

# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE

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

Nr. 14.

15. Juli 1911.

11. Aarg.

## To Kontraster.

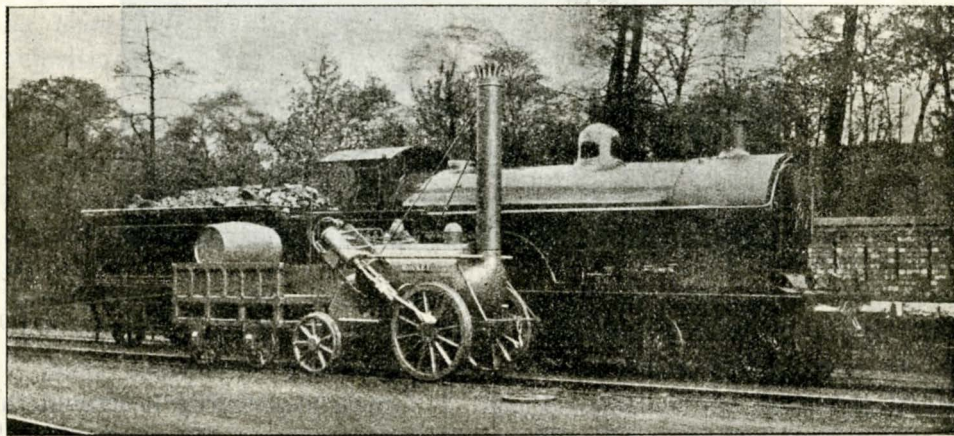


Fig. 1.

Stephensons »Rocket« (1829) og London- & North Western-Banens »W. C. Brocklehurst« (1910).

Billedet viser det berømte Lokomotiv »Rocket« (Raketten) Side om Side med et af de nye Persontoglokomotiver til London- & North Western-Banen, af Georg den V. Typen, og er enestaaende Anskuelsesundersvisning i Lokomotivteknikens mægtige Fremskridt i Løbet af 80 Aar.

Som bekendt blev »Raketten« bygget af Lokomotivets Opfinder George Stephenson i 1829 og deltog i det berømte Vædde-

løb ved Rainhill, hvor Direktøren for Liverpool- & Manchester-Banen (en Trækbane) havde udsat en Præmie paa 9000 Kr. for de bedste Forsøg paa Dampdriftens Indlørelse paa den daværende Bane.

»Raketten« gav de bedste Resultater, og i denne Forbindelse kunde det have sin Interesse at drage Sammenligninger mellem denne Maskine og et moderne engelsk Persontoglokomotiv Nr. 2155.



Blandt de Fordringer, der opstilledes ved Rainhill-Løbet, var der bl. a. denne: »Den sejrende Maskine skal, saafremt den vejer 6 Tons, være i Stand til at trække et Tog, hvis Vægt udgør 20 Tons, heri indbefattet Lokomotivets og Tenderens Vægt, med en Hastighed af 16 Kilometer pr. Time, og Trykket i Kedlen maa ikke overskride 3,3 kg. pr. cm<sup>2</sup>.«

Imidlertid opnaaede »The Rocket« den efter Datidens Forhold fænomenale Hastighed af 30,4 pr. Time med en befordret Togvægt af 13 Tons.

synet med Schmidts Overheder, der løfter Dampens Temperatur til 650° Fah. Fyrkassen er 7' 4" lang og 4' 1" bred, udvendig Maal. Drivhjulene er 81" i Diam., og Maskinens Vægt i tjenstfærdig Stand er 58,8 Tons. Tenderens Vægt, ligeledes i tjenstf. Stand, er 39,25 Tons. Vandrum 15  $\square^3$  og 7 Tons Kul. Tenderen er forsynet med Neddalsrør til Optagning af Vand under Kørselen i Tenderen.

Som et Bevis for denne Maskintypes Kraft og Duelighed kan nævnes et Forsøgsløb den 24. Juli f. A. mellem Euston og

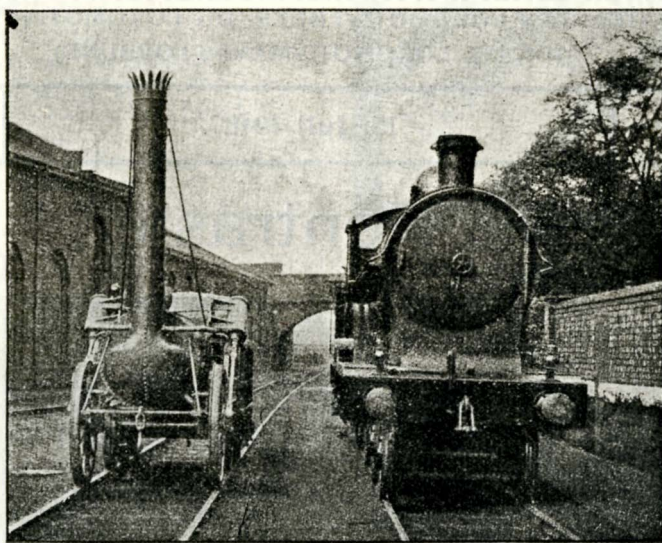


Fig. 2.

Stephensons »Rocket« (1829) og London- & North Western-Banens »W. C. Brocklehurst« (1910).

Maskinen havde en cylindrisk Kedel 6 Fod lang og 3' i Diam., indeholdende 25 Kobberrør 3" i Diam. Fyrkassen var 2' bred og 3' høj. Cylindrene var 8" i Diam. med 16 $\frac{1}{2}$ " Slag. Drivhjulenes Diam. var 4' 8 $\frac{1}{2}$ ". Maskinen udviklede omtr. 20 Hestkræfter, og dens Vægt var 4,2 Tons i tjenstfærdig Stand. Tenderens Vægt i tjenstfærdig Stand var 3,25 Tons.

Som ovenfor nævnt er den Maskine, der staar ved Siden af »Rocket«, af »George den V.« Typen. Cylindrene (2 indvendige) er 20 $\frac{1}{2}$ " i Diam. med 26" Slag. Kedeltrykket er 12 kg. Rundkedlens Længde er 11' og 9 $\frac{3}{4}$ ", Diameteren er 5' 2", og er for-

Crewe med et Tog bestaaende af Dynamometervogn og 13 ottehulede Sidegangsvogne, der tilsammen vejede 357,5 Tons. Paa Udturen standsedes der ved Rugby. Gennemsnitshastigheden mellem disse to Punkter var 86,4 km pr. Time med en Maksimalhastighed af 100,8 km. Mellem Rugby og Euston var Gennemsnitshastigheden 93,2 og Maksimalhastigheden 116,8 km pr. Time. Hjemrejsen, der foretoges uden Standsning mellem Euston og Crewe, en Distance paa 252,8 km, havde en Varighed af 2 Timer 36 $\frac{1}{2}$  Min. Den største Hastighed, der opnaaedes, var 125,6 km og en Gennemsnitshastighed af 96,8 km. Den

befordrede Togvægt og de opnaaede Hastigheder, sammenlignet med de af »Rocket« opnaaede Resultater, er et interessant og fuldgyldigt Vidnesbyrd om Lokomotivteknikkens Udvikling.

(The Locomotive).

## Tjenstmand og Samfundsret.

I Modsætning til, hvad den almindelige Mening var før Lønningslovenes Forelæggelse, har Tjenstmændenes Deltagelse i Foreningslivet udviklet sig overordentligt. Man var selvfølgelig af den Anskuelse, at disse Mennesker efter Lønningsforbedringernes Gennemførelse atter skulde falde i Slummer og igen indtage det tidligere Standpunkt som den stille lagttager, der ingen Mening havde.

De forskellige Tildragelser i politiske Kredse og Statshusholdningen har, saavidt man kan skønne, fremkaldt en Følelse af Selvopholdelsespligt, der lige saa vel og med samme Berettigelse som Landboerne og andre Erhvervsgrene i Samfundet har ført til Sammenslutninger indenfor de forskellige Kategorier til Varetagelse af saavel deres økonomiske som andre personlige Interesser.

Og naturligt er, at disse interesserede saavel som andre Samfundsborgere ønsker at gøre deres Indflydelse gældende ved Samfundslovenes Vedtagelser.

En Taalmodighed, som det private Erhvervsliv aldrig vilde have baaret med en saadan Sindsro, har den danske Tjenstmand derimod i Aarevis maattet udvise. Fra Dag til Dag saa han, hvorledes hans økonomiske Forhold blev slettere som Følge af den stadige Prisstigning paa alle Livsfornødenhederne. De bevilgede Lønningslove var derfor kun et Ækivalent for de mange Aars Savn og Redningsmidlet mod den sikre Ruin for mange ansatte.

Naar der nu fra enkelte Kredse i Befolkningen hæver sig Røster mod Tjenstmændene, da er det værd at lægge Mærke

til, hvorledes disse i Reglen forener sig i Kravet om Indskrænkning af Personalet og Foreningsretten. I saa Henseende tjener følgende Artikel fra Agravdagbladet for  $\frac{2}{2}$  at kendes. Forfatteren, hvis Navn er Erik Hansen, skriver nemlig:

»Folkets Vilje! Mon Rigsdagen skulde være uvidende om, at er der noget, der bestemt og afgjort er det arbejdende Folks Vilje, saa er det dette: Vi vil ikke have flere nye Funktionærer, ikke en eneste! Og vi vil væsentligt have indskrænket Tallet paa dem, vi nu har. Saadan er Folkets Vilje. Desuagtet trykker man os bestandig dybere ned i Embedsvældens og Statssocialismens Hængedynd. Statsindgreb paa alle Ender og Kanter — det er meningsløst, med Respekt at melde! Det er rent ad Hedehusene til! Vi faar det med Landborepræsentanternes Stemmer; det er vidunderligt, men ubestrideligt! Nye kraftige Grene indpodes paa Funktionarismens Træ, og hvilke Frugter vil ikke disse i Tidens Løb afsætte. Ministeriet Zahle lagde en god Grund til en Embedsstat i Staten, da det gav Etaternes Funktionærer Retten til at snakke med om og skønne over Tjenestens Ordning og Styrelsens Dispositioner. Den Spire skal nok gro! Funktionærvældet gror som Paddehatte; en skønne Dag er det over os. Skridt for Skridt ser det arbejdende Samfund sig trængt over i det, som Konsejlspræsidenten en Gang i Fjor kaldte »Funktionarismens aabne Gab«. Vi vandrer jo lige lukt derind i, sagde han advarende. Har hans Stemme lydt i en Ørken? Er det virkelig Meningen at fortsætte — Vandringen ind i Gabet?

Er det Meningen at fortsætte? Det er først Spørgsmaalet. Og Svaret bliver afgørende for Venstres Fremtid.«

Mere tydelig kan Fordringerne om en Menneskeklases Undertrykkelse ikke opstilles, idet Konklusionen er Beskærelse af den samme Ret, som andre Samfundsborgere har ifølge de bestaaende Love, d. v. s. Organisationsretten samt en stærk Forøgelse af den nuværende Arbejdstid som Følge af den paakrævede Reduktion i Antallet af de



i Øjeblikket ansatte Tjenstmænd til Trods for den aarlige Stigen af Trafiken med 4 %.

Man havde nu Grund til at tro, at de Personer, som i enhver Henseende mener at besidde de fornødne Kvalifikationer til at kritisere alt og alle i samme Grad, var i Besiddelse af Evnen til ogsaa at vurdere de paafølgende Konsekvenser i deres Forslag under en evt. Gennemførelse. Beklagelsesvis er dette kun sjældent Tilfældet til Trods for, at Kritiken af et saa vigtigt Led i Statsmaskineriet som Jernbane-, Post- og Telegrafvæsen indtil de mindste Enkeltheder burde være funderet paa et sagkyndigt og vel gennemtænkt Kendskab.

Hvem, der har Anledning til at erfare lidt om udenlandske Forhold, vil netop i denne Tid have lagt Mærke til Offentlighedens Kritik af de tyske Jernbaner, og hvis Fordringer i Modsætning til den danske ønsker flere Tjenstmænd ansatte, idet der gøres gældende, at det nuværende Personale overanstrenges, saaledes at Trafiken bliver usikker.

Det kan i saa Henseende have sin Interesse at se, hvad der siges; thi selv om Udtalelserne ikke gælder danske Forhold, faar de dog den samme Betydning for os, idet det endelige Resultat bliver af lignende Beskaffenhed grundet paa Arbejdets Ensartethed. Og i saa meget højere Grad er man henvist til at benytte udenlandske Oplysninger, som der endnu ikke hverken fra vor Administration eller andre Autoriteters Side, til Eks. Lægevidenskabens, er fremkommen Statistik eller andre Oplysninger over danske Forhold. Selvfølgelig agter vi hovedsagelig kun at beskæftige os med Lokomotivpersonalets sociale Stilling.

Vil man konsekvent samle Indholdet af de forskellige offentlige Udtalelser, kan disse sammenlægges i følgende Fordringer.

Til Førelsen af Togene bør kun anvendes arbejdsdygtige og i aandelig Henseende kvalificerede Mennesker, der er fri for tjenstlige Overanstrengelser.

Overensstemmende hermed er foruden forskellige Autoriteter paa Sundhedsplejens Omraade ogsaa talrige navngivne Jernbane-

læger\*. Saaledes har paa Grundlag af den af Geheime-Sanitåtsrat Dr. Schwechten og Sanitåtsrat Dr. Herzfeld udarbejdede Statistik over Sygdoms-, Dødeligheds- og Invaliditetstillfælde, og i hvilken det for første Gang fra Statsautoriteternes Side er bleven indrømmet, at Lokomotivtjenesten er af en særlig vanskelig og farefuld Beskaffenhed, ogsaa andre Læger anset det som deres Pligt indgaaende at beskæftige sig med Sundhedsforholdene, Arbejdet og Ansvarret samt de bestaaende Bestemmelser over Tjenst- og Hviletiden, navnlig dens Indvirkning paa de menneskelige Organer.

I Særdeleshed har Spørgsmaalet om Nervesygdommene og de ved disses videre Udvikling forekommende Tilfælde af Aandsløvhed eller Hjernesygdomme, den saakaldte progressive Paralyse af tiltagende Hjerneblødhed, vakt stor Interesse.

Allerede nu opstiller enkelte Læger den Fordring, at Jernbanelægerne burde gennemgaa en mere indgaaende Uddannelse i Nervesygdomme, saa at de er i Stand til at konstatere Sygdommene i Centralnervesystemet paa Begyndelsesstadiet, hvorved de Jernbanemænd i ansvarsfulde Stillinger, særlig Lokomotivførerne, som ikke er i Besiddelse af deres fulde psykiske Kraft og derfor farlige for Driftssikkerheden, kan blive overførte til andre mindre fremskudte Pladser i rette Tid. Dog skal dette først finde Sted, naar vedkommende har været underkastet flere forudgaaende periodiske Undersøgelser af hele Nervesystemet efter en bestemt Plan.

En ivrig Forkæmper for denne Anskuelse er Dr. Salzmann, Jernbanelæge i Allenstein, som forøvrigt indenfor tyske Jernbanekredse har Ord for at være en skarp og nøjagtig lægtager med en fin Bedømmelsesevne. I »Zeitschrift für Bahn- und Bahnkassenärzte« har denne udførligt behandlet dette Tema, og hvori han ved 2 Eksempler paaviser, at vedkommende Loko-

\* I Tyskland er Jernbanelægerne statsansatte Embedsmænd, hvorfor man maa skænke deres Udtalelser endnu større Opmærksomhed og Tiltro.

*motivførere daglig har været benyttet i aktiv Tjeneste, endskønt de allerede for længere Tid tilbage var bleven angrebet af uhelbredelig Sindssyge.*

Vedkommende Lokomotivførere havde stedse udført Tjenesten til deres foresattes Tilfredshed og indtil det nuværende Sygdomsstadium aldrig tilkaldt Lægehjælp for nervøse Lidelser lige saa lidt som for andre Sygdomme. I det første Tilfælde, saaledes fortsætter Dr. S., erfarede jeg af en Lokomotivmester, at en Fyrbøder havde gjort den Opdagelse, at hans Fører oversaa Signalerne. Selvfølgelig blev Føreren straks sat fra Bestillingen.

Ved den første Undersøgelse kunde jeg konstatere en svær Beskadigelse af hele Centralnervesystemet, saasom Slappelse i Pupillerne, Uregelmæssigheder i Refleksvirksomheden, lettere Sensibilitetsforstyrrelser i Sansorganerne, stærke Paavirkninger af Hukommelsesorganerne og disses intellektuelle Virksomhed, bl. a. kunde Patienten ikke løse lettere Regneopgaver. Hustruen opgav saaledes, at Børnene allerede i længere Tid havde besørget Beregningen af Einolumenterne. Stationsnavnene paa den Strækning, som han daglig kørte, kunde han heller ikke huske i Rækkefølge.

I det andet Tilfælde overfaldtes en Lokomotivfører pludselig af Krampe. Under Behandlingen indfandt sig Hallucinationer, Raserianfald og Forstyrrelse, hvorefter Sygdommen fik et akut Forløb. Efter 8 Dages Forløb indtraadte Døden efter et apoplektisk Slagtilfælde, sandsynligvis som Følge af Forkalkning i Blodkarrene\*.

Det er en Kendsgerning, at de lange Ture under vanskelige Vejforhold med utilstrækkelig Hviletid har en overordentlig Indflydelse paa hele Nervesystemet, i Særdeleshed under de nuværende Trafikforhold. Det indrømmer Dr. S. ogsaa, idet han videre udtaler: Ikke saa underligt, at Tilfældene af Sindssyge tiltager; thi med Trafikkens Vækst forøges ogsaa Arbejdet. I ganske

særlig Grad bemærker man Tilvæksten af Sindssygdomme indenfor Lokomotivpersonalets Rammer, netop fordi deres Bestilling er bleven betydeligt vanskeligere og enerverende end tidligere.

Den forøgede Hastighed, Betjeningen af langt større Maskiner med mere komplicerede Apparater, Togenes udvidede Størrelse, der er tæt op ad Tog- og Politireglementernes Grænse, Forøgelsen af Signalerne, Afkortelsen af Opholdstiderne stiller nemlig i vore Dage langt større Fordringer til Tjenstmændenes Evner end tidligere. Yderligere opgiver Personalet, at den af økonomiske Hensyn indførte Ordning med Maskinveksling mellem to eller flere Sæt Personale ogsaa fordrer langt større Opmærksomhed end i forrige Tider, hvor hvert Sæt havde sin bestemte Maskine at passe.

Som man altsaa ser, paastaar Dr. Salzmans, at Sindslidelsernes Antal stiger fra Aar til Aar, og at netop Lokomotivpersonalet ved den forcerede Arbejdsydelse træffes haardest. Denne Anskuelse bekræftes ogsaa af Nervalge Dr. Rudolf Förster i Charlottenburg-Berlin, som i et Foredrag i »Der psychologischen Gesellschaft zu Berlin« over Emnet »Mode og Arbejde i Forhold til Sindssygdom« udtalte, at under et Arbejdes Udførelse vil ethvert forceret Arbejde og saadanne Virksomheder, hvortil der knytter sig stærke Sindsbevægelser og pludselige Skræktilfælde o. s. v., altid virke særdeles skadeligt paa den menneskelige Sundhed. Iblant Lokomotivførerne har de stadige Rystelser saaledes en fremskyndende Indflydelse paa Sindssygdommens Udviklingsperiode.

En endnu bedre Støtte for sine Betragtninger har Dr. Salzmans i den af Staten i Aaret 1909 udarbejdede Statistik, som giver et klart Overblik over den stigende Tendens i Nervesygdomme. Efter denne anmeldtes af Nerve- og Sindssygdom

\* Vi skal her henvisse til vor tidligere Artikel om Aareforkalkning.



| I Aaret | Af mandlige ansatte i Procent | I Forhold til det foregaaende Aar en Tilvækst af Sygdomstilfældene i Procent | Af Lokomotivpersonalet i Procent | I Forhold til det foregaaende Aar en Tilvækst af Sygdomsantallet i Procent |
|---------|-------------------------------|--|----------------------------------|--|
| 1907    | 1,48                          |  | 2,15                             |  |
| 1908    | 1,59                          | 0,11   | 2,38                             | 0,23   |
| 1909    | 1,87                          | 0,28   | 2,67                             | 0,29   |
|         | Tilsammen                     | 0,39   | Tilsammen                        | 0,52   |

Som man altsaa ser, er der i Løbet af 2 Aar indenfor Lokomotivpersonalet forekommet ikke mindre end 52 % Tilfælde af samme Sygdomsart, medens alle Tjenstmænd sammentalt, altsaa inkl., kun kan opvise 42 %, hvilket er 0,11 % mindre. Betydningen af denne Forskel træder først rigtig synlig frem, naar man tager i Betragtning, at Lokomotivpersonalet ifølge Opgivelserne er med til at forhøje Tallene for de andre Grupper, d. v. s. de gennemsnitlige Sygdomstilfælde.

Til Trods for, at man i en vis Forstand har Ret til at kalde det indvundne Resultat som karakteristisk for Lokomotivpersonalets Arbejde og Stilling i Samfundet, har det, hvad som Regel er Tilfældet ved saadanne Lejligheder, ikke skortet paa Kritik, der endog er gaaet saa vidt, at hele Statistikken fra forskellig Side har været omtalt som aldeles grundløs. En kendt og anset Skribent har saaledes kaldt Statistikken for den mest kærlighedsfulde og hengivne Veninde, man nogensinde kan tænke sig, som gerne vilde agere Koblerske, idet man i disse Tal og statistiske Opgivelser fortræffeligt forstaar at tilforme Ønsker, Hensigter og Nødvendighed efter hinanden.

Omend Kritikken i Udtryk ikke staar tilbage for den af os gengivne Artikel af Forfatteren Carl Hansen og andre ligesindede offentlige Udtalelser, viser det sig dog, at Stemningen indenfor Befolkningen er anderledes overfor Tjenstmændenes Ønsker. Hvor mærkeligt det end lyder, viser det sig

her, at Lokomotivpersonalet har Sympatien paa sin Side, hvad der tilstrækkeligt fremgaar af de førte Forhandlinger i Rigsdagen i Anledning af Lokomotivorganisationernes Andragende om en lovbeskyttet Tjenst- og Hviletid. Her ser man nemlig Repræsentanterne for samtlige politiske Partier i Tyskland tale til Gunst for Lokomotivpersonalet.

Særlig interessant er det at følge de førte Forhandlinger og spore den Iver, hvormed den tyske Jernbaneadministration forsøger at smykke paa de bestaaende Forhold og trods Beviserne se Benægtelsen af Lokomotivtjenestens Skærpelse i de senere Aar. Vi gengiver derfor et Uddrag af den stenografiske Rigsdagsberetning for d. 28. og 29. Marts d. A., da nævnte Forhandlinger fandt Sted. Her udtalte nemlig Rigsdagsmand Dr. Will (Centrum\*):

Klagen over for lang Tjensttid lyder særlig fra Lokomotivpersonalet. Gennem sine Organisationer har dette allerede for Aar tilbage indgivet Ansøgning til Kommissionen for Andragender og anmodet om en lovmæssig Regulering af Arbejdstiden. De forlanger samme Beskyttelse som Arbejderne, og de fordrer ligesom Arbejderne, at Arbejdstiden ikke forøges til Overanstrengelse. Jeg har ca. 20 Spørgeskemaer, som er udfyldte paa den mest samvittighedsfulde Maade. Deraf fremgaar det, at der findes Lokomotivførere, som maa udføre 14 Timers effektiv Tjeneste, og hertil regnes kun den egentlige Køretid saavel som Opholdet paa

\* Katolikkerne, Tysklands største politiske Parti.

Stationerne, hvor det er dem forbudt at forlade deres Maskine. Jeg skal kun tage et Eksempel, og der har vi en Lokomotivfører, der i en Maaned udfører følgende Tjeneste i 10,27, 12,40, 14,10, 12,02, 10,09, 11,30, 12,00, 10,27, 13,40, 14,10, 12,02, 10,09, 11,30, 12,00, 10,27, 11,00, 14,10 Timer pr. Dag uden Ophold. Det drejer sig ikke her om Togforsinkelser; thi disse har faaet en særlig Bemærkning.

Nu vil vi bede om, at der her indføres en Ændring; thi Driftssikkerheden lider ganske bestemt ved, at Lokomotivpersonalet maa præstere saa lang Tjeneste. Naar der forekommer saa mange Jernbaneulykker, da maa Aarsagen ofte søges i, at Personalet overbebyrdes i for høj en Grad — — —

Minister von Breitenbach: —

Hvad vort Personales Arbejdstid i de forskellige Ture angaar, i Særdeleshed det i Trafikken tjenstgørende, da har jeg allerede anmodet Kommissionen om at tilstille mig Materialet angaaende de af Hr. Dr. Will fremdragne interessante Tilfælde, da det forekommer mig uforstaaeligt, hvorledes det efter de bestaaende Bestemmelser er muligt, at der kan stilles et saadant Forlangende som anført. Vi er i Stand til paa Grundlag af det uangribelige statistiske Materiale at paavise, at den gennemsnitlige Inddeling af Personalets Tjeneste i Turene stadig forkortes. Medens den kortere Tjensttid — jeg regner hertil alle dem, som ikke anvendes mere end 10 Timer — forrige Aar ikke beløb sig til mere end  $82\frac{1}{2}$  %, er dette Antal i Aaret 1910 — her danner Forandringerne ved Vinterkøreplanen Grundlaget — steget til 87,1 %. Kun 12,9 % af vort Personale har altsaa pr. Dag udført mere end 10 Timers Tjeneste. Deraf fremgaar det tilstrækkeligt, at Forvaltningen stadig har sin Opmærksomhed henvendt paa dette Spørgsmaal og om, hvad den bør gøre.

Naar den ærede Hr. Rigsdagsmand mener, at en Del af de aldeles uundgaelige Driftsuheld maa søges i Personalets Overanstrengelse, saa maa jeg paa det skarpeste protestere. Ved ethvert Uheld undersøger vi netop indgaaende dette Spørgsmaal; men

aldrig, hverken indenfor Rigs- eller de prøjsiske Statsbaner, som jeg repræsenterer, har vi konstateret, at Uheldene er bleven fremkaldte ved Personalets Overanstrengelse.

(Fortsættes).

---

## Organisationernes Betydning.

---

Som vi allerede for længere Tid tilbage har meddelt her i Bladet, sluttede i Tyskland Lokomotivførerne og Lokomotivfyrbøderne sig i Aaret 1908 sammen i en stor Forening, herfra undtaget Berliner Lokomotivfører-Foreningen, der antagelig ligesom de her i Landet velbekendte Lokomotivførere og Medlemmer af Jernbaneassistent-Foreningen mener at opnaa større Fordele ved at staa udenfor de andre Lokomotivmænds Rækker. Ganske vist er Uoverensstemmelserne ikke større der, end at disse har fælles Blad med den store Organisation.

Denne, som den 21. Maj 1908 talte 20,567 Medlemmer, havde allerede den 31. December 1908 24,474 Medlemmer, altsaa i det forløbne  $\frac{3}{4}$  Aar en Tilvækst af 3907 Medlemmer. Aaret efter den 31. December var Antallet 30,755, hvilket udgjorde en Forøgelse paa 6301 nye Medlemmer. Ikke desto mindre figurerer det efterfølgende Kalenderaar fra 1. Jan. 1910 til 31. Dec. med 32,171 Medlemmer, svarende til 1396 nye Indmeldelser, medens der fra 1ste Jan. 1911 til Udgangen af Marts yderligere kan noteres en Tilgang af 995 Medlemmer, saaledes at det samlede Medlemsantal i Øjeblikket er over 33,166.

Da denne Statistik er gengivet efter Referatet fra Generalforsamlingen i nævnte Forening, der afholdtes fra 12. til 17. Maj 1911 i Berlin, kan der ikke rejses Tvivl om Rigtigheden, hvilket er saa meget glædeligere, som det danske Lokomotivpersonale deraf burde drage Lære og indse, at Devisen »Enighed gør stærk« kun bliver til Virkelighed ved en fælles Sammenslutning.

---



## Jernbanekommissionen.

Den for nogen Tid siden nedsatte Jernbanekommission er dannet efter et her hjemme nyt Princip. Naar man tidligere har nedsat Kommissioner til at undersøge et eller andet af vore Væsner og stille Forslag om en ny og bedre Ordning, har man altid ind i den sat et Par højere Embedsmænd fra den paagældende Etat. Og saadan bar man sig ogsaa ad ved den store Jernbanekommission for godt en halv Snes Aar siden. De 6 højere Jernbanemænd, der havde Sæde i den, gjorde et i mange Retninger fortræffeligt Arbejde. Men der er ikke Tvivl om, at alene det, at de sad der, hindrede Kommissionen i frit at spørge rundt i den øvrige Etat og benytte den Viden, der maatte være tilflydt enkelte af Kommissionens Medlemmer underhaanden. Vi véd ikke, om det er saadan indenfor alle Etater, men indenfor Jernbaneetaten har man hemmelige Forfremmelseslister, der udfyldes af de overordnede. Og det er jo ikke alle overordnede, der ser med milde Blikke paa Reformiver franedet. Iveren synes dem ofte for megen Iver, og ikke sjældent vil jo ogsaa en underordnetes Forslag til Forbedring i sig selv være en Kritik af den Fremgangsmaade, som den overordnede hidtil har fulgt.

Indenfor enhver Etat er der imidlertid enkelte, hos hvem den hellige Ild brænder, dygtige, praktiske Folk, der under deres daglige Arbejde bliver opmærksomme paa Reformen, der kan spare Staten Penge og være til Gavn for Publikum. Det gælder om at skaffe dem et Forum, hvor de kan komme frem med deres Forslag, hvor disse kan blive upartisk undersøgte, og hvor Forslagsstilleren ikke risikerer at faa sat en sort Streg ved sin Avancementsliste, men faar frit Lejde.

Et saadant Forum er der skabt i den nu nedsatte Jernbanekommission, i hvilken der ikke sidder nogen Mand fra Statsbanerne selv. Eller rettere: Der er aabnet en Mulighed. Det afhænger af Kommissionen og

da særligt af dens Formand Direktør Kier, om denne Mulighed skal blive til Virkelighed. —

Direktør Kier er kendt som en af vore dygtigste Privatbanemænd. Han var oprindeligt i Statsbanernes Tjeneste, men blev for en Snes Aar siden Sydfynske Selskabs Driftsdirektør. I Odense har man mange rosende Ord for hans Ledelse af sit Selskab. Og det vil nu væsentligt bero paa ham, paa den Maade, hvorpaa han leder Kommissionens Arbejde, om der skal komme noget ud af det. Han medbringer fra gammel Tid et ikke ringe Kendskab til vore Baner. Men hovedsagelig vil Udfaldet dog komme til at bero paa, om Hr. Kier indenfor Jernbaneetaten kan udbrede en tryk Følelse af, at Jernbanekommissionen er et Sted, hvor alle, der har noget paa Sinde, kan gaa hen og være visse paa en gunstig Modtagelse. Det, vi skulde opnaa i denne Kommission fremfor i de tidligere, skulde jo ikke blot være en mere teoretisk Drøftelse af Banernes Styrelsesform og Driftsmetode, men netop en i det enkelte gaaende Gennemgang af alle den store Mekanismes Led. Og det naas kun, naar alle de, der praktisk har Materiellet under Hænder, frit kan afgive deres Vidnesbyrd. De enkelte Kommissionsmedlemmer, hver med sin Viden fra deres særlige Kendskabskredse, kan naturligvis gøre meget. Men det vigtigste er dog den Maade, hvorpaa Formanden lægger hele Kommissionens Arbejde til Rette, den Tillid, han formaar at indgyde, og den Spørgeevne, han mægter at udfolde.

Hr. Kier og hans Kommission faar i Hænde et aarligt Budget paa opad 50 Millioner Kr. Der er for ham dør baade Ære og Ansvar. □

---

## Herr Observer!

I Deres Artikel i Lok.-Tid. Nr. 13 fremsetter De den Formodning, at én Lokomotivfører eller nogle Lokomotivmænd skulde være Aarsag til omtalte Artikel i »Aalborg Stiftstidende«.



Jeg kan berolige og glæde Dem og Bladets øvrige Læsere med, at Lokomotivpersonalet hverken har Lod eller Del deri, hvilket jeg er kommen til Kundskab om fra fuldt paalidelig Kilde.

Men — hvorfor søger De saa, Herr Observer, netop ved Deres Artikel at gyde mere Olie paa Ilden, idet De nemlig skriver, at Utilfredsheden mellem Lokomotivførerne u. T. Aarhus H. diskuteres baade i og udenfor Tjenesten til liden Ære og Gavn for Personalet i sin Helhed?

Ja, saa sandelig er det til liden Gavn ikke mindst her i vort Fagblad at supplere og forsøge at bekræfte et Dagblads forvanskede Oplysninger om 3die Kreds' indre Forhold, rimeligvis fremskaffet af en sulten Reporter, der i en sensationslysten Tjenstmand har fundet sit Orakel.

De glemmer vist, at vort Fagblad og saa læses udenfor D. L. & L. F., og derfor bliver Deres Artikel et kærkomment Surrogat for mundtlige Oplysninger til Dagbladene i disses mere og mindre berettigede Angreb paa Administrationen.

De skriver endvidere, »at der paa et saa stort Depot maa findes et efter ordinære Forhold stort Personale; men der er en Grænse«.

Ja, det er der; men jeg kan ikke se, at den for Ar. H.s Vedkommende er overskredet, idet Maskinbestyreren ved Stationering af Personale selvfølgelig er nødsaget til at regne med et Maksimum af Trafik, Sygdom og andre Forhold for til enhver Tid at kunne tilfredsstille Anmodninger om Personale til dette eller hint i Kredsen.

De kan heller ikke være blind for, at de senere Aars Forøgelse af Lokomotivførere i de forskellige Depoter for en Del skyldes D. L. & L. F.s Ansøgning om at benytte Førere til al Førertjeneste ved saavel Tog- som *Rangermaskiner*.

Dette tager De Afstand fra ved at betegne noget som

»Kredsens virkelige Lokomotivførertjeneste«

og saa nedenfor skrive i Parentes

»i denne Forbindelse tales ikke om Rangering«!

Naar Organisationens Ansøgning i dette Tilfælde saa nogenlunde i de senere Aar har fundet Forstaaelse hos Administrationen, bør Medlemmerne ikke besvære sig, men tage de Konsekvenser, Forholdet medfører. Vi maa uden Forbehold være enige om: Førere til saavel Tog- som Ranger-tjeneste.

Deres Regnestykke er ikke rigtigt; thi man kan ikke gaa ud fra, at en Fører, der udstationeres, ikke skal erstattes, da — som før bemærket — der kan komme Forhold, som kræver megen Afløsning. Og hvad saa? Ja, saa maa f. Eks. Lokomotivførerne i fast Tur Ar. H. renoncere paa Permission, hvis ikke de udstationerede Førere u. T. erstattes med andet Personale. *Max.*

---

## Østens Rigdomskilder.

---

Hvorledes man i Fremtiden vil forholde sig, naar Kullejerne i Europa er udtømt, er et aabent Spørgsmaal — men efter nyere Undersøgelser, foretaget af en dansk Ingeniør, har denne afgivet en Indberetning til det danske Generalkonsulat i Shanghai om Øen Sakhalins Rigdom paa forskellige Mineralier, og blandt dem i Særdeleshed Kul. Kullejer er tilsyneladende fundet overalt paa Øen, dog har det endnu været umuligt at bestemme i hvor store Kvantiteter.

At dømme efter de utallige Aarer, der kan følges til Havet saavel som langs alle Floder og Højdedrag, kan det med Vished antages, at Øen er umaadelig rig paa Kul. Den danske Ingeniør har tilbagelagt store Strækninger af Sakhalin og havde derved Lejlighed til at udsørge de indfødte som og en Del Tugthusfanger, hvilke bedre end andre kendte Landets Indre. De havde meddelt ham, paa hvilke Steder der fandtes Kul i store Mængder, og om hvis Rigtighed han senere havde overbevist sig.

Kullejer blev f. Eks. funden tæt ved

Jordoverfladen i *Pilevo* ved 50de Breddegrad; *Pjeverjaretska*, 16 km nordfor *Pilevo*; ved *Agnivo*, ved 51de Breddegrad; ved *Due*, 24 km sydfor *Alexandrowsky*; og langs med Kysterne og Floderne er der udprægede Lag af Kulstøv, der er ført med Isen fra Bjergene til Kysten. Særligt 16 km fra *Agnivo*, hvor Floden af samme Navn forener sig med Floden *Amber*, fandt han efter de indfødtes Meddelelser rige Kullejer.

Aarer af rent Kul, 5 til 7 Fod tyk, gaar lige til Jordoverfladen, og de indfødte meddelte ligeledes, at Bjergene var fulde af Kul.

Kulminerne har bestandig været udnyttede, siden Rusland annekterede Øen, — omend i ringe Grad —, dog paa ganske primitiv Maade.

Ved *Due* har en Kulmine været drevet i 30 Aar uden andet Anlæg end et Spil og en primitiv Dampmaskine, der fik Dampen fra en gammel Skibskedel. Denne Mine er nu solgt til et Selskab, der vil udnytte den rationelt.

Statskulminerne er beliggende mellem *Due* og *Alexandrowsky*, hvor Forbrydere var beskæftiget indtil den russisk-japanske Krig. Det var fra disse Miner, at den russiske Stillehavsflaade fik Kul; men Minedriften indstilledes ved Krigens Afslutning.

Nordfor *Alexandrowsky* er der adskillige Kullejer, saaledes ved *Wladimirsky* og *Adamoffsky*, hvor russiske Statsingeniører har foretaget Underøgelser de to sidste Aar.

Kul fra *Pilevo* og *Agnivo* er bleven kemisk undersøgt i Shanghai og Hongkong og er befundne i flere Henseender at være Wales-Kul overlegne, idet de kun efterlader 3 % Aske. Deres overlegne Kvalitet er velkendt blandt Skibsmaskinister i Østen. Saaledes tager Skibene aldrig Kul i Japan, men venter, til de kommer til Sakhalin, og anløber da *Due* for Kulforsyning. Alle er enige om, at Sakhalin-Kul er bedre end nogen anden Sort paa det østasiatiske Marked. *Shantung-* og *Tongchang-*Kul fordrer at vaskes, hvilket er unødvendigt med Sakhalin-Kul.

Øen er tilsyneladende ogsaa rig paa

Petroleum. Den russisk-kinesiske Bank har financieret en Ekspedition til en Plads ved Navn *Tchaiwo* ved Bugten af samme Navn. Efter Ekspeditionens Rapport er der foretaget Boringer i ringe Dybder, hvorfra der strømmede store Kvantiteter Petroleum til Overfladen.

Store Saltlejer er ogsaa opdagede af russiske Geologer i de nordlige Distrikter, hvor det er meddelt, at Salt forefindes i klare Krystaller og i umaadelige Kvantiteter. Det er derfor forstaaeligt, at Japan efter Fredsslutningen med Rusland ønskede at sikre sig Halvdelen af Øen med sine næsten uudtømmelige Rigdomskilder. (Engineering).

---

## „Lokomotivassistent“.

---

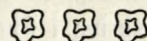
Der hyles saa meget op om Sammenhold og Kollegialitet. Men se nu, om vi kan blive enige i en saa ringe Sag som vor Stillingsbetegnelse, uden at d'Hrr. Jain og Andreasen kommer med Personligheder? — Jeg beklager d'Hrr. Det maa vel være deres fattige Opfattelsesevne og Forstaaelse af, hvad Sagen egentlig drejer sig om, der ligger til Grund herfor. For Resten betvivler jeg, at d'Hrr. er saa fuldendte Eksemplarer af Menneskeslægten, at de kan tillade sig at være Dommere over deres Kolleger.

Her et lille Bevis paa Hr. Andreasens fattige Opfattelsesevne:

Tak for Oplysningen, at Titler koster Penge! — *Er Lokomotivassistent en Titel? Hvilken Rangklasse hører den saa til?*

Den Ide, Hr. Andreasen har faaet, med »ene Assistentbenævnelser ved Statsbanerne« forekommer mig noget halvild. Tror Hr. Andreasen da virkelig, at Oplysningen blandt hans medansatte staar paa saa lavt et Kulturtrin, at de ikke skulde kunne skelne mellem Trafikassistent, Maskinassistent og Lokomotivassistent?

Glensø.





# Et Gensvar.

Ved en overfladisk Betragtning kunde man maaske mene, at jeg har stukket Haanden i en Hvepserede; men alligevel — det har glædeligt overrasket mig at blive Vidne til den Furore, min Opsats har vakt. At den fra alle Sider skulde blive modtaget med lige stor Velvilje, har jeg ingenlunde tænkt. Jeg har ikke været blind for, at en Sag kan ses fra flere Sider. Saaledes med C. H. N., der er helt »til den anden Side«.

Hr. Jain bemærker meget rigtigt i Lokomotivtidende Nr. 13, »at en Del af Personalet kunde trænge til lidt mere Takt og Dannelses«, og Hr. C. H. N. bekræfter denne Antagelses Rigtighed. Ihvorvel den Tone, C. H. N. anslaar, ikke just indbyder til Diskussion, skal jeg dog tage nogle Punkter op.

Det lader til, at det særlig er faldet C. H. N. for Brystet — for det skulde vel ikke være et andet Sted, det er faldet, hvorved det har forvirret hans Begreber, saa han ikke er i Stand til at tænke klart og logisk over det, han læser.

Det skulde gøre mig ondt, hvis det skulde være faldet saa haardt, at De faar varigt Men deraf.

Jeg har ikke i fjerneste Maade, da jeg skrev mine Artikler, haft til Hensigt at fornærme nogen; for havde jeg villet det, kunde jeg jo nok have formet mit Forslag paa en anden Maade. Naar jeg fremkom med mit Forslag, var det, fordi jeg mente, at den Stand, jeg tilhører, kunde drage Nytte deraf. Jeg har dog en vis Interesse i, at vi bliver saa dygtige og selvstændige som muligt; men der kan man se, ens gode Meninger og Arbejde bliver ikke altid belønnet ens. Utak er jo Verdens Løn. Dette skal dog ikke afholde mig fra en anden Gang at give mit Besyv med i Laget, selv om der er 10 C. H. N.er, der angriber mig. Det kunde synes, som Redaktionens Tak for mit Forslag er kommen lidt for tidlig; den er ikke rigtig i Kontakt med

C. H. N.s Artikel, da han tilsyneladende selvbestaltet skriver paa 7 à 8 Hundrede Lokomotivfyrbøderes Vegne. Havde jeg tænkt, det var ene Professorer, jeg enlige Fugl var kommen iblandt, var jeg temmelig sikkert bleven hjemme; men saa forstaar jeg ikke, at Foreningen vil ofre Tid paa at faa Eksamensbetingelserne ændrede, da det jo efter C. H. N.s og hans 7 à 8 Hundredes Mening ikke behøves. C. H. N. hører vist udi egen Indbildning til dem, der er udstyret med et saa stort Overmaal af Kundskaber, at han ikke kan lære mere. Jeg ved ikke, hvad jeg mest skal beundre, hans Sangvinitet eller Stupiditet; for det maa jo være en Grad deraf, naar man selv fortæller, man er saa klog. Jeg vil anbefale C. H. N. at gaa lidt i sig selv og ikke lade Egoismens og Selvretfærdighedens Dæmon løbe af med sig. Jeg skulde vel aldrig være kommen til at berøre C. H. N. paa et følsomt Sted, det kunde jo næsten se saadan ud. Der er et gammelt Ord, der siger: Naar man slaar blandt en Flok Hunde, tuder dem, man rammer. Det kan vist passende anvendes her i dette Tilfælde. De tror ikke, der findes nogen, der ikke forstaar Dele af Maskinlæren; det kan De være forvissat om. Det vilde i denne Forbindelse være lidet stemmende med Kollegialitet at nævne Navne; men ved personlig Henvendelse til mig skal jeg — om end ikke med Glæde — give C. H. N. Bevis for min Paastands Rigtighed. Lignende Tilfælde kan suppleres andet Steds fra.

Jeg skrev i min Artikel: »Jeg tror, det gaar mange af mine ærede Kolleger ligesaa.« Det er, hvad C. H. N. faar til Beskyldninger mod 7 à 8 Hundrede. Naar De vil citere, skal De imidlertid citere rigtigt; det er ikke *fair play* at forvanske og paa det Grundlag overdænge med Chikanerier og personlige Udfald.

De forbavses over, at jeg bruger Ordet »kvalificeret«; det synes jeg i Grunden ikke er noget at blive forbavset over. For nogle Aar siden var der en Del ældre Lokfb. i Aarhus og Kjøbenhavn, der fik Undervisning saavel i Maskinlære som i Reglementerne

hos to dertil kvalificerede Kolleger. Hvorfor mon disse Mennesker søgte at udvide deres Kundskaber paa den Maade? Efter C. H. N.s Mening er det jo overflødig; de kunde jo saa prægtigt ved Selvstudium have ordnet de Smaating. Jeg kan ikke tro, Hr. C. H. N. er saa sangvinsk, at han anser alle Lokomotivførere for kvalificerede til at give Undervisning. Jeg synes derfor ikke, C. H. N. behøver at bede om Undskyldning for at bruge Ordet »kvalificeret«.

løvrigt, hvorfor mon Studenterne anvender alle de mange Aar til at høre Forelæsninger paa Universitetet? Ligeledes med alle andre, der læser til en eller anden lovfæstet Eksamen. Hvorfor ofre alle de Penge, som det koster til privat Undervisning, naar man ved Selvstudium kunde opnaa samme Resultat? C. H. N.s »Selvstudium« er temmelig uholdbart; et er nemlig at læse, og et andet er at forstaa; vi er jo ikke alle saa højt begavede som C. H. N.

Videre skriver De: »Mon jeg ikke skulde have meldt mig ved en forkert Afdeling ved Antagelsen paa Værkstedet, hvis jeg da er antaget som Maskinarbejder?« Jeg vil her se bort fra den uartige Skrivemaade, De benytter, og nærmest antage, at Pennen er løbet løbsk. Et underligt Spørgsmaal, eftersom jeg gaar ud fra, at De ved, at Forudsætningerne for at blive Lokomotivfyrbøder er, at man har lært som Maskinarbejder og har arbejdet mindst et Aar paa Statsbanernes Værksteder. Men, skriver De videre, det var ikke der, jeg skulde lære min Profession, nej, men det var der, jeg skulde lære Lokomotivernes Konstruktion med alle deres forskellige Dele at kende; det gør man imidlertid ikke ved at blive sat til een Slags Arbejde. Hr. C. H. N., De synes ikke om min Skrivemaade; denne Gang har jeg tildels anvendt den Maade, De benytter, nu kan De jo selv se, hvilken De synes bedst om; den saglige, tror jeg, er den bedste. Ved Deres Slutningsbemærkninger skal jeg kun opholde mig et Øjeblik. De skriver: Naar jeg ikke forstaaar 1ste Del, kan det ikke nytte, jeg faar 2den Del. Det har jeg imidlertid mo-

tiveret andet Sted i min Artikel, saa det skal jeg ikke komme nærmere ind paa. Det havde været Dem mere værdigt, om De havde lagt Navn til Deres mindre sømmelige Skrivemaade. Nu vil jeg imidlertid haabe, at C. H. N. igennem disse Linier maa hente lidt Balsam til at gyde paa sin saarede Forfængelighed.

Til Slut et Par Bemærkninger til Hr. Ar. Han mener, det er en Insinuation, at jeg skriver: »til vi gennem et dygtiggjort og maalbevidst Lokomotivpersonale kan kræve den ændret.« Jeg skal henvise til de indledende Bemærkninger i min Artikel; efter det kan jeg ikke indse, det er nogen Insinuation.

Naar Eksamensspørgsmaalet kommer til at foreligge, haaber jeg, at Hovedbestyrelsen vil tage Hensyn til mit Forslag, og da er Hensigten med mine Linier naaet.

*Johs. Lohse,*  
Nykjøbing F.

---

## D. L. & L. F.

---

### Nyborg Afdeling

afholdt den 4. Juli Generalforsamling med følgende

Dagsorden:

- Punkt 1. Godkendelse af Forhandlingsprotokollen.
- 2. Godkendelse af Virksomheden.
  - 3. Forslag til Oprettelse af en Kransekasse for Ng. Afd.
  - 4. Valg af Festudvalg.
  - 5. Forslag til Festudvalgets Budget for 1911.
  - 6. Eventuelt.

Afdelingens Formand bød velkommen, og Dagsordenen godkendtes.

ad 1. Protokollen fra sidst afholdte Generalforsamling oplæstes og godkendtes.

ad 2. Formanden oplæste Svar, han havde faaet, paa indsendte Skrivelser til Maskinbestyreren ang. Gardinerne i Op-



holdsstuerne i Nyborg og ang. Rangerførernes Tjenstfordeling. Meddelte, at der fornylig var indsendt Skrivelser angaaende Forbudet mod, at Depotarbejderne i Strib læmper Kullene. Endvidere var i Anledning af en til Lokomotivmesteren indsendt Skrivelse angaaende Permission i Ferien.

Virksomheden godkendtes.

- af* 3. Efter en livlig Diskussion om denne Sag blev der valgt et Udvalg, bestaaende af Lokf. S. Andersen, Lokfb. L. Christiansen og A. Gravesen til at udarbejde Love, der fremlægges næste Generalforsamling til Vedtagelse.
- ad* 4. Valgt blev et nyt Festudvalg, nemlig Lokf. H. M. Petersen, Lokf. S. Andersen og Lokfb. Chr. Hendriksen, O. Sørensen og W. Thorsen.
- ad* 5. Der bevilgedes Festudvalget 100 Kr. for 1911.
- ad* 6. Lokfb. E. Nielsen foreslog, at der blev sat en bestemt Dag for Afdelingens Generalforsamlings Afholdelse i hvert Kvartal.

Toges til Efterretning.

Lokfb. V. Hansen indledede en Diskussion om Lokomotivfyrbødernes Navneforandring.

Flere Medlemmer var af den Formening, at det ikke var ved Navnet, men ved Personens Opførsel i det daglige Liv, at Standens Niveau hævedes.

Generalforsamlingen sluttet Kl. 11.

*Osw. Bøckel.*

### En Fællesudflugt.

I et straalende Sommervejr foretog Korsør, Slagelse og Nyborg Afdelinger den 6. Juli en Udflugt til Skovene ved Nyborg.

Ved Færge 5's Ankomst til Nyborg modtoges Korsør Afdeling af Medlemmer fra Nyborg. Fra Banegaarden marscheredes gennem Byen til de endnu tilbageværende Rester af Nyborg Fæstning, hvorfra man

paa Vandværkshøjen har en fortrinlig Udsigt over Byen, Fjorden og Omegnen. Efter at Selskabet en Tid havde nydt den smukke Udsigt, fortsattes Turen til Christianslunds Skov, hvor der serveredes Kaffe. — Efter Kaffen spadseredes langs Stranden til Teglværksskoven, hvor Skoven ligger saa smukt helt ud paa Klinten og med en storartet Udsigt over Storebelt til Sprogø og Sjællands Kyst. Efter at have faaet en lille Forfriskning gik Turen ad Markstien tilbage til Christianslund, hvor man ved Sekstiden samledes om de i Haven dækkede Borde til Fællesspisning.

Her bød Lokf. Bøckel velkommen og udtalte Ønsket om, at de fremmede maatte føle sig tilfredse her i Dag, saaledes at naar de rejste herfra, det da var med Følelsen af, at det havde været en behagelig Tur.

Lokf. Hoffmann, Korsør, takkede for Modtagelsen og udbragte et Leve for D. L. & L. F.

Lokf. Mortensen, Ng., talte for de fremmede; Lokf. H. M. Petersen, Ng., talte for Damerne, Bockel for Slagelse Afdeling, og endnu mange andre talte varmt og smukt for Organisationen og for den dejlige Tur.

Kl. 8 begyndte Dansen i Skovpavillonen, og trods Sommervarmen svang man sig lystig til Musikens Toner.

I en Pause havde man den behagelige Overraskelse, at Korsør Afdeling lod et Par Steppedansere i Kostume optræde, hvilket vandt almindeligt Bifald.

Ligeledes blev det en Overraskelse, da Nyborg Arbejdersangkor paa 30 Stemmer, bekendt for deres gode Sang ved Sangfesten i Nyborg den 17.—18. Juni i Aar, efter Opfordring fra Ng. Afd. gav Møde i Skoven og fra Orkesterpavillonen sang flere smukke Sange, der i den stille Sommeraften lød overordentligt smukt.

Kl. 11<sup>1/2</sup> afmarcheredes til Trommens Lyd og med lystig Sang til Banegaarden, hvor man med Tak for Sammenkomsten og med gensidig Løfte om næste Aar at mødes ved en lignende Tur bød hinanden Farvel.

## Statsfunktionærernes Laaneforening.

Til Beroligelse for de Medlemmer i D. L. & L. F., som tidligere har udtalt deres Beklagelse over, at D. L. & L. F. ikke havde grebet fhv. Forretningsfører Chr. Niensens bedste Kæphest »Statsfunktionærernes Laanekasse« tjener følgende interessante Oplysninger, som Telegrafmester Thomsen meddelte paa Jernbaneforeningens Delegeretmøde den 11. og 12. Juni d. A.

»Vor Stand« refererer disse saaledes:

Telegrafmester Thomsen gav Oplysninger om Statsfunktionærernes Laaneforening. Antallet af indkomne Laanbegæringer fra Jbf.s Medlemmer var i glædelig Tilbagegang; der var i Aarene 1907—10 indkommet resp. 252, 98, 56 og 37 Begæringer. Af de i afvigte Aar bevilgede samtlige 182 Laan var dog de 125 tilfaldet Jernbaneetaten (Jbf. 41, Forb. 84).\* *Desværre maatte det siges, at Jernbanefolkene forholdsvis havde talt de fleste daarligere Betalere; det samlede Tab, Foreningen havde lidt i de 4 Aar, var 13,161 Kr., og heraf var tabt paa Jernbanefolk 11,000 Kr. Taleren anbefalede derfor indtrængende Foreningens Tilidsmænd at øve skarpere Kritik overfor de Laanbegæringer, som de fik forelagt til Udtalelse.*

Tager man Hensyn til, at nævnte Fornings Princip er Gensidighed, maa vi prise os lykkelige over, at Medlemmerne i D. L. & L. F. ikke kan tilkomme nogen Andel i disse mindst af alt smigrende Udtalelser om Jernbanepersonalet.

Desværre erhoder man ingen Oplysning om, hvor stort et Beløb hver enkelt Laantager herefter skal betale udover den Sum, han alt har erlagt for det modtagne Laan. Forhaabentlig nærmer dette sig ikke — Agerrenter.

Med Rette tør man sige, at Chr. Niensens Kæphest nu har forvandlet sig til en affæddig Krikke. Et Tidsspørgsmaal er det

\* Udhævelsen foretaget af os.

Red.

vist, om ikke den i Ojeblikket saa højt priste Forhandlingsret ikke kommer til at lide samme Skæbne.

Lad os blot se Tiden an!

Felix.



### Rejseselskab.

En Rejseselskab til Norge i Dagene fra den 19.—25. August ønskes.

**K. Christensen**, Lokfrb.,

Oluf Bagersgade 56, Odense.

### Bytning.

En Lokomotivfører og en Lokomotivfyrbøder i Aalborg ønsker at bytte med Kolleger enten i Sorø, Assens eller Nykjøbing F.

Billet modt. Red.

### Bytning.

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

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

### Bytning.

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

### Bytning.

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

Billet modt. Red.

Logi!=====Logi!

**Husk Ølhallen**  
Gothersgade 32, Fredericia.

M. RASMUSSEN

Logi!=====Logi!

**Kød!** C. ANDERSEN, Slagtermester, Gasværksvej 21.

1ste Klasses Varer. Billige Priser.

Prima Fars 30 Ø. og Hakkebøf 45 Ø. pr. Pd.

Varerne bringes overalt. Tlf. Vester 468 x.



**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.



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

Haand- og elektr.  
Reparationsværksted.

„Den forgyldte Støvle”,

10 Istedgade 10.

☞ 3die Sted fra den ny Banegaard. ☞

**Skotøjsmagasinet BILLIGHEDEN**

Sønder Boulevard 48,

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

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

Ottilia de Padua Reissig.

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

Har i en Aarrække leveret Uniformer og civilt Ar-  
bejde til Embedsmænd ved de danske Statsbaner.

**Afklippede Frimærker,**  
Stempelmærker, Privatbanemærker og Vel-  
gørenhedsmærker købes til 1 Kr. pr. Pund.  
(20 Øre pr. 100 Gram).  
**Viggo Gundel, Struer.**

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

**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).*



**Herm. N. Petersen & Søn**

Kgl. Hof Pianofabrik

:: Lev. til det spanske Hof ::

Pianoer fra 750 Kr.

Flygler fra 1350 Kr

Udenlandske Pianoer fra 450 Kr.

Salg kontant og billigste Afbetaling

**Bredgade 23, Kjøbenhavn**

Filialer i alle større Provinsbyer

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

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

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

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

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

**A. MUNCK, Overstykkemagasin**  
ISTEDGADE 87 Telf. Vester 283 x  
Leverandør til de fleste Jernbanefunktionær. Hustruer.

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

Stort Udvalg i alle  
Slags Møbler  
fra egne  
Værk-  
steder

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

Garanti  
gives og  
Afbetaling indrømmes solide Købere

### Adressefortegnelse.

Formanden:  
Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 34  
Esbjerg.

Hovedkassereren:  
Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16<sup>III</sup>, Kjøbenhavn V.

Redaktionen:  
Lokf. P. Hansen, Gjedser.

Maskinpersonalets Fruer bør købe hos **A. Bonnesen, Istedgade 98.**  
Deres Gatte  
NB. Naar denne Annonce medbringes, gives kontant 10 Procent Rabat.

## Livsforsikringselskabet „DANMARK“.

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

## 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 Ryggade 4<sup>a</sup> tv. Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.