredericia  
 A. B. Jensen, Skanderborg

8 Lokomotivfyrbødere eller  $6\frac{1}{2}$  pCt.  
 (mod ifjor 5 pCt.) erholdt Karakteren »Ikke  
 bestaaet«.

---

## Privatbane-Funktionærene og Folketingsmand Stensballe.

---

Folketingsmand Stensballe er Driftsbestyrer ved Horsens—Tørring-Banen. Ved Finanslovens 3. Behandling i Folketinget paastod han, at Funktionærene ved de private Baner kun havde en Arbejdstid paa 4—6 Timer om Dagen, og at de Størstedelen af Tiden gik og røg Pibe og arbejdede i deres Haver.

Foreningen af Funktionærer ved de danske Privatbaner holdt den 30. f. M. Møde i Aalborg. Af de indbudte havde Folketingsmændene N. C. Christensen, Søren Frederiksen og Stensballe givet Møde.

Formanden for Hovedbestyrelsen, Stationsforstander Hansen, Asnæs, rettede et Angreb mod Folketingsmand Stensballes Udtalelser i Folketinget i Sagen angaaende Nedsættelse af en Kommission til Undersøgelse af Privatbanefunktionærernes Kaar. En lang Række Talere gav Formanden deres Tilslutning, og Folketingsmand Stensballe fik Ordet for at forsvare sig mod de Angreb, der var rettede mod ham. Da Diskussionen var sluttet, satte Formanden følgende Resolution under Afstemning:

»Privatbanefunktionærer, samlede til Møde i Aalborg Søndag den 30te April 1911, udtaler herved vor dybeste Beklagelse over Driftsbestyrer Stensballes Paastand i Rigsdagen vedrørende Privatbanefunktionærernes Forhold, idet vi samtidig udtaler vor Tak til de Folketingsmænd, der har fremstillet vore Forhold paa en korrekt Maade. Man udtaler dog ogsaa sin Glæde over Hr. Stensballes Indrømmelser paa Mødet i Aalborg med Hensyn til forskellige paaankede Punkter.«

Fra enkelte Sider anbefaledes det ingen Resolution at vedtage, men da Hovedbestyrelsen fastholdt Resolutionen, blev den vedtaget med ca. Halvdelen af de tilstedeværendes Stemmer.

## Oraklet fra Korsør.

Det stedse guddommelige Visdoms- geni og Sandhedsapostelen i Korsør, Hr. Lillelund, har altsaa ladet iøre fra sig; maaske har han endelig for en Gangs Skyld faaet Luft for en lille Brøkdal af de mange lønlige Tanker og Følelser, som skjuler sig indenfor hans sandhedskærlige Bryst.

Allerede ved første Øjekast i den faderlige Formaningsartikel i »Vor Stand« opdager man, at det her som saa ofte før er gaaet Hr. Lillelund paa samme Maade, som det altid gaar de Mennesker, der skal forsvare en Sag, hvori de godt ved, de har Uret — de bliver til sidst saa ivrige, at Sandheden bliver et ukendt Begreb. Vi har jo i saa Henseende høstet adskillig Erfaring herpaa fra Hr. L.s og Meningsfællers Side.

Se blot dette ene Tilfælde og hør Oraklets Røst: »Naar I nu gaar til Generalforsamling, vær saa enige om at forlange Spørgsmaalet om Samling af alle Lokomotivførerne optaget til Drøftelse og før det igennem til en Beslutning, da det jo er os alle klart, at det at staa i to eller flere Lejre kun skader os« osv.

Man væmmes i Tankerne over Slesk- heden i disse Ord, naar man samtidig erindrer sig Indholdet af D'hr.s Opraab fra

1906, hvori de netop æreskænder og sjofler de samme Mennesker, som de nu lefler for at faa over til sig. Uvilkaarlig faar man Anledning til at rejse Tvivl om deres Tilregnelighed.

Og nu videre hedder det: Se dog nu en Gang klart og uhildet paa det — er det nu ikke det eneste rigtige, som Jernbane- foreningen har gjort det, en Forening eller Kreds for hver Kategori, som her til enhver Tid kan drøfte sine egne Sager, og saa en Samling af alle disse Kategorier til en stor Forening til Støtte for hver enkelt af disse...

Med Rette maa man spørge Oraklet fra Kø., hvem der først har taget Initiativet til en Ordning i nævnte Retning. Var det ikke D. L. & L. F., som allerede i Aaret 1903 foreslog at danne et Fællesudvalg for Forbundet, Jernbaneforeningen og D. L. & L. F., der ogsaa oprettedes, men som efter nogle Aars Benyttelse undlivedes af magt- syge Stræbere indenfor de to »store« Or- ganisationer?

Naar vi dernæst læser, at »Kollega«- Kredsen i Øjeblikket skal tælle 213 Med- lemmer, og erfarer, at dette er — Løgn, ligesom intet Medlem af D. L. & L. F. kender til nogen *Forhandling* om Overgang i de samvirkende Fagforbund, da har vi Ret, naar vi siger, at Oraklets Ord her har været en eneste stor — Løgn, som de nu- værende Lokomotivførere nok vil forstaa at værdsætte efter Fortjeneste.

*Lokomotivfører.*

## En Sprogblomst.

I Hr. Lillelunds Artikel i Vor Stand findes i Slutningen følgende Opfordring:

Kolleger, gør nu dette Spørgsmaal færdig selv, før I gaar fra hinanden, og henvis det ikke til Bestyrelsens Afgørelse, for det er kun Skinforhandlinger, de fører; *naar de stiller Forslag til Afgørelse af Spørgsmaalet og igen løber fra dem, naar de ser, at Modparten tiltræder dem, hvad*



der jo er sket, saa maa jeg kalde deres Forhandlingsmaade saaledes.

Maaske vor ærede Redaktør kan udtyde de anførte Sætninger, saa at vi bliver i Stand til at dømme, om man skal henregne Hr. Lillelunds Sprogblomst til Frækhed eller Indskrænkethed.

*Flere Medlemmer af D. L. & L. F.*

\* \* \*

Som vi bemærkede i vor Kommentar til Lokf. Lillelunds citerede Artikel i Loktid. Nr. 9, opgav vi paa Forhaand at analysere hans Grundide til bemeldte Artikels Fremkomst.

Naar Hr. Lillelund anfører, at D. L. & L. F. løber fra sine Standpunkter, er det imidlertid omvendt Forhold. D. L. & L. F. har til enhver Tid bøjet sig for og respekteret en Flertalsafgørelse; hvorledes Separatisterne har respekteret Flertalsafgørelsen, ja, derpaa er deres Klub et vægtigt Bevis.

Som en Prøve paa Separatisternes Forhandlingsvillighed skal vi oplyse, at der paa et i Kjøbenhavn den 17/10 08 afholdt Møde mellem Separatisterne og D. L. & L. F. om en Overenskomst mellem de to Foreninger udtaltes af den nu afgaaede Formand for Separatisterne, Lokf. Holm, at han vel kunde indse det uheldige i, at Lokomotivførerne stod i to hinanden fjendtlige Lejre, men nævnte i samme Aandedræt, at hans Navn *ingensinde* skulde komme til at lyde i D. L. & L. F. Dette er saa utvetydige Ord, at de ikke efterlader nogen Tvivl om, at al Forhandling med Separatisterne vil være omsonst og kun blive Skinforhandlinger.

---

## Fra en Rejse til Midnatssolens Land.

(Med Verdens nordligste Jernbane).

—  
(Sluttet).

Hele Fredagen den 1. Juli medgik til Rejsen over Helsingborg og Helsingør til Kjøbenhavn, hvor vi tilbragte Aftenen til

Kl. 12<sup>00</sup> Nat, og vi ankom til Aarhus den 2. med Tog 927 efter en i alle Maader vellykket Rejse, der saa godt som hele Tiden havde været begunstiget af det herligste Vejr. Takket være vor Fotograf er man nu i Besiddelse af Billeder, hvor man ser Rejsefæller og sig selv paa nogle af de besøgte Steder, der ofte vil blive fremdraget i Erindringen, særlig Landet over Polar-cirkelen og under Midnatssolens magiske Straaler.

*P. A. Andersen,*  
Lokomotivfører.

---

## Statsansatte Medborgere.

Kendte man ikke Ivar Berendsen som en Mand, hvis Ord er velovervejede og gennemtænkte, og hvis hele Virksomhed tilkendegiver en ret sund Forstaaelse af Tjenestemændenes Ønsker, for hvem han ofte med en sjælden Iver har haft Anledning til at træde i Skranken for, da vilde man uvilkaarlig anse samme for at være en udpræget Idealist, saafremt man har haft Lejlighed til at læse en fra nævnte Haand i Tidsskriftet »Tilskueren«s Martshefte skreven Artikkel angaaende Forhandlingsretten. Vi skal gengive denne in extenso for Bladets Læsere.

Selv om vi ikke er blinde for Hr. Berendsens personlige Standpunkter med Hensyn til Foreningsspørgsmaalet, kan vi dog paa flere og afgørende Punkter ikke være enig med ham.

Visse Problemer opstaar samtidigt og kommer samtidigt paa Dagsordenen flere Steder, gennem Strømninger, som ikke kan følges men heller ikke modstaaes. I gamle Dage var det regelmæssig kun store aandelige Bevægelser, — i Religion, i Moral, stundom i Kunsten — der spredte sig hastigt ad usynlige Ledningstraade, eller vældige Begivenheder som de franske Revolutioner, der umiddelbart voldte Omvæltninger i Lande langt fra hinanden. Men nu forplanter stort og smaat, publikt og privat



sig telegrafisk, Jack the Ripper og Hata 606, Kongeafsættelser og Friluftsteatre, Bobler paa Vand og dybtgaaende Kulegravning. Naar franske Jernbanemænd strejker, faar Telefondirektøren i samme Uge i Kjøbenhavn Mas med sine Arbejdere, og engelsk Overhuskamp virker automatisk ind paa dansk Forfatningsdebat. Nogle græder saa og taler om Smitteoverføring, andre ser deri kulturelle Bevægelsers vidunderlige Evne til at sprænge Statsgrænser; den kloge moraliserer overhovedet ikke, roser eller dadler ikke, men indretter sig paa, at saadan forholder det sig. Og de, som har Medansvar for Folkenes offentlige Liv, faar den Pligt at holde Øje i Tide, forberede sig paa de Spørgsmaal, som rummer Fare, at man er parat til at modtage dem, naar de stormer ind over Landet. Helst bør de ansvarlige være saa forudseende, at de besværges Faren, førend den er der i sin Vælde, saadan gør Hygiejnikeren, saadan maa det offentlige Livs Ledere ogsaa kunne lære at gøre.

Der er aldeles ingen Tvivl om, at Spørgsmaalet om de statsansattes Pligter og Rettigheder er ved at tage fast Form, ny Form og farlig Form mange Steder. Mændene og Stillingerne, Kravene til og Kravene fra de statsansatte, Samfundets Syn paa dem og deres Syn paa Samfundet rummes ikke mere af de gamle Ord og Forestillinger desangaaende. Enten maa det opgives at anlægge fælles Maalestok og Behandling fra Statsmagtens Side paa disse Snese af Tusinder (i de store Lande Hundreder af Tusinder), eller ogsaa tvinger det levende Liv i Styrelserne til at omlægge Bedømmelsen, rent principielt, overfor disse Masser, som er komne i Drift. Ruslands Efteraar 1905 har dannet denne Epoke. Efterat de statsansattes Arbejdsnedlæggelse i Oktober 1905 i Pagt med Revolution blev Ophav til den første Rigsduma og i Pagt med Arbejdernes Generalstrejke skabte Finlands Etkammersystem, har for lagttagerens Syn (de styrendes indbefattet) Arbejdernes Løn- og Storstrejker og de statsansattes Kamp for almindelige Borgerrettigheder fil-

tret sig ind i hinanden, saa Verdens Ende synes nær, fordi Postfunktionærerne vilde have Ret til at danne Foreninger, eller Skolelærerne vilde tale i Fællesskab med deres Minister. I de store Lande — i Østrig, i Italien, i Frankrig — maatte der Guds Død og Pine ikke blive Tale om slikt, deraf Brag og Spænding og Trafikuordener. Først Briand viste, at Koldblodigheden hos de styrende dog kunde bevares, ganske vist paa Bekostning af Retfærdigheden. Og kun i ét Land — et lille ét, nemlig Danmark — har man indtil nu naaet at sætte en Sikkerhedsventil, hvoraf Presset fra de statsansatte kan fuse ud, og Kraften, som skaber Presset, dog ikke helt gaa til Spilde. Det er de meget omstridte Regler af 4. Maj 1910, som indrømmede de fire store Civiletaters Organisationer Forhandlingsret.

#### I.

Hvor er de tyndslidte, de to-tre Sætninger, hvormed endnu for en Menneskealder siden »Embeds- og Bestillingsmanden«s Position i Samfundet kunde betegnes udtømmende. »Respekt for Statsmagtens Repræsentanter« — det var Embedsstandens aldrig slumrende Opfattelse, fra Rigsembedsmændene, Dommerne, de administrative Etatsmennesker lige ned til den beskedneste Mr. Bumble. Som Modvægt mod Papirligheden, Formalismen, de lavere Embedsmænds Hovenhed, de højeres Utilnærmelighed lød Befolkningens mugne: »Gærrer Jer ikke som Herrer, I er Folkets Tjenere.« Det var udadtil. Og indadtil, fra de styrende nedover: »Eders Stilling kan udtømmes i Disciplin, forenet med Konduite.«

Men nu! Forsøg at anvende hvilken-somhelst af disse Sætninger paa Værkstedsarbejderen, som igaar var Smed og idag efterser Hjulet paa et havareret Lokomotiv! Tusinderne blandt de statsansatte er nu Haandens Arbejdere og Arbejderes Kammerater, kun adskillende sig fra dem ved den forskellige Ansætter. Og alle fra øverst til nederst er de nu Vælgere, Borgere, Led i Folkestyret, delagtige i at bringe deres politiske Ombud til Magten. De rekrute-

res i alle Grader af Embedsmaskineriet fra alle Lag, ikke saaledes at de højt begavede holdes til Bogen ved privat Hjælp og i stadig Taknemlighed bukkes eller maser eller slanger sig frem, nej tværtimod: Bevidst baner Samfundet dem Vej, den middelbegavede Side om Side med Talentet, ved offentlig Støtte, med anerkendt Ret gaar de til Vejrs, det boglige Grundlag reduceres. Og de allerhøjeste Poster bliver hurtig skiftende, besættes parlamentarisk, beklædes af Mænd, hvis Embedsvej begynder ved Plov, Pensel, Skomagerlæst og Landsbysmedens Hammer.

Tilbage som urokkeligt staar kun Kancelliet, den virkelige Centralledelse, nyrekrutteret, men med uforanderlig Tradition; i de ni af ti Tilfælde er dens Indstillinger til Ministeren lig med Afgørelse; hvad Vægt den tillægger de »Bilag«, som følger dens Indstillinger eller ligger til Grund for dens Afgørelser, forbliver indestængt i Embedshemmelighedens Mørkekammer. Den er uansvarlig overfor enhver anden end den parlamentarisk skiftende, oftest usagkyndige Minister, som støtter sig til den — og er ansvarlig. Dette Forhold er det, jeg i Folketinget har udtrykt saaledes, at der i Danmark lovgives demokratisk, skabes Ministre parlamentarisk, men styres bureaukratisk.

Naar under denne Sagernes faktiske Tilstand Ordet »Funktionarisme« som Skræmmebillede er blevet populært i Rigsdag og paa Talerstole; naar der ved Kommunens Overtagelse af Københavns Sporveje bekymret saas hen til »den overhaandtagende Funktionarisme« — hvad er saa Meningen?

Det kan med Rette bebrejdes Lovgivning og Administration, hvis det unødvendigt forøger Funktionærernes Antal. Siden 1901 er der, som Led i et politisk System, det saakaldte Bengnaversystem, dryppet en uforsvarlig Mængde af disse Droner i Samfundets Bikube ud over det danske Land, det er vist nok; Raader og Overraader, Kommissærer og Konsulenter, Tilsynsførende, Kontrollører og Inspektører. Men det er jo Myndighedernes Fejl, ikke de ansattes. Meningen er ogsaa en anden, naar man

bruger »Funktionarisme« som Skræmmebillede. Der tænkes paa den Fare, at Funktionærerne som kompakt Masse vil forsøge (og har Chance for at gennemføre) at lægge Tryk paa de budgetlæggende Myndigheder til Fordel for deres Særkrav om Lønning, Arbejdstid, Pension og lignende økonomiske Fællesinteresser. Dertil skulde Funktionærerne have to Midler: deres politiske Styrke som stort Vælgerkorps og deres faktiske Magt gennem Truslen om at standse Samfundsvirksomheden ved Arbejdsnedlæggelse.

## II.

De budgetbestemmende Myndigheder fristes til, siger man, op under Valgene at skele til Funktionærerne for at sikre sig Stemmer heller end at se lige ud paa Statens (eller Kommunens) Interesser, ja Partierne vil rentud overbyde hinanden for at faa Bid. Den Mistillid til Styrelserne, som heri ligger, er det ørkesløst at drøfte — Nyre og Hjerter kan ikke ransages. Overfor Funktionærerne er Mistilliden nøjagtig saa berettiget som overfor andre Medborgere, men heller ikke mere, thi ærlig talt kendes det økonomiske Ledemotiv ogsaa udenfor Funktionærkredse. Og da vi i alt Fald har de Statsstyrere, vi skaber os, og da vi nu én Gang har Funktionærer med dansk Folkekarakter, burde den Selvfærdighed og farisæiske Moraliseren, som er »politisk Funktionarisme«-bekymrings egentlige Indhold, nødig knæsættes af dem, som ellers er den almindelige Valgrets og det politiske Selvstyres Mænd. Thi Funktionærerne er en ringe Brøkdal af det Vælgerkorps, til hvis Tillid og Medvirkning der bejles.

Mere alvorlig Realitet synes der at ligge i Frygten for Lammelse af Samfundslivet ved de stats- eller kommunalansattes Arbejdsnedlæggelse. Det er bare en halvgennemtænkt Idé, en overfladisk Betragtning eller en Tankeklump, naar man lægger Vægten paa Statsansættelsen. Briand saa meget dybere og mere logisk. Han slog ned paa, ikke om visse Medborgere er statsansatte, men om de betjener Sam-



fundsinteresser; hvem der er disse Medborgeres Arbejdsgivere er ham saa ganske ligegyldigt, han har ikke Brug for banale, vulgære, intetsigende Ord som Disciplin mod Statsmagt, Lydighed mod Ordre. Han proklamerer Samfundets Ret til med alle Midler at forsvare sin daglige, regelmæssige Gang imod Standsning af den samfundsnødvendige Virksomhed. Jernbane, Post, Telegraf, Lys, Varme, Vand, Kloak er nødvendige og maa ikke aflade, saa er det saamænd ganske ét, hvem der driver Virksomheden. De strejkende Jernbanemænds Arbejdsgivere er gennemgaaende ikke Staten, men kapitalistiske Selskaber, som Briand selv foragter, og mod hvem han erklærer sig villig til at hjælpe Funktionærerne, notabene naar Strejken er endt. Som Samfundets øverste Repræsentant maa Statsmagten derimod, saalænge disse Samfundsarbejdere strejker, behandle dem som Oprørere. Det er logisk, men haarrejsende uretfærdigt, fordi Statsmagten med Gevær ved Fod ser paa, at Selskaberne nægter Funktionærerne de Indrømmelser, som Statsmagten selv erkender for retfærdige og vil hjælpe dem til; men benytter Funktionærerne deres eneste effektive Vaaben mod Kapitalen, er de Oprørere — mod Samfundet. Enten maa Statsmagten ubetinget for at hindre Strejken fremtvinge de Indrømmelser, som den selv erkender for retfærdige, eller ogsaa maa den betragte Kapitalen, der fremkalder Strejken ved Trods mod Billighedskrav, som ikke mindre oprørsk end de strejkende — og behandle begge Parter ens. Men i Frankrig ses nu en Gang, hvem der saa er ved Styret, Samfundsforholdene fra oven og nedad.

Imidlertid er Opfattelsen i det mindste logisk. Derimod er den danske Samfundsfunktionær-rædsel aldeles ulogisk, fordi den indskrænker sig til de offentlig ansatte. Alle Samfundsvirksomheder drives i Danmark parallelt af det offentlige og af private, Jernbaner, Post, Dampskibe, Havne, Renlighed, Skatteopkrævning, Skole, Belysning, Telegraf, Telefon, ja dømmende og udøvende Virksomhed ikke undtagen, og saalænge

det er Tilfældet, beror Samfundets Drift eller Overtagelse af Drift paa Gennemførelse af et socialt eller politisk System, som man kan være enig eller uenig i efter sin politiske eller sociale Almenanskuelse, men den har intet, intet at gøre med Faren for Lammelse af Virksomheden ved Strejke; Faren er vel nærmest mindre for det offentlige. Det skulde blive interessant at iagttage, om en Sporvejsstrejke i Kjøbenhavn i 1914 vilde blive bedømt anderledes med Hensyn til »Lammelse«, end den blev i 1908.

Man er altsaa paa Afveje, naar man blander Staten som Driftsherre for samfundsnødvendig Forretningsvirksomhed sammen med Problemet om Statsstyrelsens, Statsmagtens, Forhold til sine Embeds- og Bestillingsmænd af alle Arter, tilsammen jo nu kaldet Tjenestemænd.

### III.

Problemet er et rent offentligretligt. Og det angaar ikke i nogen Henseende Tjenestemandens Pligt i sin Pligtudøvelse. Spørgsmaalet er kun, om Statsmagten eller andre udover dette har en særlig Ret overfor disse Medborgere, der er satte til Lovenes Udførere eller Redskaber. Der kan tænkes en Ret for Statsmagten til at udelukke disse Medborgere fra visse almenborgerlige Rettigheder — det er ikke Tilfældet i Danmark. Men i alle Lande findes en Tendens til fra Administrationen at kræve en særlig Form for Underkastelse, nemlig den, at Tjenestemandens Stilling alene beror paa den styrendes Magtudøvelse, i mange Henseender endogsaa uden Adgang til Domstolene — og det er i høj Grad Tilfældet i Danmark. Det udøves velvilligt, vilkaarligt, uvilligt efter Omstændighederne og Personerne, i alle Gradationer fra den mest imødekommende, frivillige Forhandling med Fagforeningsbestyrelser til den mest forbenede Magtmisbrug med Afskedigelser af en Reservemand, fordi hans Broder er Fagforeningsformand; jeg har i November 1910 set højtstaaende Bitterhed betegne Tjenestemænds organiserede Forhandling



med overordnede som socialistisk, hvad der jo skal være noget fælt noget.

Mod dette er det, der i mange Lande har rejst sig Modstand ud fra rent almenborgerlige Udgangspunkter, rentud som et Krav om Retsbeskyttelse. Tjenestemanden ønsker at indsmeltes i Borgersamfundet, han betragter sin Pligt som en Samfundsplicht af ganske borgerlig Art, han er hverken Publikums eller sine overordnede, men sit Hvervs Tjener, han ønsker Rettigheder som enhver anden, Ret til, at den Organisation, han grundlovmæssig danner til Fællesinteressers Varetagelse, øver Indflydelse paa hans faglige Interesser gennem hans Repræsentanter, selv om hans overordnede Skalten med disse Interesser derved begrænses — eller praktisk set for at begrænse den virkelige Skalten. At Danmark er kommen først til at indrømme det principrigtige deri overfor Organisationerne for de 20,000 Jernbane-, Post-, Telegraf- og Toldvæsenet ansatte ved at give »Forhandlingsret«, ser jo ikke egentlig himmelstormende ud; men det betyder dog en Tillid til demokratisk Samfundsbygnings Soliditet, som ogsaa her hjemme har vakt Hovedrysten og Modstand, og til Sagens Gennemførelse krævedes megen Bestemthed hos Indenrigsminister Munch, som havde Ledelsen.

De særligt danske Grunde til denne Modstand er ikke de interessanteste. Den politiske Konservatisme danner det forstaaeligste og mindst usympatiske af Modstandsmotiverne. Mindre forstaaelig er Modviljen hos Smaaforeningerne og Særgrupperne mod den Sammenslutning i Hovedforeninger, som er Forhandlingsreglernes nødvendige Forudsætning; aldeles uforstaaeligt, at Administrationen delvis støttede denne Modvilje; endogsaa i Tyskland forekommer »Centralsammenslutninger« Tjenestemandene aldeles naturlige. Men tristest var det at iagttage, at der virkelig i de egentlige Embedskredse endnu ikke kan tales om fuldstændigt Gennemslag af den almenborgerlige Opfattelse; at de langtvancerede endnu har Forkærlighed for Naade og Vel-

vilje og betragter Krav og Ret som noget anmassende, der egentlig ikke er rigtig passende overfor de nærmere overordnede, endside da overfor de høje Autoriteter, hvor det er rarest at lirke sig frem. Ulige interessantere end disse danske — undskyld — Smaaligheder er de store og almene Betæneligheder, som Tjenestemænds Forhandlingsret vækker hos visse Arter af Centralstyrelse og Lovgivere.

#### IV.

Ved Tærsklen ligger det svære Ord: »Strejkeret« og spærrer, men her i en hel anden statlig Betydning end før. Vil Statens Tjenestemænd, spørges der gravalvorigt, ved at sammenstille sig med de ikkestatsansatte i Egenskab af Løn-arbejdere kræve for sig Strejkeret, eller vil de — hvad der er den første Betingelse — aabent og uforbeholdent erkende, at Strejke er Oprør?

Ja — aabent og uforbeholdent — Strejke af Statstjenestemænd er Oprør. Oprør kan — aabent og uforbeholdent — kun forsvares, naar et Tryk er bleven saa uudholdeligt eller en Voldshandling fra oven saa grov, og naar lovlige Midler til den Grad er udtømte, at Modtrykket med Nødvendighed sætter sig ud over Midlernes Lovlighed og bliver revolutionært. Det er derfor uforsvarligt af Tjenestemandsledere at føre Strejketrusel frem som Led i almindelig, daglig Agitation. Herhjemme er det heller ikke sket — andet end som Beskyldning fra Modstanderne. Nej — aabent og uforbeholdent — Tjenestemænd kan saa lidt som andre Medborgere fraskrive sig Retten til Oprør. Retten til Oprør er umistelig, og ved Paragrafer kan den nu slet ikke fortabes eller hindres. Men netop naar Tjenestemandsstrejken sammenlignes med Oprør, indlyser det, hvor bagvendt det er at stikke Tjenestemandene Strejke i Skoene, fordi de vil delagtiggøres i almenborgerlig Forenings- og Forhandlingsret; Medborgere gaar jo dog ikke til daglig omkring med Oprørstanker andet end i Voldsstater eller under ussel Vilkaarligheds Regimente.



Af økonomiske Grunde at standse samfundsnødvendig Virksomhed er ét — det er Spørgsmaalet om Samfundsro kontra Enkeltinteresser uanset Ansættelsesmaaden, og derimod reagerer Samfundet gennem sin Statsmagt mod Urostitferen. Derfor er saadan Strejke saa farlig for de strejkende selv, hvis den ikke lykkes. Men Tjenestemandes Strejke er Oprør mod Statsmagten, den kan alene bedømmes ud fra Oprørets Ret eller Uret, og det afgøres i sidste Instans ved Magten ene og alene, man kan ogsaa sige ved Udfaldet. Lykkes et saadant Oprør, fordi det er i Pagt med Samfundet, tænker ingen andre paa Bebrejdelser end de politiske Magter, det gaar ud over. Er det imod Samfundsinteressen, eller er Magten stærkest paa den anden Side, slaas det uhjælpeligt ned ved Magt, og Ophavsmændene ofrer Livet eller Velfærdens eksemplarisk.

Der eksisterer ingen Strejkeret — med andre Ord — for Tjenestemænd, der er intet at fraskrive dem, intet at tilsige dem, de deler Skæbne med andre Medborgere, som gør Oprør, kun at deres særlige Form for Oprør er Strejke. Og Oprør straffes i Danmark efter Straffelovens 10de Kapitel.

Men netop ved Talen om at staa i Pagt kommer man i Nærheden af et andet brændbart Ord, her i Danmark det mest brændbare; hvor enormt det har tændt Luen an paa dansk Centraladministrations Skorsten, mens der arbejdedes paa Forhandlingsreglerne, har jeg først bagefter erfaret ved de nuværende Ministres — jeg tør ikke sige Velvilje, men — Mellemskomst. Imidlertid selve Tændsatsen er international. Kan Statsmagten, siger man, da virkelig indgaa Overenskomst med Tjenestemændene? Det er jo rent socialistisk! Er Tjenestemændenes Forhold til Statsmagten da ikke et offentligt? Atter Bedemandsstil.

Selvfølger er Tjenestemandens Forhold til Statsmagten et offentligt, og selvfølger er der ikke Tale om Overenskomst. Opsigelse af Arbejdsstarif er utænkelig fra offentlig ansatte; thi Arbejdsstarifen er én af Statsmagten af egen Magtfuldkommenhed fastsat Lov, og Opsigelse vil paa

godt dansk sige at afgaa uden Pension : uden at faa sin Efterløn udbetalt; Pension er jo opsparet Løn og intet andet. Overenskomst om Arbejdsstarifen er utænkelig; thi Lønningen er overhovedet ikke Betaling for bestilt Arbejde eller Akkord; den er Statsmagtens ensidige Fastsættelse, som Tjenestemanden har at rette sig efter eller entholde sig. (Fortsættes).

---

## Personalialia.

---

<sup>1/5</sup> 11.

### Forfremmet er:

Lokomotivfyrbøder C. E. Beich, Viborg, til Lokomotivfører i Struer  
Haandværker A. Sibbersen, Aarhus Værksted, til Lokomotivfyrbøder i Glyngøre

### Forflyttet er:

Lokomotivførerne:

S. Andersen, Struer, til Nyborg  
P. E. Mejer, Struer — Aarhus  
Lokomotivfyrbøderne:  
O. G. Olsen, Glyngøre — Struer  
K. J. G. Sørensen, Struer — Viborg  
H. C. V. Andersen, Thisted — Glyngøre  
A. C. Madsen, Glyngøre — Struer  
J. H. C. Jensen, Kbhavn H 1 — Aarhus H  
H. J. M. Ludvigsen, Aarhus H — Kbhavn H 1

<sup>31/7</sup> 11.

### Afskediget er:

Lokomotivfører H. Larsen, Viborg, efter Ansøgning og med Pension paa Grund af Svagelighed.  
Lokomotivfyrbøder C. A. Nielsen, Esbjerg (p. t. Aarhus) med Pension paa Grund af Tilskadekomst i Tjenesten.

### Navneforandring:

Lokomotivfyrbøder R. C. Rasmussen, Helsingør, hedder fremtidig R. C. Wilmar

---

## Det sjælland-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek.

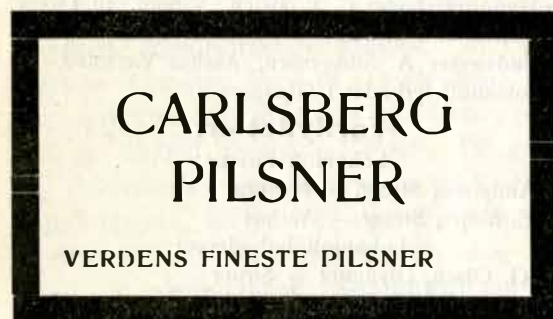
---

Den valgte Bestyrelse har ved et den 2den ds. afholdt Møde konstitueret sig med Trafikinspektør Harboe som Formand og Assistent J. G. E. Jensen som Regnskabsfører.

## Forskelligt.

Efter hvad et amerikansk Fagskrift meddelers, har det vist sig, at Formindskelsen af Lokomotivernes Trækkekraft under forcerede Hastigheder er langt større, end man hidtil har ment.

Ved en 2000 Hk. Høj- og Lavtryksmaskine af Mallet-Typen kan Lokomotivet ved en Hastighed af 5 Mil pr. Time udvikle en Trækkekraft af 150,000 Pd., ved 10 Mils Fart 75000 Pd., ved 30 Mil 25000 Pd., hvorimod Trækkeevnen ved 50 Mil skal være reduceret til mindre end 15000 Pd.



### Bytning.

Undertegnede Kollega i en jysk Købstad ønsker at bytte med en Kollega i Aarhus. Et godt Honorar kan ydes, hvis Bytningen kan ske snarest.

Med Agtelse

Lokomotivfyrbøder **H. C. V. Andersen** (414)  
Vestergade Nr. 19, 1. Sal,  
Thisted.

### Vesterbros Cigarimport,

Ingerslevsgade 112, Telf. Vester 1629 y,  
anbefaler Cigarer og Tobakker i stort Udvalg til  
absolut billigste Priser.

Specielt fremhæves:

„La Calma”	.....	100 Stk.	Kr. 6,00
„Furor”	.....	100 ”	” 5,00
„Nordiska”	.....	100 ”	” 4,00

Jernbaneetaten erholder yderligere 10 % Rabat.

Jernbane-  
funktionærer!  
Ekstra Rabat!

5%

paa Herreklæder,  
færdigsyede og efter Maal,  
og

### Bytning.

En Lokomotivfyrb. i Struer ønsker at bytte med en Kollega paa Sjælland.  
Billet modt. Red.

### Bytning.

Mod at yde en mindre Godtgørelse kan en Fyrbøder i København komme til at bytte med en Kollega i Aarhus.  
Billet mrkt. »L« modt. Red.

### Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Slagelse ønsker at bytte med en Kollega i Roskilde eller København. Billet modt. Red.

### Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Aarhus kunde ønske at bytte med en Kollega i en sjællandsk, eventuelt en jysk Købstad.  
Billet modtager Red.

### Bytning.

Undertegnede Lokomotivfyrbøder ønsker at bytte med en Kollega til Korsør eller København.

*J. N. Schmidt,*  
Lokomotivfyrbøder,  
Fredericia.

# Drik i Fredericia: Fredericia Pilsner!

**Kød!** C. ANDERSEN, Slagtermester, Gasværksvej 21.  
1ste Klasses Varer. Billige Priser.  
Prima Fars 30 Ø. og Hakkebøf 45 Ø. pr. Pd.  
Varene bringes overalt. Tlf. Vester 468 x.

### Dameovertøj.

med fuld Garanti for udmærket god Pasning køber  
De absolut bedst og billigst.

**A. MUNCK, Overslykkemagasin**

ISTEDGADE 87 Telf. Vester 283 x  
Leverandør til de fleste Jernbanefunktionær. Hustruer.



Enhver Mand sin egen Vaskekone!

Køb

Zephyr Reform Kravetøj.

Ikke Gummi! Særligt at anbefale for Jernbanefunktionærer.

Husk Special-Udsalget Gl. Kongevej 1 (Hjørnet af Vesterbrogade).



Alle Funktionærer, som sætter Pris paa solidt og elegant Fodtøj, gøres opmærksom paa, at Lageret altid er forsynet med lange Støvler og med mine bekendte Militærstøvler med 3-dobb. Saaler for enhver Fod. Lager af alt.

Haand- og elektr. Reparationsværksted.

„Den forgyldte Støvle”,

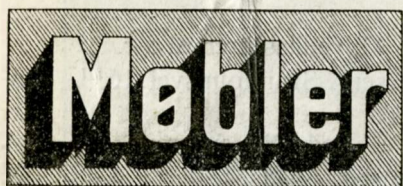
10 Istedgade 10.

3die Sted fra den ny Banegaard.

Afklippede Frimærker,

Stempelmærker, Privatbanemærker og Velgørenhedsmærker købes til 1 Kr. pr. Pund. (20 Øre pr. 100 Gram).

Viggo Gundel, Struer.



Frederiksborggade 41 (ved Dronn. Louises Bro).

Specialitet:  
Montering af 2  
3 og 4 Vær.s  
Lejligheder.  
Alt forarbejd.  
af prima Mate-  
rialier. Egne  
Værksteder.  
10 Aars Garan-  
ti. — Rimelige  
Betalings-  
vilkaar.

N. F. Lindblad.  
Nansensgade 5.  
Kjøbenhavn K.

Har i en Aarrække leveret Uniformer og civilt Arbejde til Embedsmænd ved de danske Statsbaner.

MØBLER for alle Hjem.  
Rimelige Betalingsvilkaar.  
Flycht & Co. Als 3, Elmegade 3.

Skotøjsmagasinet BILLIGHEDEN

Sønder Boulevard 48,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Herre-, Dame- og Børnefodtøj.

Reparationer udføres smukt, solidt og billigt i Løbet af faa Timer.

Ottilia de Padua Reissig.

Herm. N. Petersen & Søn

Kgl. Hof Pianofabrik

:: Lev. til det spanske Hof ::

Pianoer fra 750 Kr.

Flygler fra 1350 Kr.

Udenlandske Pianoer fra 450 Kr.

Salg kontant og billigste Afbetaling

Bredgade 23, Kjøbenhavn

Filialer i alle større Provinsbyer



10%

paa Hatte, Lintøj,

Undertøj og alle

øvrige Artikler

indrømmes Dem!

Tøjhuset

Vesterbrogade 17

Kjøbenhavn B.

**Af**betaling.  
**Al Herre- & Damekonfektion**  
 leveres med  
 ugentlige eller maanedlige Afdrag.  
 Udbetaling efter Overenskomst.  
 Gode Varer og godt Arbejde garanteres.  
**1. Dannebrogsgade 1.**

**Tandlægerne**  
**Frøken Maria Bøving og Frk. Margrethe Mose**  
 Vesterbrogade 66<sup>2</sup> Kbhavn. Telefon Vester 159 y  
 Konsultationstid: Hverdage Kl. 10-4  
 og Søndage i Reglen Kl. 10-12.  
 Jernbanesygekassens Tandlæger.

**Vesterbros Guldsmed**  
 Edm. Bodé  
 anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.  
 Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.  
**Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.**

**Køb Vin**  
 hos **Chr. Bertelsen**, Sønder Boulevard 66.  
 Detailsalg til en gros Priser. Tlf. 3545.

**Nem Bifortjeneste.**  
 Driftige Folk, der kan forhandle en virkelig  
 god Cigar til 3 1/2 Kr. pr. 100 Stk., søges af Fabrik.  
 100 Stk. sendes franco overalt til Prøve.  
 Billet mrkt. »Bifortjeneste« modtager Bladets  
 Eksp., Asger Rygs-gade 4.

**Livsforsikrings-selskabet „DANMARK“.**

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefrigtagelse ved Invaliditet ved Henvendelse til **Overinspektør F. Rasmussen**, Arkonagade 22<sup>3</sup>, Tlf. Vester 677 — **H. P. Mortensen**, Asger Rygs-gade 4<sup>3</sup>, Tlf. Vester 1480 y, og **H. C. Hansen**, Aarhus.  
 Kontor Steenstrups Allé 9<sup>2</sup>, Kbhvn., aabent 11-1, samt St. Pauls Kirkeplads 9<sup>2</sup>, Aarhus, Tlf. 2862, Kontortid 9-3.

**Istedhus Møbel-Magasin**  
 leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles favorable Vilkaar.  
 Garanti for Soliditet.

**Chr. Nielsen, Telefon Vester 209. Enghaveplads 1 & 2.**  
 Kjøbenhavn.

Udgaar 2 Gange maanedlig.  
 Annoncer optages i Bladet ved Henvendelse til »Jernbanefagpressens Annoncebureau«, Asger Rygs-gade 4<sup>3</sup> tv.  
 Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.

**H. J. Hansens**  
 Skræderforretning  
**38 Sønder Boulevard 38**  
 anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

Stort Udvalg i alle  
 Slags Møbler  
 fra egne  
 Værk-  
 steder

**L. C. Jensen & Hansens Møbel-Etablissement**  
 Nørrebrogade 54

Ga-  
 ranti  
 gives e  
 Afbe-  
 taling indrøm-  
 mes solide Købere

**Adressefortegnelse.**

Formanden:  
 Lokf. Chr. Christensen, Ny Englands-gade 34  
 Esbjerg.

Hovedkassereren:  
 Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16 III, Kjø-  
 benhavn V.

Redaktionen:  
 Lokf. P. Hansen, Gjedser.