

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

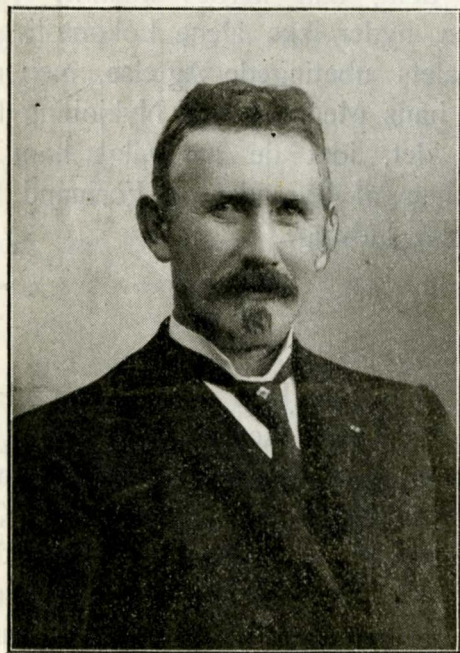
ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING
OG „DANSKE PRIVATBANERS LOKOMOTIVFØRER- OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING“
(DANSK LOKOMOTIVMANDS-FORBUND)

Nr. 11.

1. Juni 1911.

11. Aarg.

25 AARS JUBILÆER



Lokf. Christensen, Esbjerg.

Den 1. Juni fejrer Organisationens mangeaarige Formand, Hr. Lokomotivfører Christensen, Esbjerg, sit 25

Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Jubilaren er født den 17. Januar 1858, kom paa Statsbanernes Værksted i Aarhus den 8. September 1879, blev den 1. Juni 1886 ansat som Lokomotivfyrbøder med Station i Aarhus, byttede senere Opholdssted med en Kollega i Esbjerg, forfremmedes den 1. April 1898 til Lokomotivfører.

I August 1900 valgtes Christensen som Formand for Organisationen, en Post, han har beklædt siden. I sit Arbejde for Foreningen har han altid udvist en utrættelig Flid, altid er han paa Færde, altid travlt beskæftiget med de mange Opgaver, Medlemmerne stiller ham.

Som Jubilaren er agtet og afholdt af Kollegerne, nyder han ogsaa Tillid blandt sine Bysbørn; han valgtes i 1902 som socialdemokratisk Repræsentant i Ligningskommissionen, og i 1907 blev han valgt ind i Byraadet.

Christensen har udfoldet en travl Virksomhed, der sikkert vil blive paa-

skønnet af alle de mange, han er kommen i Berøring med.

Vi bringer Jubilaren vore hjerteligste Lykønskninger og haaber, at han endnu i mange Aar kan arbejde med usvækket Energi for den Organisation, hvis bedste Støtte han hidtil har været.



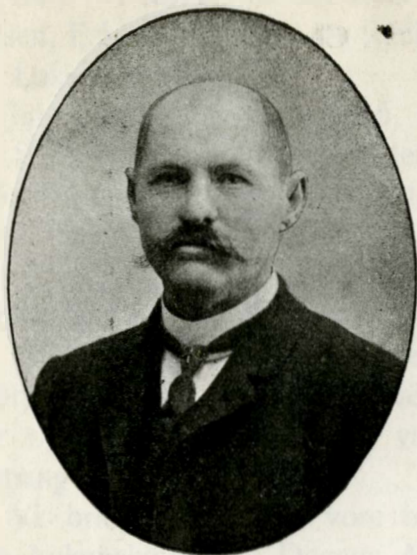
Lokf. I. M. Christensen, Nykjøbing F.

Den 1ste Juni er det 25 Aar, siden Lokomotivfører I. M. Christensen, Nykjøbing F., ansattes som Lokomotivmand. I mere end én Henseende har D. L. & L. F. Grund til at takke Hr. Christensen for den forløbne Tid, idet han er en af vor Organisations Medstiftere og ikke alene paa Grund af sit Korpus er en af dens Støtter, men sin Overbevisning tro stedse har været om den og staaet som Forpost mod Angreb udefra. Da Separatisterne saaledes for nogle Aar siden vilde gøre Landgang paa Falster, var han den første, der tog imod deres »Repræsentant«, Lokf. Wigholdt. Uheldigvis for

ham blev det imidlertid en Vandgang, idet Hr. Christensen kategorisk erklærede, at »her paa Falster er der ikke noget at gøre, thi den Organisation, jeg har været Medstifter af, gaar jeg ingensinde med til at slaa i Stykker«. »Repræsentanten« maatte med denne venlige Paamindelse rejse hjem med uforrettet Sag, og Falster er den Dag idag kemisk ren for Separatister; det sætter vi en Ære i. Men I. M. Christensen har sin væsentlige Andel deri.

Ved Jubilær ødsles der undertiden med Sprogets mest udsøgte Adjektiver. Det er næppe for meget sagt, at man aldrig har hørt nogen tale ondt om Jubilaren; men paa den anden Side har man heller aldrig hørt Christensen tale ondt om andre. Dette viser det rette Malm, der giver Genklang i Sindene hos dem, han færdes iblandt. Jubilaren nyder ikke alene Lokomotivpersonalets ubetingede Agtelse, men ogsaa hans Medborgere i Nykjøbing har vist det, idet de har valgt ham til Medlem af Byraadet og Formand for teknisk Udvalg.

Den 1ste Juni d. A. fejrer et af vor Forenings Medlemmer 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand, nemlig Lokomotivfører P. J. Knudsen, København H. — Jubilaren er født den 10.3.61. Efter at han havde arbejdet paa Jernbanens Værksted i Aarhus, blev han ansat som Lokfb. den 1.6.86 i Langaa, hvor han gjorde Tjeneste i 8 Aar, var derefter 4 Aar i Viborg, indtil han udnævntes til Lokf. den 1.4.98 i København, hvor han har virket siden



Lokf. P. J. Knudsen, København H.

med Undtagelse af halvandet Aar, hvor han gjorde Tjeneste i Korsør.

— Jubilaren er en støt, rolig og pligtopfyldende Mand i sin Tjeneste, en Mand, der i det hele kan stoles paa saavel i tjenstlig Henseende som i Privatlivet. Han er tillige en udmærket Støtte for vor Organisation, idet han aldrig svigter ved vore Møder, men tager livlig og alvorlig Del i Arbejdet for Foreningen, og hans Ord bliver stedse hørt med Opmærksomhed. —

Idet vi herved bringer ham vor bedste Lykønskning og Tak for de svundne 25 Aar, udtaler vi vore bedste Ønsker for Fremtiden saavel for ham selv som for hans Hjem.



Lokf. H. Christiansen, Viborg.

Ovenfor bringer vi et Billede af et af vore ældre Medlemmer Lokomotivfører Christiansen i Viborg. Han har den 1. Juni 1911 kørt som Lokomotivfører i 25 Aar. Christiansen er en rolig og forstaaende Mand, vel afholdt af sine overordnede og ikke mindre af sine Kolleger og underordnede.

Vi vil benytte Lejligheden til at overbringe Christiansen vor Tak for godt Kammeratskab baade som Kollega og Organisationsfælle. Christiansen er født den 24. Februar 1854 og ansat som Lokomotivmand den 1. December 1875.



Den 1. Juni 1911 kan Lokomotivfører Wilke i Viborg fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Wilke, der er født den 3. Januar 1867, blev ansat den 1. Juni 1886 som Lokfb. i Fredericia, var derefter stationeret baade i Glyngøre, Løgstør og Struer, hvor han den 1. April 1900 blev fremmet til Lokf.



Lokf. J. A. S. Wilke, Viborg.

Wilke er almindelig afholdt og regnet for en god Kollega og Organisationsfælle.



Dobbelt Jubilæum.

Den 1. Juni d. A. kan Lokomotivfører G. Heidemann fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokf. ved de sydfynske Jernbaner.

Jubilaren er født den 9. Januar 1855 i Odense. Efter at have udstaaet sin Læretid som Smed samme Sted arbejdede han 1 Aar paa Statsbanernes Værksted i Nyborg som Maskinarbejder. 1876 rejste han til Odense, var med under Anlægget af S. F. J. og blev ansat som Lokfb. samme Aar. 1. Juni 1886 forfremmedes han til Lokf. og forflyttedes til Faaborg, hvor han uafbrudt har boet siden. Hr. Heidemann kan saaledes samme Dag fejre 25 Aars Borgerjubilæum i Faaborg.

Jubilaren har altid kunnet glæde sig ved et godt Helbred og har altid været yderst pligtopyldende i sin Ger-



Lokf. G. Heidemann, Faaborg.

ning, og idet hans Kolleger og Kammerater ønsker ham hjertelig til Lykke, forener vi os i Ønsket om, at han endnu i nogle Aar maa faa Held og Lykke til at røgte sin ansvarsfulde Gerning som Lokomotivfører.



Lokf. F. Poulsen, Esbjerg.

Den $\frac{1}{6}$ fejrer Lokomotivfører F. Poulsen, Esbjerg, sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Jubilaren er født $\frac{17}{5}$ 1866, kom paa Statsbanernes Værksted den $\frac{1}{10}$ 1885, blev ansat som Lokomotivfyrbøder den $\frac{1}{6}$ 1886 med Station i Struer, forfremmedes den $\frac{1}{5}$ 1898 til Lokomotivfører med Station i Esbjerg.

Poulsen har altid været Medlem af Organisationens, hvor han ved sit stille og beskedne Væsen har vundet sig mange Venner.

Vi bringer Jubilaren vore hjerteligste Lykønskninger i Dagens Anledning.



Lokf. Thornberg, Esbjerg.

Lokomotivfører O. B. A. E. Thornberg fejrer den $\frac{1}{6}$ sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Thornberg er født den $\frac{6}{4}$ 1856,

kom paa Statsbanernes Værksted den $\frac{20}{8}$ 1882, blev ansat som Lokomotivfyrbøder den $\frac{1}{6}$ 1886 og forfremmedes til Lokomotivfører den $\frac{1}{12}$ 1899.

Jubilaren har med en kort Afbrydelse været Medlem af Org. og var en Tid Formand for Esbjerg Afdeling.

Vi bringer Jubilaren vore bedste Lykønskninger i Dagens Anledning.



Lokf. N. Friholt, Slagelse.

Den 1. Juni har Lokomotivfører N. Friholt været ansat 25 Aar som Lokomotivmand.

Efter at have arbejdet paa Statsbanernes Værksted i godt et Aar ansattes Friholt i Esbjerg den $\frac{1}{6}$ 1886 som Lokomotivfyrbøder, forflyttedes senere til København og sidst til Slagelse, hvor han blev udnævnt til Lokomotivfører den $\frac{1}{5}$ 1898 med Station som hidtil.

Som det fremgaar af Rettelsen til Medlemslisten, er Hr. Friholt for nylig optaget som nyt Medlem af

D. L. & L. F. Man maa dog ikke af dette forledes til at tro, at Jubilaren har staaet uforstaaende overfor Organisationens Betydning. Men som det er gaaet flere, der ikke har taget aktiv Del i Foreningsarbejdet, er det vel ogsaa gaaet Friholt; de har ikke altid holdt sig det fuldstændigt klart for Øjet, hvad der gavtede den Stand, de tilhørte, og har ladet sig lokke af falske Sirener.

Det er menneskeligt at fejle, og der gives Mennesker, der, naar de har begaaet en Ubesindighed, hellere begaar en til; men det, der kendetegner Mandigheden, er dette at gøre en Fejl god igen. I den senere Tid har adskillige gjort det og nu sidst Hr. Friholt. Paa Grundlag heraf byder vi atter Jubilaren et »Hjerteligt Velkommen blandt Fagfæller!«

Banernes Administration.

Ved H. O.

Under denne Overskrift indeholdt »Aalborg Stiftstidende« for nogen Tid siden følgende interessante Artikel, som vi, i Betragtning af at den for enhver Jernbanemand har en vis Betydning, gengiver for vore Læsere.*

Bladet skriver nemlig:

»Dansk Jernbaneblad« gengiver i Uddrag nogle Betragtninger over Statsbanernes Administration, som har været offentliggjorte i »Rosk. Dagbl.« Jernbanebladet skriver, at Redaktionen deler den Opfattelse, der gøres gældende i Artiklen, som »øjensynligt er inspireret af kyndige og praktiske ansatte«.

* Atter skal vi indtrængende anmode Afdelingsformændene i hvert enkelt Tilfælde, hvor Dagspressen behandler Emner, som angaar Statsbanerne eller det ansatte Personale, da uophødelig at tilstille os saadanne Artikler. Red.

Den paagældende Kritik er fremkaldt af Lovforslaget om at forhøje Taksterne for at forøge Indtægterne med ca. 4 Mill. Kr. aarlig. Statsbanerne administrerer jo saaledes, at Anlægskapitalen — 260 Mill. Kr. — forrentes med kun 1,23 pCt. Bladet anfører, at efter Driftsberetningen koster Driften af Banerne over 42 Mill. Kr., og det mener, at dette Udgiftsbeløbs Størrelse i Forhold til Indtægten 44 Mill. ved en anden Administration maa kunne nedbringes betydeligt.

Om Arbejdsmaaden anføres:

»Kyndige Folk siger herom, at den Arbejdsmetode, der anvendes ved Statsbanerne, nærmer sig det absurde. Hvad der skrives ved Banerne er uhyre. Intet, saa godt som intet, afgøres mundtligt. De enkelte Led skriver ikke til hinanden indbyrdes, den ene Station ikke til den anden. Alt gaar gennem de overordnede, og hvis 2 Stationer er underlagt 2 forskellige Distrikter (Kredse), saa passerer Sagen begge Distrikters Bestyrere. Hvis Roskilde Station modtager et Stykke Gods, som ikke har været rigtig mærket fra Afsendelsesstationen Hillerød, saa skriver Roskilde ikke til Hillerød derom, men til 5. Trafikkreds, som Roskilde sorterer under. Denne Kreds skriver videre til 1. Trafikkreds, hvem Hillerød er underlagt, og sidstnævnte Kreds skriver endelig til Hillerød. Sagen gaar samme Vej tilbage og faar altsaa 7 Behandlinger i Stedet for højst 2. Saaledes i alle Forhold og i alle Afdelinger. Hvad der spørges om og hvad der maa erklæres om, hvad der forhøres om (virkelige Forhørsafholdelser), hvad der decideres om, og hvad der forklares om — og alt i Reglen ganske til Unytte, og uden at noget Resultat kan noteres — vil ingen tro, som ikke ved det. Indberetningerne skal være lange og omstændelige uden Forbigaaelse af Biomstændigheder, som maaske er Sagen uvedkommende. Ellers kommer de tilbage. Ganske ligegyldige Sager kan svulme op til en forbavsende Tykkelse, og de bliver ældgamle, inden de afgøres. En Sag om en Rift i en Presenning (og Riften er der nu en Gang og kan ikke skrives bort), eller en Sag om et Stykke Gods, som er bleven beskadiget (og Beskadigelsen er sket og lader sig ikke skrive usket), er ikke mere en Sag; det er et Værk. Store Stationer kan have 100 Sager om Dagen foruden Rappporter og Regnskaber.

Alle Underinstanser — og Overinstanser forresten ogsaa — er overbebyrdede med Sager. Intet maa afgøres paa egen Haand, alt skal foreskrives, og om alt skal der spørges. Ingen har nogen Myndighed til at foretage sig nogetsomhelst, der ikke er foreskrevet, Stationerne har ingen, Overbanemestrene ingen, Lokomotivmestrene ingen, Kredsbestyrerne ingen. Man gør Folk til Ledere af en Virksomhed, men fratager dem enhver Myndighed. Alt samles og afgøres i Generaldirektionen, ofte ved Fællesmøder mellem Direktørerne, som varer

syv lange og syv brede, saa at Resultatet aldrig synes at skulle naas. Rapportskriveriet ikke alene toleres, men opelskes. Ledelsen opfordrer, paalægger og beforder Personalet til at angive og rapportere. Om hvad? I Reglen om Ting, der ikke er til Nytte for nogen eller noget. Man udarbejder vidtløftige Reglementer, hvor et Par Hundrede Tilfælde kan være forudset og Resten, maaske det 5-dobbelte Antal, ikke, saa at Manden, naar han kommer i et af de 800 Tilfælde alligevel maa handle paa egen Haand. Maa han det? Nej, han maa ikke. Han skal spørge!

Emnet er ikke til at udtømme, men hvad her er sagt, maa være tilstrækkelig til, at man forstaar. Statsbanerne beskæftiger 13,000 ansatte, foruden 1000 Ekstraarbejdere, som ogsaa gør fast Tjeneste. En Mængde af dem er nødvendige paa Grund af Arbejdsmaaden og Organisationsforholdene, og en Mængde af dem kan altsaa spares«.

Det er jo ogsaa ud fra saadanne økonomiske og administrative Betragtninger, at Hr. Peschcke Køedt nylig skrev her i Bladet, at før man skrider til den for Landets Erhvervsliv pinlige Takstforhøjelse, bør Rigsdagen skaffe sig Klarhed over det Spørgsmaal, om Banernes daarlige Driftsresultat skyldes for høje Administrations- og Driftsomkostninger eller for lave Takster, og det bør ikke ske paa den Maade, at man nedsætter en parlamentarisk Kommission, hvor maaske ikke et eneste Medlem er sagkyndigt, men ved, at man udlover en Præmie paa f. Eks. 25,000 Kr. for den bedste Besvarelse af Spørgsmaalet.

Det vilde ogsaa være let for en sagkyndig at pege paa et Overmaal af Funktionærer i Driften. Se til Linien Frederikshavn—Fredericia, der har 46 Togførere, 104 Lokomotivførere og 104 Fyrbødere. En Arbejdsdag paa 3 Timer i Døgnet skal ikke være ualmindelig; mange gaar endog og sukker efter at faa Tur, baade for at faa noget at bestille og for at tjene Kørepengene foruden den faste Aarsløn. Der skal være fastlønnede kørende Funktionærer, som har deres Tid inddelt efter følgende magelige Tabel: 1 Fridag, 1 Reservedag, 1 Dag staaende til Raadighed, 1 Dag vaske ud (af Vognene, det tager et Par Timer).

Skal vi ikke holde fast paa Hr. Peschcke Køedts Forslag om Præmien paa 25,000 Kr. Der maa være en Togfører eller anden kørende Mellemstands-Fagmand, som kan bruge sine Øjne og sin Indsigt til Gavn for Samfundet og ved et praktisk Forslag gøre sig fortjent til en smuk Belønning.

Saavidt »Aalborg Stiftstidende«.

Omend det som et særligt Moment fremhæves, at Dansk Jernbaneblads Redaktion deler den samme Opfattelse som gøres gældende i ovenciterede Kritik, med an-

dre Ord at det nuværende Statsbanemaskineri er for kompliceret, har den tjenstlige Erfaring dog bidraget til, at den overvejende Del af Personalet, i Særdeleshed dem, hvis Ord i en vis Forstand ingen Betydning har, maa tage bestemt Afstand, naar det fremhæves, at de mere eller mindre højtstaaende Tjenestemænd ingen Myndighed besidder. Vi tænker i denne Forbindelse hovedsagelig paa Retsplejen indenfor Etaten, idet vi med Hensyn til enkelte faglige Forhold indenfor den daglige Forretningssgang ogsaa maa give Bladet Ret i dets Kritik.

Tager man i Betragtning, at Dansk Jernbaneblad hovedsagelig er Embedsmændenes Organ, og samtidig bemærker de anførte Anker, kommer man uvilkaarlig til det Resultat, at Realiteten i det foreliggende Emne i væsentlig Grad betyder Ønsket om en Udvidelse af Myndighedsspørgsmaalet indenfor den enkeltes Virkefelt. At denne Anskuelse ikke er ubegrundet, bestyrkes forøvrigt i høj Grad af Jernbanebladet selv, idet dette skriver, at Artiklen i »Roskilde Dagblad« »øjensynligt er inspireret af kyndige og praktiske Folk«, d. v. s. af den samme Klasseaand som i Aaret 1904, da Fællesudvalgets Forslag til en Retsordning blev forelagt saavel Jernbaneforeningen, Jernbaneforbundet som Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Foreningens Medlemmer til Udtalelse, indenfor den førstnævnte Forening saa kraftig opponerede imod Konduitelisternes Afskaffelse, at det daværende Repræsentantskab saa sig nødsaget til at foretage en Rettelse til § 11.

Denne, i almindelig menneskelig Forstand, retfærdige Reform reduceredes som Følge af Oppositionen til, at naar der i Konduitelisten benyttedes Tallene 3 og 4, skulde der gives Vedkommende Underretning derom og Lejlighed til at forsvare sig. Hvorledes dette Magtmiddel senere er ført ud i Praksis har Lok.-Tid. tidligere og særlig i den sidste Tid haft Lejlighed til at beskæftige sig med.

Talen om Forsvaret er forstummet i det nugældende Reglement. Det meddeles Dem herved, at der er tildelt Dem Tallet o. s. v., er alt, hvad Vedkommende

Synder faar at vide. Og hvor ikke Humanitet og Retfærdighedsfølelse danner Grundlaget hos Embedsmanden, kan denne bevidst eller ubevidst, naar blot den fornødne Vilje er tilstede, med Lethed skade det ham underlagte Personale paa den fremtidige Livsbane.

En Ændring i de nuværende Forhold med Hensyn til den almindelige Drift indenfor Etaten vil sikkert uden al Tvivl være til Gavn for saavel Befolkningen som Personalet, idet en Simplifikation indenfor de enkelte Afdelinger vil bidrage til en klarere Forstaaelse af de nu undertiden opdukkende selvmodsigende og misvisende Dispositioner. Dog bør under alle Omstændigheder Retsspørgsmaalet holdes afsondret herfra, eller i hvert Fald bør der i saa Henseende aldrig i højere Grad, end Tilfældet er nu, tillægges den enkelte Tjenestemand større Myndighed i retslige Afgørelser.

Det kan ikke omstødes, at de i de senere Aar af de højeste Domsmyndigheder indenfor Etaten i saa Henseende har afgivet Bevis for en langt større Hensynsfuldhed og Ensartethed, end Tilfældet tidligere har været, hvor de forskellige Domme afsagdes indenfor hver enkelt Kreds af disses Bestyrere, eventuelt Direktørerne.

Efter hvad man nu gennem Dagspressen erfarer, skal der i Juli Maaned nedsættes en Kommission til Undersøgelser angaaende en Omændring af hele Jernbaneadministrationen. Gavnligt vilde det være, om de hertil udvalgte Personer samtidig vilde inddrage Statsbanernes Retsordning i deres Undersøgelser.

Det er en uomtvistelig Kendsgerning, at siden Lønningslovenes Gennemførelse i Rigsdagen har Kritiken af Modstanderne mod denne Reforms Vedtagelse og deres Tilhængere ude i Landet stadig antaget skarperne Former. Fordyber man sig nu nærmere i Spørgsmaalet om Berettigelsen eller Ikkeberettigelsen i deres Standpunkt, bliver Resultatet, at de samme Mennesker mener deres personlige Interesser truede ved de nugældende Lønningslove.

Selvfølgelig maa der i lignende Øje-

med ogsaa foreligge saa tydelige Argumenter, at saavel Tilhørere som Læsere kan faa den fornødne Overbevisning, og hvad er vel nu under den foreliggende Situation bedre end at faa rejst Stemning for Indskrænkninger. Saavel gennem Dagspressen som Rigsdagsreferaterne har man i Særdeleshed i den sidste Tid haft rig Lejlighed til at erfare, hvad der i saa Henseende bydes, og hvilke Krafterstrængelser der gøres for at faa opagiteret en Folkestemning mod saavel Statsbaneadministrationen, men dog i Særdeleshed det underordnede Personale.

Og Midlerne, som anvendes, ja derom afgiver »Aalborg Stiftstidende« i sin Kommentar i foran citerede Artikel det mest fyldestgørende Bevis, naar den skriver:

Det vilde ogsaa være let for en sagkyndig at pege paa et Overmaal af Funktionærer i Driften. Se til Linien Frederikshavn — Fredericia, der har 46 Togførere, 104 Lokomotivførere og 104 Fyrbødere. En Arbejdsdag paa 3 Timer i Døgnet skal ikke være ualmindelig; mange gaar endog og sukker efter at faa en Tur, baade for at faa noget at bestille og for at tjene Kørepenge foruden den faste Aarsløn. Der skal være fastlønnede kørende Funktionærer, som har deres Tid inddelt efter følgende magelige Tabel: 1 Fridag, 1 Reservedag, 1 Dag staaende til Raadighed, 1 Dag vaske ud (af Vognene; det tager et Par Timer).

Selv om Jernbanetatens Personale, uvidst af hvilken Grund, ikke nyder den samme Sympati indenfor visse Kredse af Befolkningen som Personalet i de andre Civiletater, maa det i det mindste have Ret til at forlange, at Sandheden ikke, som Tilfældet er i foranstaaende, i den Grad forvanskes i dettes Disfavør.

Man behøver ikke at være Lokomotivmand for at erfare, at Kritiken særlig tager Sigte paa denne Afdeling og let forstaaelig bliver det ogsaa for den med de virkelige Forhold ukendte Læser at forstaa andet, end at Lokomotivtjenesten ved De danske Statsbaner maa være et sandt Eldorado.

Og dog, hvor anderledes er ikke de sande Forhold. Hvor ofte har ikke Loko-

motivpersonalet maattet protestere mod den fastsatte Tjenstfordeling. Hvor talende er ikke følgende Eksempel i den Retning, kun enkelte Udpluk af den Buket, som der i de senere Aar har samlet sig i Lok.-Tid.s Spalter. Tilfældet er fra Godsbanen i København i Aaret 1908 fra 1ste August til 1ste September.

Forfatteren fremdrager netop disse Tilfælde for derigennem at paavise dels hvor uensartet Lokomotivtjenesten former sig, samtidig med at vi hermed imødegaar de mange upaalidelige Angreb, som der fra visse ukyndige Personer og Blade anføres. Tillige paavises ogsaa, hvor umuligt det i Længden vil være for det menneskelige Legeme at udholde en saadan Tjeneste.

Af disse 31 Dage oplyses det, at de 16 har været uden Kørsel, medens der i de øvrige Dage har været tilbagelagt 2061 Klm. og 44 Arbejdstimer. Tilsammen udgjorde Arbejdstiden 316½ Time, hvilket fordeltes saaledes: Den 5. 17½ Time, d. 6. 14½ Time, d. 7. 14½ Time, d. 8. 15 Timer, den 9. Fridag, medens d. 10. figurerer med 19½ Times Kørsel + 4½ Times Natreserve efter de 19½ Times Kørsel = 24 Timers Tjeneste i et Døgn, o. s. fr.

Vi trækker endnu en Blomst ud af Buketten, nemlig et Eksempel fra en Iltogstur. Denne, der er paa 10 Dage, ser saaledes ud. (Det skal bemærkes, at nævnte Tjenstfordeling senere blev underkastet en nærmere administrativ Undersøgelse, der havde en Lettelse til Følge.)

1ste	Dag	Tjeneste	fra	9 ¹³	Fm.	til	1 ⁵¹	Em.
»	»	»	»	6 ¹⁵	»	-	11 ⁰⁶	»
2den	»	»	»	4 ⁵⁰	»	-	9 ³⁸	»
»	»	»	»	11 ⁰⁰	»	-	3 ³⁸	»
3die	»	»	»	1 ³⁰	»	-	12 ²⁰	»
4de	»	»	»	Udvaskn.	3	til	4	Tm.
5te	»	»	»	Reserve	fra	9	Fm.	til 12 Nat.
6te	»	»	»	Reserve	fra	12	Nat	til 9 Fm.
»	»	»	»	5 ¹⁵	Em.	til	10 ⁰⁹	Em.
»	»	»	»	10 ³⁰	»	-	2 ⁵⁶	Fm.
7de	»	»	»	1 ⁴⁵	»	-	11 ⁴⁴	Em.

8de	Dag	Tjeneste	fra	6 ⁴⁵	Fm.	til	11 ²⁵	Fm.
»	»	»	»	5 ²⁸	Em.	-	10 ⁵⁶	Em.
9de	»	»	»	4 ⁵⁰	Fm.	-	10 ³⁸	Fm.
»	»	»	»	2 ¹⁵	Em.	-	8 ⁴²	Em.
10de	»	»	»	Udvaskn.	3	à	4	Tm.

Naar vi da yderligere paa et i al Høflighed indsendt Andragende om at erholde en Fyrbøder mere i en bestemt Tur kan notere følgende lakoniske Svar: »Om Ansættelse af en Fyrbøder mere i X ønsker Kredsen selv at tage Bestemmelse«, da er dermed til Evidens godtgjort, at Lokomotivpersonalets Frihed saavel i som udenfor Tjenesten langt fra maaler Højde med andre Erhvervsgrene i Samfundet.

Som naturligt er, har foran citerede Artikel vakt en overordentlig Opsigt indenfor Lokomotivpersonalet i 3die Kreds, der med Forundring har diskuteret Grundene til de Motiver, som Bladets Hjemmelsmand ved sine Opgivelser maa have haft til Kritiken af Lokomotivtjenesten.

Efter hvad der opgives, er Strækningen Frederikshavn - Fredericia normeret med 104 Lokomotivførere og 104 Lokomotivfyrbødere. Sammenlægger man nu det Personalantal, som der opgives i Kørselsfordelingen for 3die Kreds, kommer man til følgende Resultat:

Aarhus	61	Tur,	26	Sæt	Personale.
Fridag	hver	13.	og	25.	Dag.
Aarhus	62	Tur,	20	Sæt	Personale.
Fridag	hver	8.	og	15.	Dag.
Aarhus	63	Tur,	5	Sæt	Personale (2
Sæt	har	fri	paa	Søn- og	Helligdage).
Frederikshavn	65	Tur,	10	Sæt	Personale.
Fridag	hver	10.	Dag.		
Aalborg	66	Tur,	12	Sæt	Personale.
Fridag	hver	12.	Dag.		

Tilsammen udgør dette 73 Førere og 73 Fyrbødere. Regnes det overskydende Antal med, bliver der dog til Afløsning for Sygdom, Permissionerne o. s. v., kun et saa begrænset Antal til overs for hvert enkelt Depot i 3die Kreds, som er en Nødvendighed for Driftens Vedligeholdelse under ordinære Trafikforhold.

En Indskrænkning paa dette Omraade

vil sikkert kun betyde Overanstængelse af Personale og rimeligvis i sidste Instans blive til Skade for Administrationen saavel som for det rejsende Publikum og blive den direkte Aarsag til skæbnesvangre Jernbaneuheld.

At denne Betragtning er rigtig, bevises bedst ved, at der endnu under den stedse tilbagevendende ekstraordinære Højtids- og Ferietrafik maa overføres et stort Antal af Fyrbødere til Førertjenesten, medens der til Erstatning for disse til Gengæld maa rekvireres et lignende Antal Maskinarbejdere til Udførelsen af Fyrbødertjenesten.

Selvfølgelig er Klager som de af Aalborg Stiftstidende gengivne, *nota bene, saafremt de er paalidelige, hvad man i nærværende Tilfælde ikke kan erkende*, berettigede. I modsat Fald er de kun til Skade og den værste Kilde til at skabe Utryghed i Befolkningen og Utilfredshed og Ubehageligheder for det danske Statsbanepersonale i Almindelighed.

Omend Stiftstidende efter Redaktionens Opgivelse paa en Henvendelse til denne har opgivet en Lokomotivfører som sin Hjemmelsmand, vilde det i Sandhedens Interesse have været mere formaalstjenligt, om samme Redaktion nærmere havde undersøgt sin Kildes Paalidelighed og Troværdighed lidt nøjere, samt hvilke Motiver der har gjort sig gældende, desuden om ikke egoistiske Interesser ved Udsigten til personlige pekuniære Fordele i første Linie har været den medvirkende Aarsag og endelig og vel det vigtigste Punkt, nemlig, hvorvidt samme Rapporter i enhver Henseende opfylder de tjenstlige Fordringer saaledes, at vedkommende uden at høre Flertallets Standpunkt er berettiget til at optræde som Talsmand for 208 Lokomotivmænd. Vi tvivler i dette Tilfælde.

Efter de af Bladet anførte Opgivelser med kun et delvis Udpluk af en eller anden Tur faar man ubetinget den Opfattelse, at den ærede Redaktion i nævnte Tilfælde har været saa heldig at træffe paa en af de i Jernbanesproget i Almindelighed benævnte »Kilometerslugere«, d. v. s. Personer, der

for egen personlig Vindings Skyld ingen Hensyn tager, og hvis Valgsprog til enhver Tid kun er: Hensigten helliger Midlet. Men paa den Art Menneskers Udsagn bør man mindst af alt fæste Lid.

Statsansatte Medborgere.

(Fortsat.)

Men i saa Henseende adskiller Tjenestemanden sig sandelig ikke fra nogen anden Medborger; alle er Statsmagtens Afgørelse undergivne, Skatteyderen, som udreder Lønnen, ikke mindre end Tjenestemanden, som faar den. Staten befaler som offentlig Magt, den indgaar ikke Overenskomster.

Men Arbejdslederen er ikke Statsmagten; rent praktisk talt: Generaldirektør, Departement, Kancelli, er Statsmagtens Befuldmægtigede, men de er ikke Statsmagten. I de allerfleste Tilfælde er Ministeren, under parlamentarisk Ansvar, Statsmagten, i nogle Kongen gennem sine Ministre, ellers Lovgivningsmagten — og som alles Regulator Domstolene. Etaternes centrale Styrelser er befuldmægtigede Ledere, der er ikke noget anmassende i at forsøge Overenskomst med dem, og lykkes det ikke, er det Tjenstmandens, som enhver anden Medborgers, Ret at naa frem til Statsmagten paa lige Fod med Ledelsen, i fuld Aabenhed og med fuldt Kendskab til, hvad der forelægges Statsmagten for eller imod hans Krav. Statsbanernes Generaldirektør er, med Rang og Guld paa Kraven, faktisk Leder af Landets største Fragtforretning, det er i mere end denne Henseende gavnligt, at det ikke glemmes. Forskellen ligger i Ansvarets Omfang, ikke i dets Art eller i Ansættelsesmaaden, Rangen, Pladsen i Hierarkiet. Overhovedet findes ingen anden paaviselig fornuftig Gradation i Samfundsbygningen end Ansvar, og herpaa beror al demokratisk Samfundsbetragtning. Selvfølgelig føles det surt for en mægtig Fuldmægtig, hvis uhjemlede Magt

lægges hen til den virkelige Magthaver, men ikke desto mindre er Sammenblandingen af Centralledelsen og Statsmagten en Tilsnigelse og intet andet. Og det er saa langt fra, at »Forhandlingsret« er et Krav om Overenskomst med Statsmagten, at den lige tvertimod er Henlæggelse under Aabenhed til Statsmagten, af en bindende Afgørelse, som tidligere toges af Fuldmægtigen af egen indbildt Magtfuldkommenhed og i Mørke.

V.

Ud fra disse Forudsætninger maa Forhandlingsreglerne af 4de Maj 1910 sés. Naar vi lader alle Formalia og Bagateller ligge, indeholder de tre Principper:

Tjenestemanden indbydes gennem sin Organisation og sine selvvalgte Repræsentanter til Drøftelse af enhver Forandring, som forberedes af Administrationen, i Etatspersonalets Pligter og Rettigheder og i Regulatorer eller Instrukser af mere almindelig Karakter; han kan kræve Forhandling ogsaa om andre Sager. Forhandlingerne kan ske mundtlig eller skriftlig, paa lige Fod, ingen Afstemning. Repræsentant er vedkommende Etats samlede Organisation, dog med Sikring af, at ogsaa Mindretallene indenfor Organisationen kommer til Orde. Om Særforeningers og Særinteressers Henvendelser afgiver Hovedorganisationen Erklæring. Dette er Udtryk for Etatspersonalets og Administrationens fælles Interesse i, at Statsmagten faar Sagen alsidig belyst, at intet stikkes under Stol og intet eller ingen ties ihjel, men deri ligger ogsaa, at Særinteresserne ikke bag Hovedforeningens Ryg gennem Underhaandsforhandlere kan krydse de samlede Interessers Forslag; de mangfoldige indbyrdes stridende Interesser maa sammenvejes eller sammenæltes indenfor Personalet selv førend de formuleres som Krav til Statsmagten.

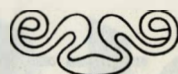
Det andet er, at Forhandlinger, som ikke afstedkommer Enighed med Centraladministrationen, føres videre for Ministeren, mundtlig eller skriftlig, og saaledes at Etatspersonalet faar Administrationens Indvendinger at vide og Lejlighed til at besvare dem.

Selvfølgelig skal en bestemt Ordre ovenfra efterleves indtil videre, men den kan — paa lige Fod — gennem Forhandling af Organisationen føres ad alle Instanser til Ministeren og maa der endelig og fuldt oplyses, motiveres og stadfæstes eller tages tilbage. Her stod aabenlyst Hovedkampen. Hemmeligholdelsen og den uopklarede Vilkaarlighed forsvarede sig tappert i sin Skanse, men Hovedkravet for en Retsbeskyttelse: Aabenheden sejrede. Bevidst førtes Stødet, bevidst forsvarede Bureokratopfattelsen sig, og sin Bekræftelse fik Sejren ved, at Ministeren, hvis han skønner det hensigtsmæssigt, kan suspendere en Ordre, som Centralbestyrelsen har givet, men om hvilken Personalet mener, at der burde have været ført Forhandling eller at Forhandling ikke er ført rigtigt. Dermed er Tjenstmanden naaet saa langt, han kan forlange: frem til den ansvarlige Statsmagt, paa lige Fod med Arbejdslederen, og i fuld Belysning.

Og endelig, at Ministerens Afgørelse er bindende — det er den uforbeholdne Anerkendelse af, at her ikke er Tale om Overenskomst, og at Etatspersonale og Centralbestyrelse har at bøje sig for Statsmagtens Afgørelse, hvem af dem den saa gaar imod.

En bestemt Side af Administrationens Beføjelser holder Forhandlingsreglerne sig med Flid borte fra — Avancementet. Dels vilde Statsfunktionærene overhovedet for Tiden ikke tage noget Medansvar for Avancementet, dels vilde man ikke binde eller bindes til faste Regler. Men særlig fandt man det ret ulogisk at optage Forhandling om Avancementsregler, forinden selve Forhandlingsreglerne stod fast.

(Fortsættes.)



D. L. & L. F.

Meddelelse fra Formanden.

Medlemmer af D. L. & L. F., som ønsker at komme i Betragtning ved Ud- delingen af de paa Generalforsamlingen be- vilgede Rejsestipendier, maa indsende An- søgning desangaaende inden 15. Juni d. A. opgivende Navn, Stilling og Tjenstnummer til Formanden. *Chr. Christensen.*

* * *

Til Medlemslisten.

Slagelse Afdeling:

Indmeldt $\frac{1}{4}$ -11: Lokf. N. Friholt, Sg.

Udmeldt $\frac{1}{4}$ -11: Lokf. Laur. Christen- sen, Sg.

Viborg Afdeling:

Optaget som nyt Medlem er Lokfrb. H. C. Madsen, Glyngøre.

* * *

Af Pladshensyn har det været nød- vendigt at udskyde Artikler signerede O. Bendixen, N. H. og Glensø samt en Gene- ralforsamlingsberetning fra »Danske Jern- baners Afholdsselskab« til næste Nummer.

Sygekassen.

I Lokomotiv-Tidende Nr. 7 har en Indsender, der underskriver sig S. A. Jør- gensen, rettet nogle Spørgsmaal vedrørende Sygekassen til mig, jeg gaar ud fra som noget selvfølgeligt, at Hr. Jørgensen, som jeg ikke kender, er Medlem af den sjæll- falst. Sygekasse med Ret til at vælge mig

til Repræsentant, da han i sit Indlæg skriver »vor Repræsentant Lokfører Oscar Larsen«.

Hr. Jørgensens store Interesse for Sygekassen maa være af en forholdsvis ny Dato, thi de stillede Spørgsmaal er besva- rede, før jeg den 1. Januar 1910 genvalgtes.

I Lok.-Tid. Nr. 23 09 og forøvrigt i samtlige Jernbane-Fagblade redegjorde jeg forud for Valget mit Standpunkt, og Resul- tatet blev, at jeg valgtes med 272 Stemmer (min Modkandidat fik 12 Stemmer), nu at spille Tid og Plads ved at gentage alt det, der den Gang blev skrevet, og som jeg vil anbefale Hr. Jørgensen at læse, finder jeg nu ingen Anledning til.

Samtidig med at De, Hr. Jørgensen, fik Redaktionen til at optage Dr. Louis Bram- sons Artikel (Dr. Bramson var forøvrigt, ef- ter hvad der er sagt mig, ikke mere ved- kommende Interessents Læge, da Henven- delsen til Dr. skete) burde De ogsaa have formaaet Redaktionen til at optage, hvad Hr. Professor Jessen, Jernbanelæge-Foreningens Formand, Dr. Nandrup, samt flere Jernbane- læger har skrevet om dette Spørgsmaal, og endelig maa man vel huske paa, at selv om Statsbanerne har Ret til at afkræve Lægerne Erklæringer om Interessenters Helbredelses- tilstand, er der intet som helst til Hinder for, at Lægerne, hvis de anser det for for- svarligt, kan meddele Interessenten, at der er rettet en saadan Henvendelse til dem.

Kjøbenhavn, i Maj 1911.

Oscar Larsen.

Et Forslag til Overvejelse.

Kære Lokomotivtidende!

Maa det være mig tilladt, for en Gang, at anmode dig, om du vil aabne dine Spal-

Lette Som-
Nyeste Faconer. Alle Størrelser. Billigste Priser. TØJHUSET,

ter for mine Tanker. Jeg sidder undertiden og studerer i min Maskinlære, der desværre er første Udgave, hvori der ikke findes de nye Maskiner, og jeg finder, der er mange Ting, jeg ikke rigtig forstaar. Jeg tror, det gaar mange af mine ærede Kolleger ligesaa, man læser og læser, men faar ikke den rigtige Forstaaelse af det man læser, fordi der mangler mundtlig Forklaring. Vi er jo nok i Værkstedet et Aar eller to, og for nogles Vedkommende endnu flere, men naar man saa kommer til at bore Støttebolte eller drive Rør ud i al den Tid, saa bliver man ikke dygtiggjort til andet end netop det Stykke Arbejde, hvorimod vi skulde have en alsidig Uddannelse og lidt Anskueligheds-Undervisning om de forskellige Uheld, der kan indtræffe for En senere hen i Livet, naar man er saa vidt, at man skal overtage Lokomotivførerensansvarsfulde Stilling. Men for at raade Bod paa denne mangelfulde Opdragelse i Maskinteknik og Maskinteori skal jeg tillade mig at fremkomme med et beskedent Forslag, gaaende ud paa, at der blev udsendt en Mand med de fornødne Kvalifikationer, en Ingeniør eller en Lokomotivfører til at gennemgaa Maskinlæren med os Fyrbødere. Jeg kunde tænke mig, Vedkommende kom til de forskellige Depoter, hvor vi fik Lejlighed til at faa et Kursus, ved hvilket vi kunde faa Lov til at anskueliggøre vore Tanker ved at skitsere de forskellige Dele, Lokomotivet er sammensat af. Som det er nu, er der jo mange af os, der ved, naar vi foretager de og de Greb paa de forskellige Dele, sker det og hint, men hvorledes det sker og hvorfor det sker, det ved vi ikke, bliver man spurgt om det eller hint, og man ikke kan svare, men maa nøjes med at trække paa Skulderen, paastaar jeg det er en Falliterklæring for en vordende Lokomotivfører. Mange af

mine ærede Kolleger vil maaske trække paa Smilebaandet og tænke, det er Gal-Mands-Værk, vi har jo bestaaet Prøven til Lokomotivfører, hvorfor saa underkaste sig flere Genvordigheder, da de Spørgsmaal om Maskinuheld og andre Ting, hvad der nu kan ske, jo nok ordner sig ligesaa vel for os som alle de mange i Fortiden. Men jeg tror ogsaa, der er nogle, der ligesom jeg kunde ønske at faa deres Kundskabstrang tilfredsstillet paa en mere fyldestgørende Maade, man kan jo nemlig aldrig blive for klog og dygtig. Og der er ingen Tvivl om, at det absolut vilde være en Gevinst for Statsbanerne at have et dygtigt og maalbevidst Lokomotivpersonale. Megen Famlen, Usikkerhed og Tvivl vilde være forbi, der vilde skabes en Stab af Mænd, der virkelig var deres Opgave voksen, gennem et nøje og intimt Kendskab til deres Maskine. Der kunde ogsaa tænkes en anden Vej, men saa maa det fundamentale i vor Lokomotivførereksamen lægges lidt om med særlig Sigt paa Maskinlæren, hvorimod ved den nuværende Eksamen der slet ikke er taget Hensyn til denne. Derfor skulde vi, der har bestaaet Prøven, ikke gaa Glip af Undervisningen, men have et Kursus alligevel. Mon det ikke var en Opgave for vor Forening at tage op? Hvis dette kunde ske, er Hensigten med disse Linier naaet.

Med Tak for Optagelsen tegner jeg

Johs. Lose,
Fyrbøder, Nykjøbing F.

* * *

Idet vi takker Hr. Lose for Forslaget, er det vort Haab, at det Forslag, der efter Generalforsamlingens Vedtagelse skal søge Betingelserne for Eksamensbetingelserne ændrede, vil gaa i den antydede Retning.

Red.

mer-Huer

Vesterbrogade 17, Kjøbenhavn. Postordrer expederes omgaaende.

Enhver Mand sin egen Vaskekone!

Køb

Zephyr Reform Kravetøj.

Ikke Gummi! **OOOOOOOO** Særligt at anbefale for Jernbanefunktionærer.

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

Rask Daad.

Da Toget, som kommer til Skjern Kl. 7 Eftm. østfra, Lørdag den 6. Maj kørte ind til Borris Station, løb et Par Heste, der holdt med et Køretøj ved Overkørselen, løbsk. Paa Vognen befandt sig en Dreng paa ca. 8 Aar, der øjensynlig svævede i Livsfare. Lokomotivfyrbøder Brorson-Jensen fra Skanderborg sprang imidlertid resolut af Lokomotivet, der var i god Fart, og over Hegnet og fik standset Hestene, før der var sket nogen større Ulykke.

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

Jernbanetaten erholder yderligere 10 % Rabat.

Bytning.

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

Bytning.

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

Med Agtelse

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

Bytning.

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

Afklippede Frimærker,

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

Viggo Gundel, Struer.

Bytning.

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

Bytning.

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

J. N. Schmidt,
 Lokomotivfyrbøder,
 Fredericia.

Dameovertøj.

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

A. MUNCK, Overstykkemagasin

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

MØBLER for alle Hjem.
 Rimelige Betalingsvilkår.
Flycht & Co. A/S 3, Elmegade 3, Kjøbenhavn. 3.

OOOOOO **H. P. PETERSEN'S** OOOOOO

bekendte



Herre- og Dreng- Ekvipering

anbefales de Herrer
 Lokomotivmænd.
**Færdigsyet og
 bestilt Arbejde.**

Ima Varer.

Billige Priser.



Istedgade 112 Hj. af Saxogade

Mine Herrer!

Jeg anbefaler engelske og danske Filt-hatte 4,50—5,00 Kr.

Fine lette Wienerhatte 6,50.

Kolossalt Udvalg i Straahatte fra 2—25 Kr.

GUSTAV PETERSEN, Gl. Kongevej 85

BRYGGERIET PHØNIX, Langgade 75 B.

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

Vi leverer aftappet paa Flasker vore Ølsorter 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.**

BØGER PAPIR MUSIK

Tlf. Central
9327

Istedgade 64 (Istedgaard).


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 $\frac{1}{3}$ pCt. under alm. Pris.**

Besparelse: **Garanteret 25 pCt.**

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

Carl Olsens

Skræder-Etablissement

Enghaveplads 8 Tlf. Vester 1081 u

anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivmænd.

Møbelmagasin i Svanholm

Gl. Kongevej Nr. 66

Kom og se mit Lager. Ingen Købetvang.

Smaa Priser. Afbetaling indrømmes.

Møbler leveres med fuld Garanti for Soliditet.

Tlf. Vester 1592 y. **G. Christensen, Snekermester**

I.G. Brørups Møbelforretning

Tlf. Vester 797 y. 31 Dannebrogsgade 31 København 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

Maskinstrikkeri & elektr. Systue

Strømper forfoddes i Lobet af 2 Dage

Jernbanemænd 5 Procent Rabat



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

Tandlægerne

Frøken Maria Bøving og Frk. Margrethe Mose

Vesterbrogade 66² Kbhavn. Telefon Vester 159y
 Konsultationstid: Hverdage Kl. 10 - 4
 og Søndage i Reglen Kl. 10 - 12.

Jernbanesygekassens Tandlæger.

Vesterbros Guldsmed

Edm. Bodé

anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.
 Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.
 Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.

Køb Vin

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

Nem Bifortjeneste.

Driftige Folk, der kan forhandle en virkelig
 god Cigar til 3½ Kr. pr. 100 Stk., søges af Fabrik.
 100 Stk. sendes franco overalt til Prøve.

Billet mrkt. »Bifortjeneste« modtager Bladets
 Eksp., Asger Rygs-gade 4.

Livsforsikrings-selskabet „DANMARK“.

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefritagelse ved Invaliditet
 ved Henvendelse til Overinspektør F. Rasmussen, Arkonagade 22³, Tlf. Vester 677 — H. P. Mortensen,
 Asger Rygs-gade 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 Rygs-gade 4³ tv.
 Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.

H. J. Hansens

Skræderforretning

38 Sønder Boulevard 38

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

Stort Udvalg i alle
 Slags Møbler
 fra egne
 Værk-
 steder

L. C. Jensen & Hansens Møbel-Magasin
 Nørrebrogade 54

Garanti gives e
 Afbe-
 taling indrøm-
 mes 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.