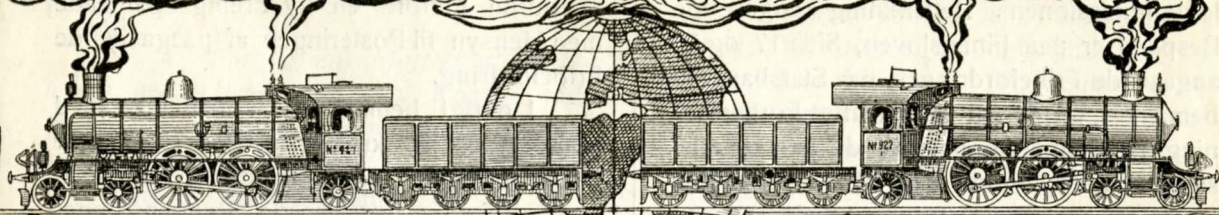


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

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

Nr. 20.

15. Oktober 1911.

11. Aarg.

## Af Finanslovsforslaget 1912-13.

Til § 2.

Til A. Statsbanerne.

Til I. Driften.

Til A. Indtægt.

Til 1. *Personbefordring*. Den regnskabsmæssige Indtægt af Personbefordringen (herunder Befordring af Rejsegods) udgjorde 1910—11 ca. 20,900,000 Kr., hvori Værdien af Fribefordring af Statsbanernes Personale m. fl. er indbefattet med 430,000 Kr., Fribefordring til Fremme af humane, videnskabelige og andre Formaal med 285,000 Kr. og den ved Lov Nr. 41 af 22. Marts 1907 hjemlede Fribefordring af værnepligtige med ca. 125,000 Kr., tilsammen ca. 840,000 Kr.

Aaret forud, 1909—10, var den tilsvarende Indtægt ca. 21,109,000 Kr., hvori Værdien af Fribefordring for Statsbanernes Personale m. fl. er indbefattet med 398,000 Kr., Fribefordring til Fremme af humane, videnskabelige og andre Formaal med 275,000 Kr. og Fribefordring af værneplig-

tige med ca. 83,000 Kr., tilsammen ca. 756,000 Kr.

Der har altsaa i 1910—11 været en Mindre-Indtægt af Personbefordringen paa ca. 209,000 Kr. Denne Mindre-Indtægt maa vel nok væsentligst tilskrives den Omstændighed, at der ikke faldt nogen Paaske i 1910—11, medens der i 1909—10 faldt 2 Paasker, men da den ved Lov Nr. 111 af 13. Maj 1911 hjemlede Takstforhøjelse muligt vil hæmme — og ialtfald næppe fremme — Færdselens Vækst, tror man, at Indtægten af Personbefordringen i 1912—13 ikke tør sættes højere end til det i 1910—11 regnskabsmæssigt indkomne Beløb, ca. 21,000,000 Kr., med Tillæg af den ved Takstforhøjelsen paaregnede aarlige Indtægtsforøgelse, der for Personbefordringens Vedkommende udgør 2,000,000 Kr.

Indtægten i 1912—13 anslaaes altsaa til ca. 23,000,000 Kr., hvori Indtægten ved Befordring af Rejsegods er indbefattet med det i 1910—11 indgaaede Beløb, 660,000 Kr., med Tillæg af den ved Takstforhøjelsen paaregnede aarlige Indtægtsforøgelse 90,000 Kr., tilsammen 750,000 Kr., medens Værdien af Fribefordring for Statsbanernes Personale m. fl. og Værdien af værnepligtiges Fribefordring er opført med de samme Beløb,

der er ført til Indtægt i 1910—11, nemlig henholdsvis 430,000 Kr. og ca. 125,000 Kr.

I Anledning af Udtalelserne i Finanslovkommissionens Betænkning angaaende Besparelser paa Finansloven, Side 17 og 18 angaaende Fribefordringen paa Statsbanerne bemærkes, at der vil blive truffet Foranstaltning til Gennemførelsen af de af Kommissionen under Punkt I og II (Statsbanerne og Ministeriet for offentlige Arbejder) fremsatte Forslag.

Endvidere er Kommissionens Forslag under Punkt III taget til Følge, saaledes at der ikke paa nærværende Konto er søgt nogen Bevilling til Fribefordring til Fremme af humane, videnskabelige, kunstneriske og andre Formaal.

Forslaget under Punkt IV, der angaar Fribefordring til Funktionærer ved Privatbanerne, til Dagspressen samt Overenskomsten med forskellige private Jernbaner m. fl. om gensidig Fribefordring, er Genstand for Overvejelse i Ministeriet, hvilket ogsaa gælder Spørgsmaalet om Afskaffelse af Frikortene til »Ikke ansatte« (jfr. Kommissionsbetænkningen Side 18), for saa vidt Udgiften hertil har været indbefattet i den til Fribefordring for Statsbanernes Personale opførte Sum; forøvrigt er de forskellige Ministerier henvist til hvert for sit Vedkommende at søge fornøden Bevilling til Afholdelse af Udgiften ved denne Klasse af Fribefordring.

Hvad særlig Jernbanelægerne angaar, bemærkes, at man uanset Finanslovkommissionens Udtalelse herom ikke har opført Udgiften ved disses Fribefordring paa Statsbanernes Budget. Forholdet er nemlig det, at Fribefordring paa Statsbanerne er tilsikret Jernbanelægerne ved de med disse afsluttede Overenskomster som delvist Vederlag for det af dem ydede Arbejde, hvorved den kontante Udgift til Lægehjælp væsentlig nedsættes. Skulde man føre den regnskabsmæssige Værdi af Lægernes Fribefordring til Indtægt under Personbefordringen, maatte Udgiftssiden paa Statsbanernes Budget belastes med et tilsvarende Beløb.

Da imidlertid en Omordning af For-

holdene vedrørende Jernbanelægerne og Statsbanernes Sygekasser er Genstand for Overvejelse, har man ikke ment for Tiden at burde indføre en ny Fremgangsmaade med Hensyn til Posteringen af paagældende Fribefordring.

I øvrigt bemærkes, at man ikke med Nøjagtighed har kunnet fastslaa, hvor stor en Nedgang der vil foranlediges ved de af Kommissionen foreslaaede Begrænsninger af Fribefordringen, og man har derfor indskrænket sig til at opføre det samme Beløb, som er ført til Indtægt i 1910—11, nemlig 430,000 Kr., hvorved der i Virkeligheden er paaregnet en Nedgang paa denne Post, idet der ikke er taget Hensyn til Takstforhøjelsen som Følge af den ny Takstlov; i øvrigt er den nævnte Post efter sin Natur ganske kalkulatorisk, og da et tilsvarende Beløb føres til Udgift under § 2 A. I. B. 6. c., vil en Nedsættelse af Summen ikke faa Indfyldelse paa Størrelsen af det beregnede Overskud af Statsbanernes Drift.\*

Til 2. Gods- og Kreaturbefordring. I 1910—11 udgjorde den regnskabsmæssige Indtægt af Gods- og Kreaturbefordringen ca. 21,500,000 Kr. Da den i 1909—10 udgjorde ca. 20,054,000 Kr., har der altsaa i 1910—11 været en Stigning paa ca. 1,446,000 Kr. Denne Stigning er saa betydelig, at man ikke tør gaa ud fra, at Færdslen i 1911—12 og 1912—13 blot tilnærmelsesvis vil stige i samme Grad, og efter de hidtil i Finansaaret 1911—12 indvundne Erfaringer synes dette heller ikke at ville blive Tilfældet, da Stigningen i den forløbne Del af dette Finansaar kun har været ganske ubetydelig. Fremgangen i Indtægten af Gods- og Kreaturbefordringen er i det hele altid højst uregelmæssig (i 1909—10 udgjorde den saaledes kun ca. 347,000 Kr.), og da Takstforhøjelsen muligt ogsaa for Gods- og Kreaturbefordringens Vedkommende vil virke indskrænkende paa Færdslen, tror man, at det ogsaa her vil være rigtigst at anslaa Indtægten i 1912—13 til samme Beløb som i 1910—11, nemlig

\* Udh. af Red.

21,500,000 Kr. med Tillæg af den ved Takstforhøjelsen paaregnede aarlige Indtægtsforøgelse af 1,750,000 Kr., altsaa til 23,250,000 Kroner.

Til 4. *Forpagtningsafgifter af Statsbaner under Privatdrift.* Ny Konto. Indtægten er tidligere opført under Finanslovens § 6 l. C. 1.

Beløbet er det samme som for 1911—12 og fremkommer saaledes:

a. Afgift af Ringe—Faaborg Banen 24,534 Kr.

b. Afgift af Ringe—Nyborg Banen 30,971 Kr. 72 Ø.

Tilsammen 55,505 Kr. 72 Ø.

I Finansaaret 1912—13 vil de under Drift værende Banestrækninger ligesom i 1911—12 have en Længde af 1953 km. Hertil kommer Færgeoverfarterne ved Helsingør—Helsingborg, Masnedø—Orehoved, Korsør—Nyborg, Strib—Fredericia, Salling-sund og Oddesund (45 km) samt Færgeoverfarterne Kjøbenhavn—Malmø (30 km) og Gjedser—Warnemünde (45 km), der drives i Forbindelse med henholdsvis de svenske Statsbaner og de mecklenborgske Statsbaner, og endelig Dampskibsforbindelsen Korsør—Kiel (133 km), der drives i Forbindelse med det kejserlig tyske Postvæsen.

I Anledning af Finanslovkommissionens Indstilling (Betænkningens Side 18, nederst) om Nedlægning af Kielerruten bemærkes, at Spørgsmaalet herom vil nødvendiggøre indgaaende Undersøgelser og Forhandlinger, samt at man ikke inden Afslutningen heraf vil være i Stand til at tage Stilling til denne Sag.

Endvidere vil Vejle—Give Banen, hvis Længde er ca. 30 km, mulig blive overtaget af Statsbanerne i Løbet af Finansaaret.

Til B. Udgift.

## 2. Trafikafdelingen.

b. *Togtjenesten.*

Paa Finansloven 1911—12 haves Bevilling til 241 Togførere og 962 Togbetjente.

Paa nærværende Forslag er Tallet af Togførere forøget med 1 til 242 og Tallet af Togbetjente med 3 til 965.

1 Togfører ønskes til 2 Godstog paa Fyn, der nu føres af en Togbetjent. Herved vil der kunne bespares 1 Togbetjent.

2 Togbetjente ønskes til Fyn for 2 Portører, der forretter stadig Togtjeneste.

1 Togbetjent ønskes til Aalestrup til Lettelse af Tjenesten for Togpersonalet.

1 Togbetjent ønskes til Løgstør af lignende Aarsag.

4

Med Fradrag af den ovennævnte bliver Forøgelsen af Togbetjente 3.

## 3. Baneafdelingen.

b. *Banernes Vedligeholdelse.*

Sporlængden af de under Statsbanerne hørende Baner, herunder indbefattet Dobbeltspor, men ikke Sidespor, udgør efter Tilkomsten af Dobbeltsporet Nyborg—Strib og af Kjøbenhavns nye Personbanegaard ca. 2240 km, uden at Længden dog kan opgives nøjagtigt.

## 4. Maskinafdelingen.

a. *Almindelige Udgifter og Værkstederne.*

Tallet af Lokomotiver og Vogne er i de senere Aar forøget betydeligt og navnlig med svært Materiel af meget sammensat Konstruktion. Centralværkstederne — saavel i Kjøbenhavn som i Aarhus — er derfor ogsaa udvidede og Værksteddriften vokset saa stærkt, at det til Varetagelsen af den fornødne Økonomi i de enkelte Afdelinger vil være nødvendigt at dele Tjenesten, saaledes at Lokomotivværkstedet og Vognværkstedet hver for sig forestaaes af en Maskiningeniør under Værkstedbestyrerens Ledelse.

I Henhold hertil er Maskiningeniørernes Tal foreslaet forøget med 2 til 8.

Paa Grund af det store Antal Haandværkere, som beskæftiges i de enkelte Værkstedsaftelinger, er Arbejdet blevet uoverkommeligt for de til Raadighed værende Værkmestre, hvis Tal derfor er foreslaet forøget med ialt 3 til Tjeneste i Lokomotiv-

værkstedet i Kjøbenhavn og i Aarhus samt i Træværkstedet i Aarhus.

De 45 Værkmestre foreslaas derefter opførte med 22 af 1. Grad og 23 af 2. Grad.

*b. Driftsmateriellets Vedligeholdelse.*

Kørselen for 1912—13 er regnet til 23,500,000 Lokomotivkilometer i Lighed med, hvad der er kørt i 1910—11.

Der vil herefter være at regne:

Togkørsel.....	15,200,000 km
Rangering 790,000 Timer...	7,900,000 —
Reservehold 200,000 Timer.	400,000 —
Ialt ca. . . . .	
	23,500,000 km

1. Lokomotiver og Tendere [4. B. 1.] 1,645,000 Kr.

Beløbet er beregnet som for 1911—12

efter en Udgift af 7 Øre pr. Lokomotivkilometer, der for 23,500,000 km giver 1,645,000 Kroner.

2. Vogne [4. B. 2.] 2,232,500 Kr.

Tallet af svære Truck-Person-, Post- og Rejsegodsvogne er efterhaanden blevet meget forøget, og da disse Vogne udnyttes stærkt, samt da deres Vedligeholdelse er betydelig dyrere end for det tidligere anvendte toakslede Materiel, er Udgiften paa denne Konto i stadig Stigning. Under Hensyn hertil er Beløbet beregnet efter en Enhedspris af 9,5 Øre pr. Lokomotivkilometer, hvilket i det væsentlige svarer til Udgiften i 1910—11, og man faar herefter 23,500,000 × 9,5 = 2,232,500 Kr.

3. Færger og Skibe (som hidtil) [4. B. 3.] 620,000 Kr.

*c. Lokomotivtjeneste og Vognopsyn.*

Til 1. Lønninger [4. C. 1.].

Lønnings-klasse	Antal	a) Tjenstmænd i Gruppe A (1.—11. og 13.—23. Lønningsklasse)	Grundløn	Alders- tillæg	Person- ligt Tillæg	Honorar
		à Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
23.	5	Maskinbestyrere.....	4800	24000	5226	
17.	7	Ingeniørassistenter.....	2640	18480	240	
18.	10	Lokomotivmestre.....	2850	28500	8640	150
16.	23	Lokomotivformænd.....	2400	55200	13200	
9.	523	Lokomotivførere:				
		(a-b) 494 à 1770 Kr. =	874380			
		(c-d) 29 à 1680 - =	48720			
			923100	237840		
8.	12	Vognopsynsmænd af 1. Grad:				
		(a-b) à 1680 Kr. ....	20160	6510		200
6.	13	Vognopsynsmænd af 2. Grad:				
		(a) 4 à 1590 Kr. =	6360			
		(b) 7 à 1530 - =	10710			
		(d) 2 à 1380 - =	2760			
			19830	1680		
4.	736	Lokomotivfyrbødere:				
		(a) 165 à 1410 Kr. =	232650			
		(b) 526 à 1350 - =	710100			
		(c) 10 à 1290 - =	12900			
		(d) 35 à 1200 - =	42000			
			997650	110880		
13.	13	Mandlige Assistenten:				
		(a-b) à 1470 Kr. ....	19110	8250		
	1	Kvindelig Assistent:				
		(a-b) à 1380 Kr. ....	1380	225		
1.	1	Kontorbud: (a) à 1260 Kr. ....	1260			
			2108670	392691	»	350

2,501,711 Kr.

For 1911–12 var bevilget 523 Lokomotivførere og 728 Lokomotivfyrbødere. Under Hensyn til, at det har været nødvendigt til Stadighed at anvende en Del timelønnede som Lokomotivfyrbødere, foreslaar man disses Tal forøget med 8. Det samlede Tal bliver herefter 523 Lokomotivførere og 736 Lokomotivfyrbødere.

Til 8. Brændsel til Lokomotiverne [4. C. 2. g.] 3,585,000 Kr.

Udgiften foreslaas overensstemmende med Forbruget i 1910–11 sat til 3,585,000 Kr., svarende til ca. 15,25 Øre pr. Lokomotivkilometer.

Til 9. Olie og andre Materialier til Lokomotiver og Vogne [4. C. 2. h.] 270,000 Kroner.

Paa Grund af lavere Priser paa nogle Arter af Smøreolier formenes Beløbet at kunne nedsættes med 30,000 Kr. til 270,000 Kroner.

Til 10. Lokomotivernes Vandforsyning med dertil hørende Anlæg (som hidtil) [4. C. 2. i.] 235,000 Kr.

I Beløbet er indbefattet 60,000 Kr. til Forbedring af Lokomotivernes Vandforsyning. Udgifterne til Arealerhvervelse og eventuelle Erstatninger samt Omkostningerne ved de fornødne Ekspropriationsforretninger m. v. foreslaas afholdte af Kontoen »Erstatning for Tab og Skade ved Jernbaneanlæg«, henholdsvis Kontoen »Udgifter ved Afholdelse af Ekspropriationsforretninger, Opmaalinger og Taksationer m. v. vedrørende Statens Jernbaneanlæg«, idet Lov Nr. 57 af 12. April 1889 forudsættes bragt til Anvendelse ved Arealerhvervelser.

#### *d. Skibsmaskintjenesten.*

Til 4. Dusører til Skibsmaskinbesætninger for vel udført Vintertjeneste under overordentlige Forhold, særlig Isforhold, anslaaes til (som hidtil) [4. D. 2. c.] 9000 Kr.

### **8. Forpagtningsafgifter af Privatbaner under Statsdrift.**

Ny Konto. Udgiften er tidligere opført under Finanslovens § 6 I. C. 2.

Beløbet er det samme som for 1911–12 og fremkommer saaledes:

a. Afgift af Falsterbanen 120,000 Kr.

b. Afgift af Viborg–Aalestrup Banen 19,920 Kr.

c. Afgift af Sorø–Vedde Banen 24,563 Kr. 23 Øre.

Tilsammen 164,483 Kr. 23 Øre.

### **Til II. Anlæggene.**

#### *Til B. Udgift.*

Til 1. a. 5. Den stærke Trafik paa den enkeltsporede Banestrækning Roskilde–Masnedø medfører talrige Togkrydsninger ved Banens Stationer. Paa de fleste af disse, nemlig Thureby, Haslev, Olstrup, Lou, Lundby og Vordingborg Stationer er Indgangssporskifterne ikke indrettet til at betjenes fra Centralapparatet, og under Togkrydsninger maa de derfor betjenes med Haanden, saa at Personalet i alt for høj Grad bliver bundet til Sporskiftebetjeningen, hvilket efter den stedfundne Udvikling af Forholdene vil nødvendiggøre, at Personalet paa hver af de nævnte Stationer maa forøges med en Hjelpearbejder, for saa vidt andre Foranstaltninger ikke træffes. Denne Personalforøgelse vil dog kunne undgaas, og den ved samme foranledigede Merudgift, der vil udgøre ca. 5000 Kr. aarlig, spares, saafremt Stationernes Indgangssporskifter indrettes til Centralbetjening. Da Udgifterne ved Gennemførelsen af disse Foranstaltninger er anslaaet til ca. 75,000 Kr. een Gang for alle, vil denne Foranstaltning være den mindst bekostelige, og man skal derfor anbefale, at der i dette Øjemed bevilges den fornævnte Sum af 75,000 Kr. Det bemærkes, at det i Forbindelse med de ommeldte Foranstaltninger vil være ønskeligt at foretage en mindre Forlængelse af Omløbsporet paa Vordingborg Station. Udgiften herved er indbefattet i fornævnte Sum.

Til 1. a. 6. Paa den sjællandske Vestbane har Strækningen Kjøbenhavn–Viby i længere Tid været forsynet med Linieblok-anlæg, og i Henhold til en paa Finansloven for Finansaaret 1908–09 under § 27 II. A.

a. 11. given Bevilling er ogsaa Strækningen fra Slagelse til Korsør bleven forsynet med saadant Anlæg. Paa Grund af den stadig stigende Toggang og af Hensyn til Togsikkerheden vil det være særdeles ønskeligt, om ogsaa Banestrækningen fra Viby til Slagelse kunde forsynes med Linieblokanlæg, saa at hele Vestbanen blev sikret paa nævnte Maade. Udgifterne ved Tilvejebringelse af Linieblokanlæg paa Strækningen fra Viby til Slagelse er anslaaet til 98,000 Kr., som herved søges bevilget.

Til 1. g. II. A. — D.

Med Hensyn til de enkelte Poster bemærkes:

ad A. Rangerlokomotiverne, der tænkes byggede af svær Type, er nødvendige til Afløsning af lettere Rangerlokomotiver paa forskellige Stationer, hvor disse ikke er tilstrækkelig kraftige til paa økonomisk Maade at bestride Arbejdet. For de nuværende lettere Lokomotiver vil der være god Anvendelse paa de mindre Stationer.

ad B. Af Truckpersonvognene skal de 7 førstnævnte anvendes til de gennemgaaende Forbindelser med Udlandet. Dette Materiel skal i Henhold til derom med Udlandet førte Forhandlinger være af særegen Art, nemlig dels kombinerede I., II. og III. Klassenes Vogne, dels III. Klassenes Vogne med meget sværere og derfor kostbarere Underbygning end de ved Statsbanerne hidtil anvendte.

Anskaffelsen af de øvrige 18 Truckpersonvogne vil, naar Hensyn tages til den ved Udrangering af ældre Materiel bevirkede Afgang af Pladser i Statsbanernes Vogne, ikke forøge Pladserne i samme Grad, som Antallet af Rejser er steget i Driftsaaret 1909—10, men forinden Bestemmelse om Anskaffelse af flere Personvogne tages, anser man det for rigtigst at afvente Virkningen af den ved Lov Nr. 99 af 13. Maj 1911 hjemlede Forhøjelse af Statsbanernes Takster.

De foreslaaede toakslede Vogne er af samme Type som de i Anmærkningerne til Konto § 27 II. A. c. i Forslaget til Finanslov

for Finansaaret 1911—12 (jfr. Rigsdagstiden for 1910—11, Till. A. Sp. 1705—06) omhandlede Vogne og er ligesom disse bestemte for den lokale Trafik ved København. Prisen for Vogne af denne Art var i fornævnte Forslag anslaaet til 10,000 Kr. pr. Stk.; men den har ved senere afholdt Licitation vist sig at blive en Del højere; man har derfor her ikke ment at kunne sætte Prisen lavere end til 12,000 Kr. for hver Vogn.

ad C. Af Rejsegodsvognene, der skal anvendes dels som Rejsegodsvogne paa Sidebanerne, dels som faste Ilgodsvogne, udkræves en Del til Erstatning for udrangeret Materiel og Resten til Dækning af tiltrængt Forøgelse.

ad D. Naar Antallet af de Godsvogne, der foreslaas anskaffede, er noget mindre end for de foregaaende Finansaar, skyldes det, at man ligesom med Hensyn til Personvognene mener at burde se Tiden an et Aarstid. For øvrigt er der fremdeles stærk Trang til lukkede Godsvogne og navnlig til Vogne, som er forsynede med særlige Bremseindretninger, saa at de kan benyttes ved Forsendelser til Udlandet.

Da Statsbanernes Beholdning af Afkølingsvogne er utilstrækkelig til at tilfredsstille Efterspørgselen af saadanne Vogne, foreslaas det, at der anskaffes 30 nye Afkølingsvogne. Den for Vognene opførte Pris er beregnet for Vogne til Kødforsendelser.

---

## Sparekommissionens Vildskud.

---

Det har jo i længere Tid forlydt rygtevis, at der skulde gøres Indgreb i Jernbanepersonalets hævdundne Ret til Fribefordring for sig og Familie. Nu har Sparekommissionen afgivet sin Betænkning, og der haves Vished for, at der vil finde Indskrænkninger Sted — saafremt da Personalet roligt vil finde sig heri.

Det er vel Hensigten hermed at komme vor betrængte Statskasse til Hjælp; men vil den hermed være naaet — absolut Nej! Det er at haabe, at Jernbanemændene vil rejse sig til enig Protest mod et saadant Overfald, der i Virkeligheden vil betyde en Lønreduktion.

Skulde der rejses en Kamp paa dette Spørgsmaal, har vi Retten paa vor Side, idet vi kun vil holde paa det bestaaende.

I sin blinde Iver for at opnaa »Resultater«, har man ment, at det vil gavne Statens Indtægtsside; men vore Lønninger er trods de sidste Lønningslove saa beskedne, at der ikke kan afses Penge til Billetter.

Det er derfor at haabe — og der er Grund dertil, at Rigsdagen og Ministeren vil se anderledes paa dette Forhold. Da der saaledes forrige Aar blev stillet Forslag om, at Militærpersoner skulde svare samme Skat som andre borgerlige Personer (de militære Personer svarer kun 2 %), udtalte Forsvarsministeren, at det Forslag kunde han ikke gaa med til, medmindre man samtidig vilde forhøje Militæretatens Lønninger.

Da Indskrænkningen i vore Fripas vil betyde en Lønreduktion, der langt vil overskride det Beløb, Militærpersonerne skulde betale i forøget Skat, er det at haabe, at Trafikministeren vil se lige saa fornuftigt paa dette Forhold.

Enten maa vi have en tilsvarende højere Løn eller ogsaa — hvad der er det billigste for Statskassen — Bibeholdelse af det bestaaende!

---

## Et lille Vue fra Kjøbenhavns nye Centralbanegaard.

---

Forsynet med de gennem Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening erhvervede Adgangskort fik vi i Gaar tilstedt Adgang bag Plankeværket, der nu snart i en Aarrække har skærmet den nye Centralbanegaards Hovedbygning og Perronanlæg for alle uvedkommendes nysgerrige Blikke.

De sidste Dages Alarm i Bladene om Betonpillernes Sprængning under Belastningsprøven og den store Skandale derved, som Oppositionspressen skrev, gjorde os selvfølgelig mere nysgerrig, end vi almindeligvis vilde have været, efter at beskue det af en Del af den offentlige Presse saa meget omtvistede Foretagende, der skal tjene til at fremme vore Kommunikationsmidler her hjemme og med Udlandet i Konkurrencen om Kampen for Tilværelsen.

Efter at have præsenteret Portneren og Anlægspolitibetjenten vore Adgangskort skred vi ind over den Del af den ellers saa hermetisk tillukkede Plads, som nu snart skal udgøre en Del af Vesterbrogade, der forresten efter vor Formening ikke kommer til at pryde den ellers saa flotte, lige Vesterbros Passage, idet den nemlig kommer til at ligge ca. 1 Meter over det egentlige Gadeniveau og vil, selv om det udlignes paa et langt Stykke til begge Sider, altid komme til at staa som en Disharmoni i dette ellers saa smukke kjøbenhavnske Gadeparti. Derfra gik vi ned i den underjordiske Part af Anlægget, gik under Hovedbygningen og ud i den permanente Aabning, hvor Tunnelbanen skal føre ind under Byen til Østerbro. Paa vor Vej der passerede vi det Parti, hvor de meget omtalte Betonpiller var, som ikke havde kunnet staa for Belastningsprøven og derefter er bleven forstærkede. Men selv med vor bedste Vilje kunde vi rigtig nok ikke tænke os, at saadan en Ting kunde laves til saa stort et Nummer; men naturligvis, bygge en ny Centralbanegaard, uden at der skulde drives Politik med indtrufne Uheld, var vel en Umulighed her i Danmark. Paa vor Undergrundsvandring passerede vi ogsaa Centralvarmeanlægget med dets automatiske Indfyriingsapparater, hvor Brændslet i en kegleformet Jernbeholder, der bevægede sig paa en Glideskinne hen over Kedlerne, hvor de saa kunde rutsje ind i Fyret.

Ved en Runde igennem Hovedbygningens mægtige Haller kan man alligevel ikke frigøre sig for Indtrykket af, at man staar overfor noget stort, noget, som kun tilhører Verdensstæderne og de store Trafik-

centre i Kontinentet, og i Tankerne lader man Tusinder af travle, rastløse Mennesker passere igennem Billetkontrollen til de forskellige Perroner, hvor Togene holder forspændt med Damphesten, parat til at føre hver enkelt til sit Bestemmelsessted.

Man maa sige, at det indvendige af Hallernes Udstyrelse er udført med en sjælden Smag og gennemført Stil i alle Enkeltheder. Ligeledes den kunstnerisk udsmykkede Hovedfacade ligger der noget blødt over, saa man ved at se den et Øjeblik kunde glemme, at vi staar overfor en af Danmarks største Udfaldsporte.

Staaende paa den af Trapperne, som fører ned til Personhallerne, og kastende et Blik ud over dette Virvar af Arbejdere i næsten alle Brancher og af Arbejdsmaterialier af næsten alle Arter skulde man ikke tro, at hele dette Foretagende var saa nær færdig til at kunne tages i Brug, som der formenes. Sporcentralisering og Signalopstillinger er heller ikke nær færdig, saa noget rigtig Begreb om Ind- og Udkørselsforholdene kan man endnu ikke danne sig. Naar engang det hele staar færdig, bliver det jo sikkert noget ganske andet her, hvor alt er centraliseret til et, i Stedet for den gamle med de forskellige Lokalbanegaarde, og nu maa vi jo haabe, at hele dette mægtige Anlæg i Kommunikationens Tjeneste maa komme til at virke praktisk og nyttigt i Publikums saavel som i Administrationens og Personalets Favør og til Gavn for hele den danske Stat.

Gb., den 23/9 1911.

*Jens Søndergaard.*

## D. L. & L. F.

### Struer Afdeling

afholdt Møde den 23/9 11.

#### Dagsorden:

1. Meddelelse fra Formanden.  
(Til Efterretning).
2. Restancer. (Udsat til næste Møde).

### 3. Juletræ.

(Bevilget 60 Kr. og valgt et 5 Mands Udvalg med Lokf. Thygesen som Formand).

### 4. Tjenstfordelingen for Reservepersonalet. (Overgaves til et 6 Mands Udvalg med Lokf. Thygesen som Formand).

Mødt 23 Medlemmer. Sluttet Kl. 11.

*Viggo Gundel.*

\* \* \*

#### Obs.!

Da Assistent Ohmeyers Artikel om de ældste sjællandske Lokomotiver har sin jernbanehistoriske Interesse, er den udkommen i Særtryk hos R. Ottesen, Fredericia, og kan faas til en Pris af 1 Kr. pr. Ekspl.

\* \* \*

En Art. af V. Gundel, Struer, er udsendt til næste Nummer.

## Tjenstmand og Samfundsret.

(Fortsat).

*Hormann* (Bremen): Mine Herrer! Jeg maa endnu en Gang gøre opmærksom paa, at Statsministeren i sin Tid i et Udvalg skal have erklæret, at det af en Centralforvaltningen tilhørende Statistik fremgik, at af samtlige prøjsiske Lokomotivførere, der pensioneres, faar 75 pCt. højeste Pension. Dette svarer aldeles ikke til, hvad Ministeren for lidt siden meddelte.

Tilraab Rigsjernbanerne: Naa saaledes, Forholdene skal maaske være gunstigere i Elsass-Lothringen? Det er ikke bevist, tværtimod bestrides dette i Andragendet.

Tillige vil jeg gøre opmærksom paa, at Materialet, som jeg her har benyttet, dog er officielt. Jeg har sagt: Vi har en Statistik over Dødsfald, Sygdoms- og Invaliditetstilfældene for det prøjsisk-hessiske Jernbanevæsen og Rigsjernbanerne i Elsass-



Lothringen, som i Aarene 1909 og 1910 paa Statens Foranledning blev offentliggjort i »Archiv für das Eisenbahnwesen« af Hr. Sanitetsraad Dr. Schwechten, der er Medarbejder i Ministeriet for offentlige Arbejder. Heri siges der:

Ved Gruppe 4 i denne Statistik, der omfatter Lokomotiv- og Skibstjenesten, anfører Hr. Schwechten efter Opstillingen af en Række Tal følgende ordrette Bemærkning: „Man maa heraf slutte, at Lokomotivpersonalet naar det højeste Invaliditetskvota næsten 20 Aar før de øvrige Grupper, og kun faa Lokomotivførere er 10 Aar efter i aktiv Tjeneste. Det samme Forhold bemærkedes ogsaa i Aaret 1907. De foran nævnte Forhold passer ogsaa for Elsass-Lothringen, i Særdeleshed hvad angaar Lokomotivpersonalets tidlige Utjenstdygtighed.

Saa vidt Hr. Dr. Schwechten.

Mine Herrer! Dette svarer ikke til, hvad der for nylig meddeltes os, og jeg maa i denne Forbindelse anmode om en Forklaring.

Hvad det ringe Timeantal i Tjenesten angaar, da tror jeg, det ligger i, at en Maaned for Lokomotivpersonalets Vedkommende regnes til 30 Dage, medens man ellers regner Arbejdstiden for alle Hverdagene. Det giver selvfølgelig et fuldstændig forvrænget Billede.

Naar jeg ved, at Lokomotivførerne Søndag og Hverdag maa udføre mere end 10 Timers Tjeneste, saa er det noget helt andet, end naar jeg hører af en Arbejder, at han alle Hverdagene maa arbejde 10 Timer, men derimod har Søn- og Helligdage fri. Jeg beder ogsaa om her at faa nærmere Oplysning.

Statsminister von Breitenbach: Mine Herrer! Mine Oplysninger og Forklaringer kan i saadanne Personalspørgsmaal kun omfatte Rigsjernbanerne, den Etat, hvorom vi her forhandler. De Tal, som jeg her har opgivet, er Tal, som med Hensyn til Lokomotivpersonalets Pension og Død i de sidste 10 Aar er fremkommen indenfor Rigsjernbanernes Omraade.

Werner: Mine Herrer! Punkt 87, ad

15, omfatter ifølge den tilføjede Bemærkning den Del af Lokomotiv- og Togpersonalet, som for tidligt er bleven uanvendelig i deres hidtidige Tjeneste. Der gives ingen Tjenstkategori, hvor Uarbejdsdygtigheden og Invaliditeten indtræffer saa tidlig som hos Lokomotivpersonalet. *Det kommer af, at Tjenesten er saa streng og enerverende, og fordi dette Personale ikke er tildelt den fornødne Orlov og Hviletid.* Den gennemsnitlige Tjenstalder, som en Lokomotivfører opnaar, er knapt 19 Aar, hvilket Hr. Dr. Schwechten ogsaa paa Grundlag af det af Staten udarbejdede Materiale fra Aargangene 1909 og 1910, der er offentliggjort i »Archiv für Eisenbahnwesen«, bekræfter med følgende Ord: Man maa heraf slutte, at Lokomotivpersonalet omtrent naar den højeste Invaliditetsprocent 20 Aar før de øvrige Grupper, og kun faa Lokomotivførere er 10 Aar længere i aktiv Tjeneste. Det samme Forhold var til Stede i Aaret 1907.

Som Aarsag til disse sørgelige Forhold og den tidlige Afgang af Tjenesten udtaler han: De i denne Gruppe beskæftigedes Sundhed er underkastet og udsat for en hel Række Beskadigelser. De stadige Rystelser af Legemet, den vedvarende, men dog uregelmæssige Varme fra Fyrstedet, Paavirkningen af det vedholdende Lufttræk i Førerhuset, Vindens vekslende Stilling og den staaende Stilling maa hovedsagelig nævnes som det, der har den væsentligste Indflydelse.

*Den planmæssige Køretid i en Tjenstinddeling bør derfor, inkl. de Ophold paa Stationerne, hvor Lokomotiverne ikke tør forlades, paa ingen Maade udgøre mere end 10 Timer.*

*De bestaaende Forbundsbestemmelser stiller altfor store Fordringer til Personalet. Dette maa hver enkelt Tjenstdag udføre 11 Timer 23 Minutters Tjeneste.* Det fremkommer, fordi Hviledagene, som man tildele Personalet, først maa erstattes ved, at der paa de andre Dage i Maaneden maa præsteres et forhøjet Timeantal. Ved de mere enkelte Driftsforhold, saasom Sidebanerne, udgør den gennemsnitlige Tjenst-

tid endog 12 Timer 21 Minutter pr. Dag, hvilket af min Kollega Dr. Will nøjagtig er bleven paavist i Finansudvalget. Det er dog en Selvfølge, at ifølge disse Overanstrengelser skal der indenfor Personalet indtræde en tidlig Uarbejdsdygtighed, og Pensionsfondets Byrder stiger i en betydelig Grad. *En sammenhængende Tjenstfrihed paa 24 Timer kan under ingen Omstændigheder betragtes som en Fridag, fordi dette Tidsrum paa ingen Maade er tilstrækkeligt for Lokomotivpersonalets nødvendige Udhvilelse.* — Aldeles utilstrækkelig er den Bestemmelse, hvor 2 saadanne Hviledage om Maaneden betegnes som tilstrækkelig, i Særdeleshed da den ene for det meste kun bestaar af Brudstykker af to ved Siden af hinanden liggende Kalenderdage. Den gennemsnitlige Alder ved Udtrædelsen af Statsdriften udgør efter Statistikken fra Lokomotivførerne og Lokomotivfyrbødernes Forening ifølge Død og Pensionering kun 44 Aar og 22 Dage, hvorimod den gennemsnitlige Levealder ifølge Statistikken fra Hjælpekassen for tyske Lokomotivførere kun udviser 45 Aar 7 Maaneder og 20 Dage. Heraf fremgaar det, at de afgaaede Lokomotivførere efter deres Pensionering kun bliver 1 Aar og 7 Maaneder i Live.

Lokomotivpersonalet forlanger derfor en lovmæssig Regulering af Tjenst- og Hviletiden. Følgende Punkter maa særlig fremhæves: *Indrømmelse af 52 Fridage om Aaret, hvoraf mindst  $\frac{1}{3}$  maa falde paa Søndagene; en Fridag maa regnes til 36 Timer og begrænses af 2 Frinætter; nøjagtig Opgivelse af det sammenhængende Timeantal, der er at betragte som tilstrækkelig Pause; Godtgørelse for betydeligere Afvigelser fra Tjenstplanen, som er til Ugunst for Personalet, ved tilsvarende Forlængelse af Fritiden; Vedtagelse af en aarlig Ferie ved Lov, som fastsættes for de første 5 Aar fra Ansættelsesdagen til 8 Dage, de derpaa følgende 5 Aar til 14 Dage, for Tidsrummet fra 10 til 20 Tjenstaar til 3 Uger og herfra til 4 Uger.* Opfyldes disse Ønsker, vil Driftssikkerheden ogsaa forhøjes betydeligt, ligesom en Reduktion af Uheldene saavel

som en Formindskelse i Pensionernes Antal vil indtræde, foruden at det tyske Lokomotivpersonales gennemsnitlige Tjenste- og Levealder vil opnaa en betydelig Forhøjelse.

*Stolle* (Socialdemokrat): Hvilke er de Aarsager, der saa hyppig forekommer og bevirker, at en Lokomotivfører, som gælder for den bedste og dygtigste Tjenstmand, bringes i den Situation at maatte vandre i Fængsel, han, der er det uskyldigste Menneske. Mine Herrer, hør dog, hvad der siges derom! Hvilket anstrengende Arbejde forlanges der ikke den Dag i Dag af disse Tjenstmænd. Man kan derfor aldeles ikke forundres over, naar Aandsfriskheden hos et Menneske, som udfylder en saa ansvarsfuld Post, engang svigter, og han kører forbi et fremskudt eller et Stopsignal. Lad mig give Dem et kort Overblik i Sammenstillingen af Jernbanepersonalets Arbejdstid.

Ved de preussiske Statsbaner findes 54504 ansatte, som efter et Fradrag af den fastsatte Pause af mindst  $\frac{1}{2}$  Time daglig maa arbejde 10 à 11 Timer, 22804 maa arbejde mellem 11 og 12 Timer, 2249 fra 12 til 13 Timer, 3089 i 13 til 14 Timer, medens 46 Tjenstmænd har en Arbejdstid fra 14 til 15 Timer. Ved den Art Tjensttider maa man sandelig ikke forbaves, særlig for det kørende Personales Vedkommende, naar en endog særdeles dygtig og paalidelig Tjenstmand pludselig mister sin Aandsevne og bliver den, som bliver den direkte Aarsag til Ulykke.

Den Slags Tilstande raaber om Afhjælp, og jeg spørger derfor Hr. Repræsentanten for Rigsjernbanerne om, hvorledes han agter at ændre disse Mangler. Han bør ikke lade sig afskrække af en Stordrift. Jeg er overbevist om, at dersom slige Forhold viste sig indenfor en Privatbanedrift, vilde Staten sikkert gribe ind. Man har jo saaledes straks skaffet Forandring paa Højbanen, hvor der er bleven foretaget Forbedringer. Hvad man kunde gøre ved Højbanen, burde man ogsaa kunne fordre af de preussiske Jernbaner. Havde det end været den mindste

Privatbane, vilde Staten være bleven opmærksom paa Manglerne; men fra den kongelige preussiske Statsbaneadministration hører man intet. Rigsjernbaneforvaltningen skal ikke være underordnet den preussiske Jernbaneforvaltning, men derimod overordnet denne.

Som sagt: Tilstandene raaber om Afhjælpning.

Jeg har her for mig liggende et Blad fra Rigsbaneetaten, »Eisenbahn« er dets Navn; det er intet Blad i socialdemokratisk Retning, men derimod et Blad, som holdes af de Tjenstmænd, der kalder sig kongetro. Heri gives først en Fremstilling af en Ulykke, der for nogen Tid siden fandt Sted paa Stadtbanen i Nærheden af Stationen Friedrichsstrasse. *Der har ligeledes en Lokomotivfører overset og passeret 3 Signaler for Stop.*

Herom skrives der saa:

Uvilkaarlig spørger man sig selv: Hvorledes kan det forekomme, at en Lokomotivfører kan lade 3 Signaler, som viser Stop, være upaaagtede og endog fuldstændig overhøre Hornsignalerne? En Forklaring herfor kan aldeles ikke søges i Ligegyldighed. Aarsagen maa ligge langt dybere, og vi tror at kunne finde denne i den lange Tjensttid og det udviklede Signalsystem. Det skal ikke benægtes, at Administrationen for at fuldkommengøre Driftssikkerheden i udstrakt Grad imødekommer alle Ønsker paa Signalvæsenets Omraade. For at Lokomotivføreren rettidig kan faa Underretning om Indkørselssignalets Stilling, saaledes at han med Ro og Overvejelse kan regulere Togets Løb, er der foran Hovedsignalerne anbragt et fremskudt Signal, hvis Stilling svarer til førstnævnte. Foruden disse Signaler er der paa vanskelige Strækninger opstillet særlige Advarselssignaler foruden de almindelige Strækningssignaler o. s. v. Af disse mange Signaler er der for Tiden en Overflod i Virksomhed. Det mærker Administrationen ogsaa selv.

Videre siges der saa: Man søger endelig at udtænke og overveje, hvorledes man nu kan afskaffe det overflødige Signalsystem

og faa indført en bedre Funktion. Der bliver her i »Eisenbahn« anført, at selv den udenforstaaende Passager kan danne sig et Billede, naar han ved Nattetid betræder eller kører ind paa en større Banegaard og ser den uhyre Mængde Lygter, saa at han blændes af de mange Lysskær. Det bliver videre med Ret og Føje angivet, at selv den bedste Lokomotivfører, som har haft en Tjenstvarighed af 10 Timer og kører ind paa en saadan Banegaard, hvor han pludselig stilles overfor en saadan Masse Signaler, umulig er i Stand til at orientere sig. Der foreslaas nu til Afhjælpning, at man anbringer endnu en tredie Mand paa Lokomotivet, for at han ligeledes samtidig kan være behjælpelig ved lagttagelsen af Signalerne. Personalet finder i denne ny Forandring, som foreløbig kun er prøvet en Gang — hvorvidt det har været med noget Resultat er ikke bekendtgjort — ingen Forbedring; de siger selv, at der paa Lokomotivet ikke er Plads til en tredie Mand, idet Pladsen deroppe er saa indskrænket, at vedkommende kun staar i Vejen, hvorfor man ingen Tiltro har til en saadan Reform. Hvorvidt den preussiske Jernbaneforvaltning med Hensyn til denne Forandring agter at stille Forslag, er mig ikke bekendt. Vi ønsker dog at høre, hvorledes Repræsentanten for Rigsbaneforvaltningen vil stille sig til Sagen, om han kan give Oplysninger, og om der deri kan ventes nogen Forbedring.

De praktiske Folk derimod, Jernbanefolkene selv, erklærer alle: *at Misforholdet ganske simpelt ophæves ved, at man indfører en forkortet Arbejdstid, saaledes at de betræffende er i Stand til at udføre deres Tjeneste med Aandsfriskhed. Paa dette Omraade er der dog endnu meget at forbedre. En Tjensttid, der strækker sig ud over 8 Timer, er for meget, og Rigsjernbaneadministrationen burde i Driftssikkerhedens Interesse opbyde alt for at formaa de tyske Jernbaneforvaltninger — om det er Sachsen, Preussen, Württemberg eller Bayern er ligegyldigt — til paa ingen Maade at taale over 8 Timers Tjensttid for det kørende Perso-*

nale. Og bliver dette gennemført, saa vil, og derom er jeg overbevist, mange Ulykker undgaas, ligesom de mange Klager saavel fra Publikum som Tjenstmændene vil forstumme.

En anden uheldig Omstændighed med Hensyn til Sikkerheden, som ligeledes drøftes mellem praktiske Folk, vil jeg gerne henlede Rigsbaneamtets Opmærksomhed paa. Denne uheldige Omstændighed er, at det kørende Personale og i Særdeleshed Lokomotivpersonalet erholder Kilometerpenge, og at man samtidig udbetaler Kulpræmier. Ved dette Præmiesystem og Kilometerpengene bevirkes en Ulighed i de ansattes Lønningssatser, og disse Mennesker kommer til at optræde som Konkurrenter imod hinanden. *Som Følge heraf sker det, at en Lokomotivfører gerne vil køre lange Strækninger ogsaa udover Tjensttiden for at tjene det mest mulige og stikke de største Emolumenter til sig. Men derved paa tvinges der Personalet en Konkurrence, som formindsker Driftssikkerheden.*

Herom hedder det her i »Eisenbahn«: »Hvilke Grunde foreligger til, at der indenfor en Tjenstkategori, hvis Uddannelse er en og den samme, hvis tjenstlige Produktioner og Bestilling for saavidt er ensartet, skal bestaa en saadan Uensartethed i de samlede Indtægter? I Aaret 1907 har som bekendt Lokomotivførerne 2 Gange haft Audiens i det preussiske Ministerium. Den hertil nedsatte Komite fik her, da Spørgsmaalet om Emolumenternes Afskaffelse bragtes paa Tale, til Svar, »at Regeringen aldrig vilde erklære sig indforstaaende med Afskaffelsen af Sportlerne«. Grunden herfor omtaltes ikke. Det er saa meget mere vor Pligt, naar vi ønsker en Omændring af Biindtægterne, at undersøge denne Forklaring og give Autoriteterne et klart Syn paa, at Lokomotivpersonalet som edsvorne Statsfunktionærer ogsaa uden disse Sportler, selv om de i tilsvarende Grad udbetales som fast Løn, vil opfylde deres tjenstlige Pligter.

Lokomotivførerne ønsker det altsaa selv og søger Audiens hos Ministeren for

offentlige Arbejder, von Breitenbach. Men Ministeren nægter at afskaffe Sportelsystemet, endskønt dette indenfor Funktionærernes Rækker fremkalder Stridigheder og Ubehageligheder og yderligere influerer paa Tjenestens Udførelse. Rigsbaneadministrationen burde nu, advaret af Klageraahene fra Personalets Kredse, af sig selv gennemføre en Forandring; det holder jeg for dens Pligt og Skyldighed.

Jeg ønsker at henlede Hr. Præsidenten for Rigsbanevæsenets Opmærksomhed paa en Artikel i »Berliner Tageblatt« angaaende Katastrofen ved Baumschulenweg.\* Denne Artikel er skrevet med den største Varsomhed og Sagkundskab og fortjener ogsaa at vække Opmærksomhed. — »Berliner Tageblatt« gør sig ogsaa Anstregelser for paa en saglig Maade at bevise Manglerne i det preussiske Jernbanevæsen. Hvorfor skænker Rigsbaneamtet ikke saadanne Artikler sin Opmærksomhed, thi da vilde der maaske allerede for lang Tid siden være bleven indført Forbedringer.

Men med slige Spørgsmaal synes Rigsbaneadministrationen kun i ringe Grad at vilie beskæftige sig. Ogsaa den preussiske Jernbanedirektion har andet at gøre; den beskæftiger sig med Ting, hvortil den egentlig ingen Ret har, og som ikke angaar Jernbaneforvaltningen. (Fortsættes).

---

## Forskelligt.

---

### „Lokomotivføreren“.

Naar man i vor rastløse Tid trygt og roligt sætter sig til Rette i Toget og sikkert befordres fra Sted til Sted, er der ikke mange, som skænker det kørende Personale en Tanke. Alt plejer at gaa saa godt, og Vanen giver

---

\* Lokf., hvis Navn er Rich. Heinz, blev anklaget for den 6. Febr. d. A. at være kørt ind for Stop, men den 29. Maj frikendt af Retten i Berlin. Statsadvokaten havde nedlagt Paastand paa 3 Maaneders Fængsel. Flere Vidner havde bemærket, at Signalet viste »Fri Bane«.

Sikkerhedsfølelse. Kun naar et modgaende Tog pilsnart, ssende og buldrende farer forbi, kan der gaa et Gys gennem Passagererne, og Tanken melder sig: „Hvis disse 2 Tog nu stødte sammen, vilde Vognene splintres, brække sammen, og du selv ligge klemt og knust mellem Ruinerne,“ — som man undertiden læser ved Jernbanenlykkerne. Saa kan det hælde, man kigger forud til Lokomotivet —, der staar Manden, af hvis Agtpaagivenhed det afhænger, om man slipper fra Turen med Liv og hele Lemmer. En vis Taknemlighedsfølelse stiger da op i en, og i sit stille Sind lover man da den sikre og paalidelige Fører, der har saa manges Liv og Skæbne i sin Haand. Særlig om Natten, naar Ekspresen farer ud i Mørket, føler man sin egen Magtesløshed og den Tillid, man har behov at nære til Lokomotivførerens Aarvaagenhed og Paapasselighed, og det er med med en Følelse af Lettelse og et — i alt Fald indvendig — Gud ske Lov, man træder ud ved Vejens Ende.

Hr. Journalist *Greve* har givet disse Følelser og Stemninger Udtryk i en lille Sang, der for nylig er udsendt fra Grønholts Boghandel i Fredericia, og den unge Musiker, vort Bysbarn Hr. *Johannes E. Billesbølle*, har sat en køn og stemningsfuld Musik til.

Baade Tekst og Melodi fortjener da en Plads i Hjemmene, og vi anbefaler alle musikelskende Familier at anskaffe det lille Hefte. Det vil de have baade Glæde og Fornøjelse af: Melodien er letfattelig, iørefaldende og fordrer ikke større Sangevne, end at de fleste vil kunne magte Omfanget af Tonerne i Henseende til Højde og Dybde, ligesom heller ikke Prisen (50 Øre) er større, end at de fleste vel vil kunne magte den.

(*Dagspressen*).

\* \* \*

Efter hvad der meddeles i „Die Eisenbahn“, er det forekommen, at Lyset fra en grøn Lampeskærm, som stod opstillet i Kommandoposten paa en Station, under usigtbare Vejrforhold er bleven forvekslet med Semaforsignalet, af hvilken Grund der er udstedt Forbud mod Anvendelsen af grønne Glas eller Skærme overalt i Tyskland.

# Personalialia.

<sup>1</sup>/<sub>10</sub> 11.

## Forfremmet til Lokomotivførere er:

Lokomotivfyrbøderne  
T. M. Schmidt, Slagelse, med Station i Struer  
L. M. Schmidt, Kh. H. — Korsør

## Forfremmet til Lokomotivfyrbødere er:

Haandværkerne  
T. V. J. Hoppe, Korsør, med Station i Slagelse  
M. V. Rasmussen, Vk. Ng. — Holstebro  
E. S. Sivertsen, Struer — Struer

## Forflyttede er:

Lokomotivfører P. C. Snoer, Korsør, til Aarhus Ø.  
Lokomotivfyrbøderne  
E. C. J. Christensen, Fredericia, til Kbhavn. H. 1  
J. F. Clausen, Langaa 4 — Fredericia  
J. Hansen, Holstebro — Aarhus H.  
V. C. Høyer, Struer — Langaa 4  
J. Hansen, Gjedser — Aalborg  
H. Hansen, Aalborg — Gjedser

<sup>3</sup>/<sub>10</sub> 11.

## Død.

Lokomotivfører O. Kjær, Kjøbenhavn H. 1

<sup>1</sup>/<sub>11</sub> 11.

## Forflyttede er:

Lokomotivførerne  
C. Mikkelsen, Skanderborg, til Esbjerg  
A. L. Holman, Esbjerg — Skanderborg

## Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Slagelse ønsker mod en Godtgørelse af 50 Kr. at bytte med en Kollega i Roskilde eller Kjøbenhavn. Billet modt. Red.

## Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Nyborg ønsker at bytte med en Kollega i Frederikshavn, Aalborg eller Aarhus. Billet modt. Red.

## Bytning.

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

## Bytning.

En Lokomotivfører i Aalborg ønsker at bytte med en Kollega enten i Sorø, Assens eller Nykjøbing F. Billet modt. Red.

## Afklippede Frimærker,

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

**Viggo Gundel, Struer.**

I København er Guldsmed **F. MICHEELSEN** Sdr. Boulevard 34 billigst.

**Carlsberg Skattefri**

Lys og mørk

— Sundeste Afholdsøl —

☐ Skotøjs-Forretningen **TEKTOR** ☐

anbefaler sig med smukt, solidt  
Herre-, Dame- og Børne-Fodtøj  
til Nutidens billigste Priser.  
Husk **TEKTOR**, Stjernegade 17.  
Helsingør.

**Skotøjsmagasinet BILLIGHEDEN**

Sønder Boulevard 48,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel  
Herre-, Dame- og Børnefodtøj.  
Reparationer udføres smukt, solidt og  
billigt i Lobet af faa Timer.

Ottilia de Padua Reissig.

**Kød!**

**C. ANDERSEN**, Slagtermester, Gas-  
værksvej 21.  
1ste Klasses Varer. Billige Priser.  
Prima Fars 30 Ø. og Hakkebøf 45 Ø. pr. Pd.  
Varerne bringes overalt. Tlf. Vester 468 x.

Logi!=====Logi!

**Husk Ølhallen**  
Gothersgade 32, Fredericia.  
M. RASMUSSEN

Logi!=====Logi!



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

**W. Mentzler & Co.** Helgolandsgade 1. **Pianoer**

Billige Betalingsvilkaar. 20 Aars Garanti. — TELEFON 7068 — Reparationer udføres. Brugte tages i Bytte.

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).

Jernbane-  
funktionærer!  
**Ekstra Rabat!**

**5%**

paa Herreklæder,  
færdigsyede og efter Maal,  
og

# Trikotage og Linned.

Direkte til Forbrugerne fra egne Fabriker. Strømper, Sweatter, Underbeklædning i Uld og Bomuld, Linned, Reformbenklæder, Dowlas, Medium, Lagendowlas. — Specialitet: **Børnestrømper, ret & vrang, mindst 33 $\frac{1}{2}$  pCt. under alm. Pris.**

Besparelse: **Garanteret 25 pCt.**  
Tlf. Byen 1732 x. **Trikotage- og Linnedfabriken, Fortunstræde 4, 1. (Ved Højbroplads).**

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

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



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. ☞

STORT  
UDVALG  
af Spisestue-, Dagligstue-  
og Soveværelse-Møbler.  
Griffenfeldtsgade 41.  
Telefon Nora 338.

Allt forarbejdes paa egne Værksteder



## Livsforsikringselskabet „DANMARK“.

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefritagelse ved Invaliditet ved Henvendelse til **Overinspektør F. Rasmussen**, Arkonagade 22<sup>a</sup>, Tlf. Vester 677 — **H. P. Mortensen**, Asger Ryggsgade 4<sup>a</sup>, Tlf. Vester 1480y, og **H. C. Hansen**, Aarhus.

Kontor Steenstrups Allé 9<sup>a</sup>, Kbhvn., aabent 11—1, samt St. Pauls Kirkeplads 9<sup>a</sup>, Aarhus, Tlf. 2862, Kontortid 9—3.

**10%** paa Hatte, Lintøj, **Tøjhuset**  
Undertøj og alle  
øvrige Artikler Vesterbrogade 17  
indrømmes Dem! **Kjøbenhavn B.**

# H. J. Hansens

Skræderforretning

38 Sønder Boulevard 38

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

## 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.

## 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.

## Køb Vin

hos Chr. Bertelsen, Sønder Boulevard 66.  
Detailsalg til en gros Pris. Tlf. 3545.



\*\*\*\*\*  
**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

\*\*\*\*\*

# 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. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.

Stort Udvalg i alle  
Slags Møbler  
fra egne  
Værk-  
steder

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

L. C. Jensen & Hansens Møbel-Etablissement

Nørrebrogade 54

## Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 3-1  
Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16<sup>III</sup>, Kjø-  
benhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.