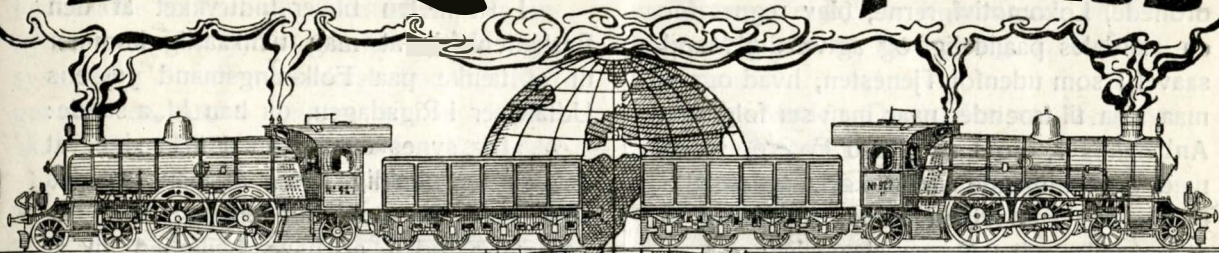


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

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

Nr. 7.

1. April 1911.

11. Aarg.

Er Konduitelisterne et Magtmiddel?

Gennemlæser man det stenografiske Rigsdagsreferat fra Auditorlovens Behandling, undgaar man ikke at lægge Mærke til, at Ordet »Konduitelisten« er et særdeles vigtigt Begreb indenfor Statsbanernes Administration.

»Konduitelisterne benyttes kun til at skaffe et Indtryk af vedkommende Tjenstemands Færd og Evner i forskellige Retninger«, udtalte saaledes Trafikministeren i sin Svartale til de forskellige Angreb, som rettedes mod dette middelalderlige System.

Teoretisk set forekommer dette Forsvar jo ret uskyldigt, og fra Personalets Side vilde der selvfølgelig aldrig være opstaaet den Mistillid eller fremkommen saa enstemmig Opposition fra alle Kategorier imod disse hemmelige Personalakter, saafremt Anvendelsen i Praksis altid havde vist sig at være præget af Retfærdighedsprincippet.

Men netop denne Tvivl er det, som gennem Aarene har rodfæstet sig indenfor

Personalets Rækker, tildels fremkaldt gennem bitre Erfaringer, som aldrig glemmes.

Som foran nævnt er det altsaa Meningen, at Konduitelisterne kun skal tjene som en Art Karakterbog for Tjenstemandens Færd og Evner i forskellige Retninger. Efter de gældende Bestemmelser foretages for Lokomotivpersonalets Vedkommende de fornødne Tilføjelser af Kredens Leder efter Henstilling af de forskellige Depotledere. Men netop dette er det mindre betryggende ved Systemet, hvilket fremgaar af følgende Skrivelse, som en yngre Lokomotivfyrbøder modtog i Aaret 1909, og havde følgende Ordlyd:

Fortroligt.

I Henhold til Ordre D 1691 meddeles, at den for Dem udstedte Konduiteliste under Rubrikken »Interesse for Tjenesten« er forsynet med Tallet »3« under Hensyn til, at De viser ringe Interesse for Tjenesten og derfor oftere har været irettesat af Lokomotivformanden.

(Underskrift).

Adresse.....

Indenfor Depotet, hvor det nævnte unge Menneske var tjenstgørende, vakte

denne Skrivelse Opsigt og Indignation, idet Modtageren endog af hans nærmeste overordnede, Lokomotivførerne, blev regnet for en særdeles paalidelig og agtværdig Mand saavel i som udenfor Tjenesten, hvad ogsaa maa staa til troende, naar man ser følgende Anbefalinger, som alle de 6 Førere, hvormed vedkommende havde kørt, senere udstedte, og som vi nu finder Anledning til at optrykke uden Navns Nævnelser:

Nr. 1. Hr. Lokomotivfyrbøder Nr... (Navn) har kørt med mig fra 1. November 1909 til 1. November 1910 og i den Tid udført sin Tjeneste til min fulde Tilfredshed.

(Underskrift).

Nr. 2. Lokfb. (Navn) har i den Tid, han har kørt med mig, udført sin Tjeneste til min fulde Tilfredshed.

(Underskrift).

Nr. 3. Lokfb. (Navn), som i ca. et halvt Aar har kørt med mig, har i den Tid varetaget sin Gerning til min fulde Tilfredshed.

(Underskrift).

Nr. 4. Lokfb. (Navn) har i den Tid, han har kørt med mig, udført den ham paalagte Tjeneste fuldtud tilfredsstillende.

(Underskrift).

Nr. 5. Lokfb. Nr.... (Navn), der i 1909 har kørt med mig i ca. $\frac{1}{2}$ Aar, har i den Tid udført sin Tjeneste til min Tilfredshed.

(Underskrift).

Nr. 6. Lokfb. Nr.... (Navn) har de forskellige Gange, han har udført Tjeneste som Fyrbøder paa min Maskine, kun vist Flid, Paapasselighed og med Omhu udført den ham tilkommende Tjeneste.

(Underskrift).

Tager man blot dette ene kendte Tilfælde nærmere i Betragtning, vil man let opdage den stærkt fremtrædende Uoverensstemmelse, som findes imellem Lokomotiv-

formandens og Lokomotivførernes Opfattelse angaaende Fyrbøderens Kvalifikationer.

I Realiteten bliver Indtrykket af den Beskaffenhed, at man uvilkaarlig kommer til at tænke paa Folketingsmand Jessens Udtalelser i Rigsdagen, da han bl. a. sagde:

»Jeg synes ogsaa, man maa sige, at det er en uheldig Ting, at man saaledes skal være Genstand for en hemmelig Bedømmelse uden at have Lejlighed til at imødegaa Anklagen eller ligefrem sige: Det er ikke sandt. Jeg kan nemlig godt tænke mig, at saadanne Konduitelister i visse Tilfælde kunne indeholde noget, som ikke er i Overensstemmelse med det faktiske; men den paagældende, hvem det gaar ud over, har ingen som helst Adgang til at imødegaa det og faa det berigtiget; han maa lade det staa for det, det er, og det føler Personalet sig meget brøstholdent ved.«

Det er ikke vor Opgave her at udtale os over omtalte Lokomotivformand, eller hvorvidt Statsbanerne har været heldige eller uheldige i Valget af hans Person; maaske er — og det maa der jo være Grund til at tro — vedkommende virkelig en Kapacitet i sit Fag, der maaske kun har den menneskelige Svaghed altid at betragte det underordnede Personale ud fra den tjenstlige Virksomheds Synspunkt.

Den Tanke at føre det paagældende ind under Begrebet manglende Evne og Kendskab i Afgivelsen af en retfærdig Erklæring forekommer os saa absurd, at vi aldeles ikke vil beskæftige os dermed.

Konduitelisterne benyttes kun til at skaffe et Indtryk af vedkommende Tjenestemand's Færd og Evner, sagde Ministeren; men hvorledes skal man tænke sig dette altid foretaget paa en retfærdig Maade, naar Personalet ikke har Ret til at forsvare sig. Man maa ubetinget give Ivar Berendsen Ret i, at Konduitelisterne i den nuværende Form er en Uting, som ikke er til Gavn hverken for Statsbanerne, Publikum og i Særdeleshed ikke for Personalet, saalænge den enkeltes personlige Sympati eller Antipati kan komme til at virke afgørende paa Tjenestemandens Fremtidsskæbne. Uden

store Vanskeligheder maa der absolut kunne findes en eller anden Form, som uden at tilsidesætte Retfærdighedshensynet kan benyttes som et fyldestgørende Oplysnings-system for Statsbaneadministrationen. Kun gennem en saadan Reform vil der kunne skabes en gensidig Tilfredshed for alle Parter.

Emil Alsborg.

Foranstaltninger mod Indkørsel for »Stop«.

De hyppige Jernbanekatastrofer, der i de senere Aar er indtrufne saavel herhjemme som i Udlandet og i de fleste Tilfælde har kostet mange Menneskeliv, har — som naturligt er — givet Anledning til, at Offentlighedens Opmærksomhed i en langt større Udstrækning end hidtil har vendt sig mod Jernbanevæsenet og givet Anledning til Fremkomsten af mange nye tekniske Opfindelser til Forebyggelse mod Indkørsel for Stopsignaler.

Om dette Emne skriver »Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen« bl. a. følgende:

Forsøgene paa at erstatte de optiske Signaler med akustiske ligger ligesom Forsøgene med at forhindre et Togs Paakørsel af et andet gennem særlige af Lokomotivførerne uafhængige Apparater næsten saa langt tilbage i Tiden som til Jernbanernes Opkomst. Men kun i ganske enkelte og forbigaaende Tilfælde har saadanne Opfindelser formaet at finde Anvendelse paa de tyske Baner saavel som i Udlandet. Ja, selv om de Fordringer, som er at stille til disse, er Meningerne saavel her som der stærkt delte. Et alvorligt Forsøg paa at løse dette Spørgsmaal, om og under hvilken Forudsætning Hjælpemidler, som kan være til Hjælp for Lokomotivførerne under lagtagelsen af Signalerne og Standsning af Togene i Tilfælde af Fare maa anses at være hensigtsmæssige, er for de tyske Baners Vedkommende først sket i 1901 efter

Indbydelse fra Rigsbaneamtets Repræsentant, og hvor næsten samtlige tyske Regeringer var repræsenterede for at konferere om Forholdsregler til en Forbedring af Driftssikkerheden.

Paa Mødets Dagsorden var bl. a. sat følgende 2 Punkter:

Forsøg over fremskudte Signalers Supplering med akustiske Signaler og Konstruktioner til Standsning af et Tog gennem Paavirkning af Luftrykbremser.

De indhøstede Erfaringer af Forbindelsen mellem optiske og akustiske Signaler blev den Gang ikke betegnet som gunstige. Man enedes om at henvise dette Spørgsmaal til en Kommission, der var betroet den Opgave at undersøge, hvilke Konstruktioner der var tilstede, og da anstille Forsøg for i Tilfælde af Brugbarhed at fremsætte Forslag til en obligatorisk Indførelse af saadanne Signaler. Apparater til Standsningen af Tog ved automatisk Paavirkning af Luftrykbremser blev ikke anset for hensigtsmæssige. Dog skulde ogsaa dette Spørgsmaal indgaaende prøves af denne Kommission.

Som Følge deraf blev der i Sachsen anstillet Forsøg med den fra den franske Nordbane bekendte »Krokodillekontakt« og et med Kulsyre drevet akustisk Signalapparat. I Baden foretoges Forsøg med en saakaldet Distancebremse, uden at der dog opnaaedes et tilfredsstillende Resultat.

(Fortsættes).

Lokomotiv=Byggetje.

I det væsentlige er jeg jo enig med Hr. A.

Naar der tales om Genskin, kan der ikke godt være Tale om andet end Fyret.

I de sjællandske Baners Tid har der eksisteret en løs Plade til at sætte eller hænge for Fyrdøren.

Angaaende de af mig omtalte matte Farver er Hr. A. paa Vildspor. Ligesom

f. Eks. Staniol (Sølvpapir) *tilbagekaster Varmestraaler*, saa har man Farver, der *opsuger Lysstraaler* og derfor ikke giver Genskin, men de er betydeligt dyrere end almindelige Farver. I Fald Værktøjskassens Ende osv. var malet med saadan Farve, havde Lokomotivføreren den Fordel i Stedet for at **se** Spejlbilledet, at kunne **se igen-nem** det. Om nævnte Farver vil kunne holde sig i længere Tid, vil et eventuelt Forsøg vise.

Viggo Gundel.

Kort og godt!

(Et Spejlbillede?)

Paa Viborg Depot er foruden det Personale, som kører i fast Tur, 4 Lokf., men kun 3 Lokfb. Da det ved flere Lejligheder har vist sig, at der kunde være haardt Brug for en fjerde Lokfb., blev det vedtaget paa Afdelingens Generalforsamling, at der skulde ansøges Maskinbestyreren om, at Personalet maatte blive forøget med en Lokfb. mere. Hr. Maskinbestyrerens Svar var som følger:

Om Ansættelse af en Fyrbøder mere i Viborg ønsker Kredsen selv at træffe Bestemmelse.

Med Tak for Optagelsen.

Deres
Alex.

Ved at læse dette Svar kommer vi i Tanker om nogle Udtalelser, Folketingsmanden fra Storehedinge, J. Andersen, fremkom med under 1ste Behandling af Takst-loven.

De drejer sig ganske vist om Besparelser, men det har mindre at sige, da de kan anvendes paa mange Forhold.

Han udtalte bl. a.:

Jeg har sagt til de Folk indenfor Jernbaneanstalten, som jeg har truffet paa min Vej, og som jeg har talt med om disse Forhold, at der saaledes var mange Steder, hvor der kunde spares mægtigt:

»Hvorfor gør I ikke eders foresatte opmærksomme paa, at der her er saadanne Steder, hvor der kan spares, for det maa dog være givet, at rette vedkommende ikke have lagt Mærke til det,

da de ellers sikkert vilde have indført disse Besparelser?»

Men saa svare de:

»De kender ikke det danske Jernbanevæsen. Hvis De gjorde det, vilde De nemlig vide, at det er det mest bureaukratiske Væsen, der kan findes i hele Verden. Nej, vi skulle nok holde vor Næse hos os selv; thi i det Øjeblik, vi vilde komme og gøre vor Mening gældende overfor vore overordnede, vilde vi faa en saadan en over Næbbet, at vi skulde huske at holde os tilbage i Fremtiden — — —«

Vi vil »kort og godt« overlade til vore Læsere at afgøre, om Billedet ligner!

Red.

Fjasko.

Statsbanernes Lokomotivfører-Forening.

Hver Gang man lukker »Vor Stand« op i den senere Tid, finder man Love, saa for en Kreds, saa for en anden. Man har travlt med at indrette sig paa at modtage Forhandlingsreglerne, som endnu ingen af Organisationerne, som er nævnte i Ordren desangaaende, er kompetente til at modtage, idet disse ikke opfylder Betingelserne derfor vide Ministerens Udtalelse i Rigsdagen.

Det er maaske tvivlsomt, om »J. F.« nogensinde bliver kompetent, naar man ser, hvor mange der falder fra. Nu for nylig er der jo gaaet et Par Hundrede Stationsforstandere, saa der blev vist kun fire til Rest, men disse fire vejer da formentlig ogsaa godt til.

Og nu er der rundt omkring Lokomotivførere, som er betænkte paa at indsende deres Udmeldelse af »J. F.«, idet de jo ikke kan være Medlemmer af 2 faglige Org., saa denne Kreds vil jo ogsaa miste en Del i Størrelse.

Det kan maaske mere Medlemmerne at stifte Bekendtskab med enkelte af §§ i saavel »J. F.«s Love som for Lokomotivførererkredsen.

Naar man i »J. F.« har saa travlt med at lave Love, saa er Aarsagen den, at dens

Love, som de var, aldeles ikke var brugbare for en Forening, som skulde give sig af med fagligt Arbejde, men brugbare i en selskabelig Forening.

Til Eksempel kan anføres, at man ingen saadan kompetent Generalforsamling har haft, som vi i de sidste 10 Aar har haft, altsaa en af Delegerede bestaaende Forsamling, men derimod en af tilfældigt tilstedekomende Medlemmer bestaaende Forsamling, som egentlig slet ikke kunde siges at være et Udtryk for Foreningen.

Det var altsaa paa Tiden, at »J. F.« fik sig lavet nogle moderne Love, saaledes at de i det hele taget kunde gøre sig Haab om at blive værdige til at faa Forhandlingsret.

I »Vor Stand« af $1\frac{1}{2}$ 11 publicerer Lokomotivførererkredsen sine Vedtægter. Disse er klistret sammen i et Udvalg bestaaende af 4 Kapaciteter paa det Omraade, og de er som Følge heraf ogsaa bleven derefter. Der er, som i »Dansk Lok.-Tidende« Nr. 6 meget rigtigt bemærket, næsten kun Grund til at beskæftige sig med § 5, og da denne er behandlet i det Nr. af Bladet, skal jeg opgive at behandle den.

Lad os derimod tage § 1. 1., der omhandler Kredsens Formaal og siger »I Fællesskab søge at forbedre vore Forhold, højne vor Anseelse og i det hele fremme vore Interesser ved Forhandling med vore foresatte (se Lovenes § 26). —

Hermed henvises til § 26 i de egentlige Love for »J. F.«.

Lad os da faa fat i denne § og se, hvad den indeholder. Man kan da bedre overse, med hvem Forhandling kan føres, og idet hele se, hvor omstændigt dette kan blive, om Forhandlinger skal føres højt op. Lad mig da citere denne §: »Kredsene har Ret til paa egen Haand at arbejde for Sager vedrørende Foreningens Formaal, der kan afgøres af Statsbanernes Kredsmyndigheder og stedlige Myndigheder, og kan endvidere efter indhentet Billigelse af Hovedbestyrelsen fremføre Sager, som kan afgøres af den enkelte Direktør, for denne; de kan kræve ethvert Spørgsmaal af speciel el-

ler almen Natur, der fordrer Generaldirektionens, Ministeriets eller Rigsdagens Afgørelse, behandlet i Hovedbestyrelsen eller paa Delegeretmødet, og kan for specielle Spørgsmaals Vedkommende udpege en Repræsentant for Kredsen til at deltage i de Forhandlinger med Myndighederne, som Spørgsmaalet maatte give Anledning til.«

Jeg har nu citeret det af §en, som det kan have Interesse at beskæftige sig med.

Lokomotivførererkredsen kan altsaa i Almindelighed ikke forhandle med højere-staaende end Maskinbestyrere; saasart de skal længere med en Sag, skal H. B. sættes i Virksomhed og bevilge en Ansøgning, om de maa gaa videre, men dog ikke længere end til Direktøren; skal Sagen endelig længere frem, saa kan kun H. B. eller Delegeretmødet besørge dette. Der er altsaa, saavidt man kan skønne, lagt saa svære Baand paa »Kredsens« Myndighedsomraade, at denne saa godt som ingen Betydning kan faa.

De kan faa Lov i *specielle* Sager at udpege en Repræsentant til at deltage i Forhandlinger med Myndigheder. Kredsen har ellers ingen Ret til at tale med. Ja sandelig er der ingen Ende paa de Goder, »J. F.« giver Kredsene; der er bare en Masse Dikedarer og Omsvøb, som gør det vanskeligt. — Men det er vel ogsaa lavet saaledes for at gøre det sværere! — I denne Kreds er det, at »Statsbanernes Lokomotivførerforening« er endt. — Det vil jeg tillade mig at betegne som »Fjasko«, naar man erindrings Motiverne til dennes Dannelse og Forsvaret for dennes fortsatte Bestaaen.

Om føje Tid eksisterer altsaa denne berømmelige Forening ikke mere. Den er slugt af »J. F.« og gaar altsaa igen i omtalte Kreds.

Hvorfor startede man »S. L. F.«? — Det er denne Separatistklubs Betegnelse. — Jo, for at højne Lokomotivførerstanden saavel socialt som økonomisk i Modsætning til »D. L. & L. F.«, som efter deres Mening ikke besørger dette tilstrækkelig pro-

bat. — Nu synes jeg imidlertid, at vi gjorde vore Sager rigtig pænt, idet vi kort forinden denne »Klubs« Start havde smidt et Par Medlemmer ud, idet vi mente, at det vilde hjælpe paa »D. L. & L. F.«s Anseelse og derigennem paa det Lok.personale, der stod i denne. — Men sandelig tror jeg næsten, at det blev den egentlige Aarsag til »S. L. F.«s Start!

Ja det er egentlig ikke til at forstaa, men da nogle »utilfredse« vilde højne Standen slog de dem sammen med de »udsmidte« og dannede Kollegaforeningen. Dette var altsaa den meget „logiske“ Begyndelse.

Og som den begyndte, fortsatte den; husk bare »Repræsentanten«, som omtrent kun har lavet Dumheder siden hans Indtrædelse i det offentlige Liv. For det var jo kun en stakket Tid, at »Separatistklubben« stod paa egne Ben; de var jo svage lige fra Fødselen. Og da den faldt, var det i Armene paa »J. F.«, som stod saa glædesstraalende og tog imod, thi *det* var et Aktiv, der skulde bruges i Kampen mod »D. L. & L. F.« Her kom altsaa en »Masse« Førere, som erkendte, at „J. F.“ havde Ret, naar den i sin Tid betegnede vore Fordringer som overdrevne! — Og de er sandelig ogsaa bleven brugt til Kamp mod deres egne Interesser. Men *det* kan man sandelig ikke forlange, at de Mennesker skal kunne se.

Men nu er altsaa »S. L. F.«s Bane endt. Lad mig sige »Fjasko«. — Ja, »Fjasko«, Hr. Holm, Lillelund o. s. v. Lave Spektakel, det kan de, men ramme de Maal, de sigter efter, det kan de skam ikke. Absolut ikke.

Kom bare ikke og bild os ind, at man lavede »S. L. F.« for paa en *nem Maade at faa lavet en Kreds i „J. F.“* — Men det var, for at det skulde se sværere ud. —

Nej d'Hrr. lavede den »Klub« af de allerreneste separatistiske Følelser, der nogensinde har eksisteret, af et Standshovmod, der søger sin Lige. Kun disse, og ingen andre Motiver var medvirkende ved Starten!

Men derfor kuldsejlede man ogsaa snart og gik til Bunds i »Kredsen«.

Men bevares!

Fjasko, Hr. Holm! — Fjasko, Hr. Lillelund!

Og saa et Farvel til »Statsbanernes Lokomotivførerforening.«

Risby.

Anciennitetsreglerne.

En lille Berigtigelse til vor ærede Redaktør i Anledning af gentagne Fejltagelser med Hensyn til, hvem Forslagsstillerne er til ovennævnte.

Forslaget er udtrykkelig nævnt som »De kjøbenhavnske Afdelinger«s og er fremkommen efter Samarbejde af Medlemmer af alle 3 Afdelinger i Kjøbenhavn.

Det kunde i Anledning af *den drabelige Nedsabling* af Forslaget, som alt har funden Sted, være fristende at komme nærmere ind paa dette; men Tiden er knap, Diskussionen kan ikke føres til Ende forinden Generalforsamlingen, og jeg skal som Følge deraf ikke falde for Fristelsen.

C. M. Christensen,
Fmd., Gb. Afd.

Vi takker for Oplysningen.

Red.

D. L. & L. F.

Medlemsantallet.

Efter derom fremsat Ønske skal vi meddele, at Medlemsantallet den ^{31/12} 09 var 294 Førere og 660 Fyrb., den ^{31/12} 10 324 Førere og 721 Fyrb.

Det samlede Antal ansatte ved Statsbanerne er 523 Førere og 728 Fyrbødere.

Red.

Karneval.

De københavnske Afdelinger afholdt Karneval ^{15/3} i Wittmacks Lokaler. Ved 9-Tiden, da vi kom, var der en Masse kønne Masker tilstede, og stadig kom der flere og flere til, saa at Sal og tilstødende Lokaler til sidst var propfulde. Og det var jo Hensigten at faa saa mange med som muligt til denne Fest, der som alle Fester i D. L. & L. F. er munter og fornøjelig. Der var mange smukke Damedragter og mange Karakterdragter. Af komiske Masker bemærkede vi en Hr. »Posekig«, der var travlt beskæftiget med at efterse alle mulige Ting, og som vakte fortjent Munterhed. Men lad mig endelig fremhæve et Par, som passende kan kaldes »Kristian og Gine«; disse to lavede Halløj uafbrudt. Han var bevæbnet med en »Riskost«, og »hun« havde et lille Svøbelsesbarn, der stadig vrælede og som Følge deraf stadig skulde have en »Pa«taar. Dette Par var i hele sin Fremtræden meget morsomt og bidrog meget til at sætte det livlige Præg over Karnevalet, som det bevarede hele Natten.

Det manglede saamænd ikke paa Afveksling. Kl. 9^{1/2} styrtede en Snes Indianere frem paa Gulvet og dansede Krigsdans under vilde Hyl og mange vilde Fagter og Fægten med Spyd og Tomahawker, saa det fik det vilde Præg over sig, som det skulde have for at være saa illuderende som muligt. De lejrede sig om et Baal, de antændte paa Gulvet; men straks efter stak de af, for der var »Spejdere« i Nærheden. Naa, det varede nu ^{1/2} Time, inden »Spejderen« optraadte, saa de havde saamænd ikke behøvet at forhaste sig; thi det var en meget fornøjelig Trup. — Dette smukke Intermezzo skyldtes Hr. og Fru Thinesen og tog meget Bifald; blandt andet vakte Dragterne megen Beundring, gennemførte som de var til de mindste Enkeltheder. Nogle Børn, der hørte til Truppen, var allerkæreste.

Umiddelbart efter Truppens Flugt opførtes Revykabaretten »Byen rundt«. I denne medvirkede Lokf. Kassinger og Mygind og desforuden Hr. og Fru Kristoffersen. Med sædvanlig Rutine sang Hr. Kassinger en

aktuel Vise og leverede derefter en Mængde »Brandere«. Hr. Mygind var »en doven Dreng« i Ordets bogstavelige Betydning; hans Rolle var ikke stor, men godt gennemført.

De to professionelle Artister afleverede et Par Sange, bl. a. en »Spejdervise« og en om »den 6te Sans«, med al mulig Applomp. Kabaretten tog mange Kegler. — Forud for denne optraadte en Haandekvilibrist, der udviste megen Behændighed og Styrke. — Desforuden fremviste Hr. Kristoffersen »Kaspar«, et morsomt lille Dressurnummer, der tog meget Bifald. Under Forestillingen var »Kristian« paa Færde og lavede Fest, hvor det kunde lade sig gøre, og bidrog meget til at more Publikum.

Kl. ca. 11^{1/2} fandt Demaskeringen Sted.

Karnevalet bevarede hele Natten igennem et ganske brillant og hyggeligt Præg, der gjorde, at alle befandt sig vel og morede sig godt.

Vort udmærkede Festudvalg med dets utrættelige Formand, Hr. Lokf. Kassinger, fortjener megen Tak for godt gennemført Fest.

Gramofonen blev vunden paa Nr. 98 og kan afhentes hos Lokf. Kassinger.

Marius.

Anciennitetsforslaget.

Kjøbenhavn Gb. Afdeling har vedtaget et Forslag til Anciennitetsreglerne og fremsendt det til Behandling paa den forestaaende Hovedgeneralforsamling, hvilket Forslag findes optrykt i Dansk Lokomotiv-Tidende Nr. 5 — 1911.

Jeg kunde ønske at knytte nogle Bemærkninger til ovennævnte Forslag og vil tage Punkt for Punkt op.

Til Punkt 1 har jeg intet at bemærke.

Punkt 2 er derimod faldet mig haardt for Brystet. Efter dette vil nemlig en Mand, som maaske af en meget gyldig Grund

søger om at komme til et andet Depot, selv om han har 20 Aars Anciennitet mere end Kolleger, som han kommer til at staa bag efter, alle Dage komme til at staa bag efter disse; nej, en »Karantænetid«, f. Eks. 2 Aar, kan jo være afskrækkende nok til, at ingen søger til andet Depot af intet-sigende Grunde.

Punkt 3 kan jeg kun gaa med til med den Forandring, at hvis Ansøgningen ikke er indgivet inden 1 Aars Forløb efter Tilflytningen, indtræder Ancienniteten efter 2 Aars »Karantæne« paa det søgte Depot. (Efter Forslaget vil man *aldrig* komme i sit Nummer, hvis man ikke har søgt inden et Aars Forløb.

Det er dog kun efter Betæneligheder, at jeg har tænkt mig det saadan, da jeg godt indser, at dette heller ikke er ideelt; men det er vist ikke muligt at finde en fuldt ud retfærdig Bestemmelse herfor.

Da dette er et vanskeligt Punkt, vil jeg gerne dvæle lidt derved og søge at belyse det fra flere Sider.

At en Mand, A, som har søgt et bestemt Depot, ikke kommer der, er ubehageligt; ligeledes er en ekstra Flytning heller ikke morsom; at han saa oven i Købet som af mig tænkt skal have 2 Aars »Karantæne«, kan jo se mærkeligt ud, tilmed naar man tænker paa, at vedkommendes Kollega, B, maaske har opnaaet Forflyttelse til det af ham søgte Depot straks, saaledes at han (B) slipper for alle de Ubehageligheder, som A maa tage. Herefter kunde det synes naturligt, at A ved Flytningen til det af ham ønskede Depot straks opnaaede Anciennitet; men det er ogsaa uheldigt, da der grumme let kan laves Beregninger, som helst skulde undgaaes, ved den Bestemmelse. Han (A) kan f. Eks. blive saa længe paa det Depot, hvor han er kommen imod Ønske (han har maaske god Tjeneste der), indtil han vil kunne beregne at komme i fast Tur paa det af ham søgte Depot, og denne Fremgangsmaade skulde altsaa hæmmes ved »Karantænen«.

At Bestemmelsen om, at den, som inden eet Aar har indgivet Ansøgning om

Forflyttelse, skulde have den Begunstigelse straks at komme ind i sit Nummer ved Ankomsten til det søgte Depot fremfor den, som venter flere Aar med at søge, ogsaa kan se urimelig ud, indrømmes ogsaa, især naar man betænker, at mange af Hensyn til f. Eks. deres Børns Skolegang nødigt igen vil flytte efter maaske kun eet Aars Forløb, men hellere vil vente til en for dem mere belejlig Tid. — »Ja, men hvortil saa den Forskel paa de, som søger inden eet Aars Forløb, og de, som venter mere end et Aar?« vil nogle vel udbryde. Dertil vil jeg svare, at hvis man har saa tvingende Grunde til snarest at komme hen, hvor man ønsker det, at man (for at blive ved Eksemplet) vil lade sine Børn skifte Skole igen efter maaske kun eet Aars Forløb, saa kan der dog være noget, der taler for, at »Karantænen« bortfalder, hvorimod de, som ikke mener at have saa tvingende Grunde, maa tage »Karantænen«, saa undgaar de dog den Ubehagelighed at lade Børnene skifte Skole.

At man aldrig som af Gb. Afdeling foreslaaet skulde kunne opnaa sin Anciennitet igen, om man venter mere end eet Aar med at søge, forekommer mig aldeles uantageligt.

Som ovenfor sagt vil dette Punkt kræve særlig Omtanke hos Medlemmerne og navnlig de Delegerede, og det maa staa os klart, at vi her staar overfor et Punkt, som, hvorledes det end bliver formet, dog vil være udsat for endog tilsyneladende berettiget Kritik; men lad os arbejde paa at forme dette Punkt saaledes, at der, da der jo dog ikke kan øves fuld Retfærdighed, saa dog bliver øvet saa lidt Uretfærdighed som muligt.

Den af mig foreslaade Ordning af dette synes mig at tage lige Hensyn til alle Sider; men da jeg maaske ikke ser helt uhildet paa denne Sag, vil det interessere mig at høre andres Mening derom.

Punkt 4. Bytning forekommer ogsaa mig at maatte blive behandlet efter samme Regler som søgt Forflyttelse under Punkt 2 og 3, dog med Henblik paa den af mig

omtalte Ændring af disse Punkter.

Punkt 5 har jeg intet at indvende imod, dog med Henblik paa den af mig omtalte Ændring af Punkt 2.

Til Punkt 6 kunde jeg ønske knyttet en Undtagelsesbestemmelse:

Undtagelse fra denne Regel kan finde Sted, naar det er en Mand magtpaaliggende af Helbredshensyn at gaa forbi ældre Ansøgere. Vedkommende maa da fremskaffe Lægeerklæring om, at hans, hans Hustrus eller Børns Helbred vil have mere Gavn eller mindre Skade af Ophold paa det søgte Sted end det Sted, hvor vedkommende opholder sig. Derefter behandles Sagen i Afdelingen (vedtages til Fremsendelse eller forkastes) og sendes af denne til Hovedbestyrelsen, som da hurtigst foretager Skridt til at udvirke Forflyttelse ved første givne Lejlighed.

Denne Undtagelse skal selvfølgelig behandles med Forsigtighed; men det vil der jo ogsaa blive Lejlighed til, naar hvert enkelt Tilfælde skal passere Afdelingen.

Jeg synes, at denne Undtagelse er paa sin Plads; thi for de virkelig lidende maa vi alle være beredt at bringe et Offer, som maaske kan være dem til uberegnelig Gavn.

Struer, den 13.—3.—11.

C. Thygesen.

Afgangssignalet.

Det er en Eksperimenternes Tid, vi lever i, og alt mellem Himmel og Jord bliver der eksperimenteret med; hvorfor skulde saa vore Signaler danne en Undtagelse herfra? Men saadanne Forsøg kan falde godt ud, og de kan falde daarligt ud; man maa nu nærmest sige det sidste for vore Afgangssignalers Afskaffelses Vedkommende, hvilket bedst ses deraf, at det delvis er indført igen ved Anvendelse af Skydelokomotiv.

Spørger man nu sig selv, hvorfor dette Afgangssignal er afskaffet, da maa Svaret vel nærmest blive, at det er for at indskrænke Støjen ved Dampfløjtesignalerne saa meget som muligt. Men hvis dette er Tilfældet, saa er Hensigten ikke saa nær naaet; thi naar man f. Eks. kører et blandet Tog f. Eks. paa den jydsk Østbane, hvor Personvognene som Regel er bagest, og hvor Togføreren opholder sig ved Personvognene, saa hører man først Togføreren Afgangssignal, som derefter gentages hele Vognrækken igennem af Togbetjentene. Hvis Lokomotivet saa ikke øjeblikkelig kan sætte Toget i Bevægelse, da gentages Signalet igen en anden, 2 à 3 Gange, indtil der enten bliver reverset, eller Toget sætter sig i Bevægelse, saa man til Tider, dog især om Aftenen, kan høre et Utal af Afgangssignaler, inden Toget kommer afsted fra en Station, imod før, naar Togføreren havde fløjtet Afgangssignal, og dette var besvaret fra Lokomotivet, ja, saa var den Fløjten forbi; men for Togpersonalet er det undskyldeligt, at Signalet gentages, da de maa gaa ud fra, at Lokomotivpersonalet ikke har hørt Signalet.

Tager man en Station som Fredericia, hvor ca. Halvdelen af Togene medgives Skydelokomotiv, saa vil man ogsaa lægge Mærke til det uheldige ved, at Skydelokomotivet giver Afgangssignalet, da nemlig det Lokomotiv, der skal skyde paa, som Regel holder inde i den overdækkede Halle, hvor Dampfløjtesignalet laver et anderledes Spektakel, end hvis det Lokomotiv, som er forspændt Toget, og som holder ude paa Pladsen i det fri, gav dette Afgangssignal.

Jeg tror, at Genindførelsen af dette lille Signal i sin gamle Skikkelse vilde vække almindelig Tilfredshed imellem lige saavel Lokomotivpersonalet, Togpersonalet — som det rejsende Publikum.

Aarhus, i Marts 1911.

Sofus Jensen.

Det »lydløse« Afgangssignal er af engelsk Oprindelse og tager Sigte paa en

Forringelse af Larmen paa Stationerne.

Havde man gennemført Signalet i hele sin Udstrækning, vilde det ikke have givet Anledning til de af Hr. Jensen paaklagede Forhold.

Signalet vises nemlig saaledes: Togf. viser om Dagen Armen vandret, i Mørke en lodret Bevægelse med grønt Lys i Højde med Hovedet. Fra Maskinen vises: Om Dagen en udstrakt Arm, i Mørke en lodret Bevægelse med hvidt Lys.

Red.

Sygekassen.

I »Jernbanetidende« og »Vor Stand« ser jeg, at Spørgsmaalet om Administrations Ret til uden Medlemmernes Vidende at affordre Jernbanelægerne Erklæringer er gjort til Genstand for en meget indgaaende Drøftelse. Da dette Spørgsmaal ogsaa maa siges at interessere Lokomotivpersonalet, tillader jeg mig herved at anmode vor Repræsentant i den sjællandske Sygekassebestyrelse, Hr. Lokomotivfører Oscar Larsen, om at klargøre os sit Standpunkt i denne Sag. Jeg kunde særlig ønske Svar paa følgende Spørgsmaal:

- 1) Har De som Medlem af Sygekassens Bestyrelse stemt for, at Jernbanelægerne skulde være pligtige til *uden vedkommende Medlemmers Vidende direkte* at afgive Erklæringer til Statsbanerne om ansattes Helbredstilstand?
- 2) Hvad forstaaer De i denne Forbindelse ved »Statsbanerne«? Dette kan nemlig fortolkes saaledes, at enhver overordnet har Ret til at affordre Lægen saadanne Erklæringer, uden at vedkommende Medlem aner det mindste derom.
- 3) Har De eventuelt sikret Dem mod Fortolkninger af enhver Art?

Endelig kunde jeg ønske, at vort Blad vilde optage en Artikel af *Dr. Louis Bramson*, der fandtes i »Ugeskrift for Læger«

den 30. Dec. 1910. Lokomotivpersonalet vilde hermed være i Stand til at bedømme, hvor vigtig dette Spørgsmaal egentlig er. Med Tak for Optagelsen.

Ærb.

A. S. Jørgensen.

Dr. Bramsons Artikel:

Statsbanerne og Lægerne.

I »Ugeskrift for Læger« Nr. 52 for 30. December 1910, udgivet af den almindelige danske Lægeforening, findes nedenstaaende Indlæg fra Hr. Dr. Louis Bramson:

Statsbanerne og Lægerne. Af Louis Bramson.

3. ds. modtog undertegnede følgende Skrivelse fra de danske Statsbaners Regnskabsafdelings Revision:

I Anledning af, at man til Direktøren for Regnskabsafdelingen skal indsende en af Generaldirektøren forlangt udførlig Indberetning om Assistent (Navnet)'s Helbredstilstand og Arbejdsdygtighed i det hele taget, tillader man sig at bede Dem om en Erklæring angaaende Assistentens Helbredstilstand.

Erklæringen bedes indsendt hertil snarest belejligt.

Chr. Gether.

Uden at opholde mig for længe ved dette mærkelige Udslag af bureaukratisk Taktfølelse, der giver sig Udtryk i, at vedkommende Afsender tilstiller en ham fuldstændig fremmed et Brev uden den almindelig anvendte Høflighedsformel »ærbødigst« e. l., skal jeg kun anholde dette som et ganske karakteristisk Udtryk for, hvad forskellige Institutioners Embedsmænd — og ikke mindst Statsbanernes — mener at skyldes Byens Borgere i Retning af Høflighed. —

Efter Modtagelsen af ovenfor anførte Brev henvendte jeg mig til vedkommende Patient med Forespørgsel om, hvorvidt det var efter hans Opfordring eller Henviisning, at denne Anmodning om en Erklæring angaaende hans Helbredstilstand var bleven mig tilstillet.

Han meddelte mig, at han kendte aldeles ikke noget til Sagen.

Jeg tilskrev derfor de danske Statsbaners Regnskabsafdeling som følger:

I Anledning af en Dags Dato fra de danske Statsbaners Revision modtaget Skrivelse undertegnet »Chr. Gether« meddeles det herved, at samme Skrivelses Afsendelse maa bero paa en fejlagtig Opfattelse fra vedkommende Afsenders Side. — Uden direkte Opfordring fra Patienterne afgiver danske Læger ikke Erklæringer om disses Helbredstilstand eller Arbejdsdygtighed hverken til private eller Institutioner.

Louis Bramson.

Dette Referat fremkommer for at advare yngre Kolleger, der mulig kunde lade sig imponere af en lignende Skrivelses autoritative Form, mod at afgive saadanne Erklæringer uden Patienternes Opfordring. Sligt vilde nemlig være et eklatant Brud paa Tillidsforholdet mellem Patient og Læge og derfor om ikke juridisk saa dog moralsk fuldstændig forkasteligt.

Tjenstnumrene.

Som Svar paa en æret Indsenders Glæde over Tjenstnumrene oplyste Redaktøren, at Hovedbestyrelsen for D. L. & L. F. arbejdede paa at faa disse afskaffede. Det var med et tungt Sind, jeg modtog denne Meddelelse, og naar jeg ikke har protesteret før, er Grunden den, at mine Følelser har reageret, hver Gang jeg satte Penen til Papiret.

Jeg maa naturligvis give Indsenderen Ret i, at et pænt Nummer er langt at foretrække fremfor at nævne Manden ved Fornavn i Forbindelse med Efternavnet, naar der er flere, f. Eks. Jensen'er. Jeg tror, at man ganske rolig kan gaa ud fra, at naar Ledelsen ikke har tildelt f. Eks. Assistenterne Tjenstnumre, saa er det, fordi de ikke har nogen videre Sympati for denne Stand

og derfor lader dem gaa og rode i det uden nogen som helst Orden.

Det forekommer mig, at det er forkasteligt; thi i vor Tid, hvor Tallene er af en saa overordentlig stor Betydning, og hvor alt det, der duer noget, bliver nummereret — lige fra Lokomotiver og Jernbanevogne til Svin og Pløkker — er der selvfølgelig ikke noget nedværdigende i at blive nummereret. Tværtimod! Jeg finder det kraftigt og tiltalende og maa meget beklage, at der findes saa mange indenfor Jernbanen, der ikke tælles med; men dette er aabenbart et Tegn paa, at Folk degenereres, og naar Børn efter nummererede Forældre bliver ansatte uden Nummer, er det et særligt uhyggeligt Udslag af Degeneration. Jeg har gentagne Gange hørt, at Personalet er utilfreds med, at der paa Familiefripas er opgivet Mandens Tjenstnummer. Det er der kun godt at sige om — altsaa ikke Utilfredsheden —. Man maa jo nemlig ikke overse det Faktum, at det nummererede Personale paa en Station eller et Depot altid har næsten ligelydende Navne, og naar dertil kommer, at de alle uden Undtagelse hedder Jens til Fornavn, vil enhver kunne forstaa, hvilke Kalamiteter der undgaas ved at benytte Numrene. At Postvæsenet kan finde de forskellige Adresser uden Numre, fatter jeg ikke.

Som enhver af ovenstaaende vil kunne indse, er Fordelene paa vor Side saa store, at det vilde være uretfærdigt ikke at arbejde hen til, at vore meget uheldige medansatte, der ikke er forsynet med Nr., ogsaa maa nyde af disse Goder.

Et Nummer i Viborg.

En Paaskønnelse.

Ved Ankomsten til Højslev Station med Tog 6036 den 3. Marts meddeltes det Lokomotivføreren Hr. J. Laugesen, Langaa, at der i Retning af Skive paa Banelinien var løbet to Heste, og rettedes der sam-

tidig en Anmodning til Laugesen om at gøre, hvad han kunde, for at skaane Hestene for at blive overkørte. Ved den største Agtpaagivenhed og en ringe Togforsinkelse lykkedes det at frelse de stadig foran Toget løbende Heste, hvis vilde Løb først standsedes af Stationspersonalet i Skive. — Denne Agtpaagivenhed har foranlediget »Foreningen til Hestens Værn« til at paaskønne Hr. Laugesens Agtpaagivenhed, og faa Dage efter blev det overdraget Hr. Stationsforstander Petersen, Skive, at overbringe Laugesen et Pengebeløb samt Foreningens Tak. Et Par Dage efter havde den altid elskværdige Stationsforstander Lejlighed til paa sit Kontor med nogle forbindtlige og takkende Ord at overrække Hr. Laugesen det fra Foreningen modtagne Pengebeløb. — At Hr. Laugesen, der er kendt og skattet som en human og forstaaende Mand, delte Pengene med sin Fyrbøder, er vel overflødig at oplyse og noteres ogsaa kun, fordi det for alle bør være et godt Eksempel at følge.

H. S.
L.

Stærk Tobak!

Paa dette Aars Finanslov havde Socialdemokraterne med Tilslutning af de Radikale og Højre stillet følgende Ændringsforslag:

»Ministeren bemyndiges til forsøgsvis paa Statsbanernes Værksteder at bygge 2 Godstogslokomotiver og til — hvis eiter Ministerens Skøn rimeligt Tilbud fremkommer her fra Landet — at lade 6 Rangerlokomotiver bygge paa indenlandske Værksteder«.

Forslaget blev forkastet. Under Debatten herom udtalte Folketingsmand Samuelsen og P. Th. Nielsen:

Jeg havde ikke tænkt at tage Ordet i Spørgsmaalet om Lokomotivbygning, thi efter hvad det ærede Medlem for Kjøben-

havns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen) har udtalt herom, vil den Sag atter komme frem ved tredie Behandling, men jeg synes dog, at jeg skylder det ærede Medlem for Horsens Landkreds (P. T. Nielsen) et Par Ord. Det forholder sig jo med det ærede Medlem, som det ærede Medlem for Odense Amts 2den Valgkreds (Marott) i Dag har sagt om ham, om end ikke med de samme Ord, saaledes, at det ærede Medlem ikke kan taale at høre Lokomotivbygning nævne, uden at han farer op som en Løve, som om hele Danmark stod paa den anden Ende, saa snart der er Tale om Lokomotiver, og det skulde ikke undre mig, om det ærede Medlem, hvis der i Finansudvalget skulde komme til at foreligge et acceptabelt Forslag, vilde møde med al den Kraft, alle de Evner og al den Styrke, han har i sin Stilling som Ordfører for sit Parti, for at gaa imod denne Sag til det yderste, ja, jeg er ganske sikker paa, at det vilde han. Det ærede Medlem nævnte nogle Tal, tog nogle Uddrag af den Betænkning, der forelaa fra den omtalte Kommission angaaende Lokomotivbygning, og henviste til, at jeg var Medlem af den. Jeg har anført overfor det ærede Medlem og dette høje Ting, hvorledes denne Komité var sammensat, og hvilke Betingelser vi havde, og hvilken Arbejdsmetode vi fulgte, og at det Stof, det Materiale, vi havde at arbejde efter, var samlet sammen af den daværende Maskindirektør, der altid har været en Modstander af Lokomotivbygning herhjemme. I Kommissionen sad Direktør Caroc, der tidligere har bygget Lokomotiver og har haft Underskud derved, ligeledes Direktør Knudsen hos Burmeister; det var disse Firmaer, der kunde være Tale om kunde komme til at bygge Lokomotiver. De leverede Beregninger, saaledes at de eventuelt kunde komme til at tjene ved det. Ja, det er en væsentlig Side af Sagen, men det kunde vi ikke konstatere ifølge de Forsøg, der her bleve gjorte. Ogsaa det Forslag, der kom frem her i sidste Samling, var ganske mærkværdigt. Det blev dokumenteret her paa Rigsdagen, at dette For-

slag var den sidste Udvej, for Maskindirektør Busse til at give Sagen Gift. Det var saaledes fremstillet her for Rigsdagen, at hverken den ene eller den anden kunde gaa med til dette, thi naar der tidligere var Tale om, at Arbejdskraften herhjemme var for dyr, saa var Forholdet her det, at selv om Arbejderne arbejdede gratis, kunde det ikke forslaa; foruden at arbejde gratis skulde de give 2 à 3,000 Kr. for at faa Lov til at bygge Lokomotiver. Det var aldeles meningsløst.

P. T. Nielsen: Jeg har tidligere haft Lejlighed til at drøfte det Spørgsmaal med det ærede Medlem, og vi faa vel nok Lejlighed til det en Gang endnu. Jeg har kun gentagende gjort gældende, naar jeg har haft Ordet, og det glemme de Herrer, naar de tale for Lokomotivbygningen, at vi allerede nu have en betydelig Beskyttelse for denne Industri. Det er stadig væk det, de Herrer glemme. De tale, som om denne Industri ingen Beskyttelse nød. Jeg har der overfor gjort gældende, at Beskyttelsestolden er 5 pCt. Vi faa Lokomotiverne til en Gennemsnitspris af 50,000 Kr., altsaa er der en Beskyttelse af 2,500 Kr. eller, hvis man regner den Told, der maa svares paa enkelte Artikler, i alt Fald mindst en Netto-beskyttelse paa ca. 2,000 Kr. pr. Lokomotiv. Det er ogsaa gjort op i den udmærkede Betænkning, som det ærede Medlem var med til at afgive. Samtidig er det opgjort, at der til at bygge et Lokomotiv skal 12 Arbejdere i et Aar, og hvis man fordele denne Beskyttelse paa 2,000 Kr. paa hver af de 12 Arbejdere, kommer man til en Nettobeskyttelse pr. Arbejder af 166 Kr. aarlig. Saa stærkt er denne Fabrikation beskyttet i Forvejen, og dog har den ikke kunnet tage Konkurrencen op. Den skulde have 5—6 Gange saa stærk en Beskyttelse i det første Aar — forlangte det ærede Medlem —, hvis den skulde tage Konkurrencen op. Beskyttelsen er, som sagt, 166 Kr. aarlig pr. Arbejder, der er beskæftiget i denne Industri. Men det ere vi gaaede med til paa Toldloven, og kunne de tage Fabrikationen op paa det Grundlag, nu vel,

saa vilde vi alle være glade ved, at de gøre det, men jeg ønsker ikke for min Del hverken skjult eller aabenbart at være med til yderligere at forhøje Beskyttelsen.

* * *

Under samme Titel kunne vi optage en Artikel, der har cirkuleret i Dagspressen:

Naar Statsbanerne køber brugte Lokomotiver!!

I Aaret 1909 købte Statsbanerne 4 af Slangrupbanens kasserede Lokomotiver og betalte dem med 12,000 Kr. pr. Styk. Lokomotiverne var imidlertid ubrugelige og maatte underkastes en meget gennemgribende Reparation, der beløb sig til 9650 Kr. pr. Styk. Ny Lokomotiver af lignende Konstruktion kunde være erhvervet for 22,000 Kr. pr. Styk. Statsbanerne har saaledes tilsyneladende sparet 850 Kr. paa hvert Lokomotiv, men rigtignok heller ikke faaet nye Lokomotiver, da Kedler, Vandkasser, Førerhuse og Hjul er gamle. At denne mærkelige Handel har kunnet lade sig gøre, forklares maaske derved, at Statsbanernes Maskinbestyrer, Hr. Rambusch, tillige beklæder Stillingen som Tilsynsførende ved Slangrupbanen.

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.

Bytning.

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

J. N. Schmidt,
Lokomotivfyrbøder,
Fredericia.

Bytning.

Mod at yde en mindre Godtgørelse kan en Fyrbøder i Kjøbenhavn komme til at bytte med en Kollega i Aarhus.

Billet mrkt. »L« modt. Red.

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).

Bytning.

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

Bytning.

En Lokfb., skiftevis Fører- og Fyrbødertjeneste paa Strækningen, ønsker at bytte med en Rangerfører i en Provins. 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.

Afklippede Frimærker,

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

Viggo Gundel, Struer.

C. L. LARSEN. Dannebrogsgade 42.
Egen Import af hollandske Cigarer og Tobakker. Sendes overalt paa Efterkrav.
Stort Udvalg af Piber.

Vesterbros Guldsmed

Edm. Bodé

anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.

Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.

Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.

MØBLER for alle Hjem.
Rimelige Betalingsvilkår.
Flycht & Co. Als 5, Elmegade 5.
Kjøbenhavn.

Drik i Fredericia:

Fredericia Dobbeltöl!

Stor Bifortjeneste.

Cigarfabrik med gode Specialmærker à 3½, 4-4½ Kr. pr. 100 Stk. søger energiske Forhandlere bl. Foreningens Medlemmer. — Station bedes opgivet. — Billet mrkt. »Cigarer« modt. Bladets Eksp. Asger Rygs-gade 4, Kbhvn. V.

Dameovertøj.

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

A. Munk

Overstykkemagasin

Istedgade 87 Tlf. Vester 293 x

Leverandør til de fleste Jernbanefunktionærers Hustruer.



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

Frederiksborggade 41 (ved Dronn. Louises Bro).

Eget Fabrikat Pianoer

Uden Udbetaling. 10 Aars Garanti.

W. Mentzler & Co., Helgolandsgade 1.
Telefon 7068.

○○○○○ H. P. PETERSEN'S ○○○○○

bekendte



Herre- og Dreng- Ekvipering

anbefales de Herrer
Lokomotivmænd.

Færdigsyet og
bestilt Arbejde.

Ima Varer.

Billige Priser.



Istedgade 112 Hj. af Saxogade

Ryg altid „SOLO“

Kvalitetscigar 5,50 pr. 100 Stk.
Stor Cerut „No. 5“ Kr. 3,00 pr. 100 Stk.
fra Packness & Co., Helgolandsgade 5.
Forhandlere antages overalt. Prøver sendes.

BRYGGERIET PHØNIX, Langgade 75 B.

anbefaler d'Hrr. Jernbanefunktionærer vore 1ste Klasses Hvidt- og Skibsølssorter.

Vi leverer aftappet paa Flasker vore Ølssorter til følgende Priser pr. Dusin: Dobbeltøl 72 Øre, Prima 90 Øre, Hvidtøl Nr. 1 80 Øre, Hvidtøl Nr. 2 60 Øre, Skibsøl Nr. 1 80 Øre og Skibsøl Nr. 2 60 Øre. — Porter 14 Øre. Pilsner 10 Øre. — Send os et Brevkort eller ring til 3968.

Vald. Jensen

→ Kolonial-, Vin- og Materialhandel ←
Ingerslevgade 128 Tlf. Vester 701 y

anbefales Medlemmerne af D. L. & L. F.
Særlig anbefales Cacao 2,00, 1,60 135
Øre pr. Pd. — Specielt anbefales min
Kaffe 95 Øre pr. Pd.

Komplet Lager af Sygeplejeartikler.
NB. Varer forsendes overalt i Landet.

**Skrædermester Wilh. Theisen**

Istedgade Nr. 71 Mezz.

1ste Klasses Skræderi

anbefaler sig til de Herrer Lokomotivmænd

**Viggo Nielsen.**Tlf. Central
9327**BØGER PAPIR MUSIK**

Istedgade 64 (Istedgaard).

Mine Herrer!!! Undertegnede tillader sig at anbefale min
Forretning for det finere Herreskræderi.

Bedste engelske Stoffer. Fint Snit. Moderate Priser.

Carl Olsens Skræder-Etablissement, Enghaveplads 8, Tlf. Vester 1081 u.

≡ **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 1/3 pCt. under alm. Pris.**

Besparelse: **Garanteret 25 pCt.**

Tlf. Byen 1732 x. **Trikotage- og Linnedfabriken, Fortunastræde 4, 1. (Ved Højbroplads).**

I. G. Brørups Møbelforretning

Tlf. Vester 797 y. 31 Dannebrogsgade 31 Kjøbenhavn Tlf. Vester 797 y.

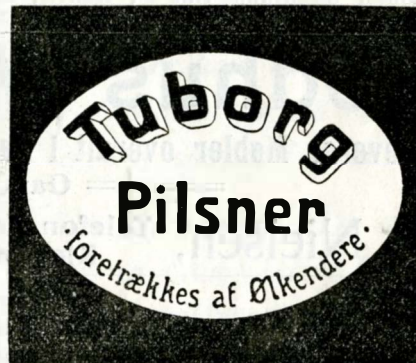
anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivfunktionærer med Møbler i alle Stilarter.

Stor Rabat gives mod Kontant.

Afbetaling indrømmes med 10 à 12 Kr. maanedlig.

Møbler forsendes overalt i Landet.

Brødr. Christiansen
 55 Istedgade 55 Tlf. 2516
Trikotage- & Manufakturforretning
 Maskinstrykkeri & elektr. Systue
 Strømper forfædtes i Løbet af 2 Dage
 Jernbanemænd 5 Procent Rabat



Afbetaling.
Al Berre- & 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 66² Kbhavn. Telefon Vester 159y

Konsultationstid: Hverdage Kl. 10-4
 og Søndage i Reglen Kl. 10-12.

Jernbanesygekassens Tandlæger.



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. G. Jensen & Hansens Møbel-Etablissement
 Nørrebrogade 54

Garanti
 gives 
 Afbetaling ind-
 rømmes solide Købere

Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 34
 Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16^{III}, Kjø-
 benhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

Livsforsikringselskabet „DANMARK“.

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefritagelse ved Invaliditet ved Henvendelse til Overinspektør F. Rasmussen, Arkonagade 22³, Tlf. Vester 677 — H. P. Mortensen, Asger Ryggsgade 4³, Tlf. Vester 1480y, og H. C. Hansen, Aarhus.

Kontor Steenstrups Allé 9², Kbhvn., aabent 11-1, samt St. Pauls Kirkeplads 9², 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 Ryggsgade 4³ tv.
 Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.