



Nr. 2.

15. Januar 1911.

11. Aarg.

Lægevidenskabelige Betragtninger

over

Katastrofen ved Mühlheim a. Rh.

(Af Dr. Pickenbach, Berlin).

Som vi tidligere har nævnt, har dette Jernbaneuheld foruden store Diskussioner saavel i Rigsdagen som Dagspressen ogsaa kaldet Lægevidenskaben frem paa Arenaen, hvoraf vi i efterstaaende skal gengive en Afhandling om dette Spørgsmaal. Hr. Pickenbach udtaler:

Det er ikke min Hensigt her at udtale mig om de ved Jernbanekatastrofen ved Mühlheim forekomne Tilskadecomster eller over den der tilstedeværende Lægehjælp; jeg vil derimod forsøge at belyse Aarsagen til Ulykken, som jo har været Genstand for en indgaaende Debat saavel i Deputeretkamret som Rigsdagen, ud fra en Læges Standpunkt. Det er vor Pligt foruden Helbredelse af Sygdomme ogsaa saavidt muligt at forebygge saadanne Uheld, som er den egentlige Anstifter til disse.

Som Følge deraf maa vi beskæftige os med de i Almindelighed gældende Samfundsforhold og Samfærdselsmidler, med Færnerne og de trufne Sikkerhedsforanstaltning-

ger, prøve de sidstnævnte, om de svarer til den menneskelige Organisme, om de er hensigtsmæssige og tjenlige dertil, saa at vi evt. kan gøre Teknikerne opmærksomme paa, hvor de maa søge de menneskelige Svagheder og tage Hensyn til de efter deres Natur bestaaende Fejl. Jeg vil her hverken anklage eller forsvare, men som Læge kun anstille nogle Betragtninger over Jernbanesignaler, for saavidt dette Spørgsmaal angaar Mennesket.

Efter hvad Dagspressen meddelte, har Lokomotivføreren for Eksprestoget, Garbe, ikke respekteret Stopsignalet, hvorved hans Maskine stødte sammen med den sidste Vogn i et forudgaaende Tog, hvilket havde mange Menneskers Død og svære Kvæstelser til Følge.

Altsaa ved, at et Menneske har overset et Signal, er der passeret en Ulykke, der stærkt minder om den store Katastrophe paa Højbanen i Friederichsstrasse. (Her styrtede som bekendt Vognen ned paa Gaden. Red. Anm.) Da der nu fra teknisk Side bliver paastaet, at saavel Banegaards- som Signalanlægene ved Mühlheim skal være de bedste efter Nutidens Erfaringer, hvilket med det foreliggende Tilfælde for Øje vil sige, at det her drejer sig om teknisk Fuldkom-

menhed, saa maa man uvilkaarlig, eftersom disse Signaler ubetinget er bestemt for den menneskelige lagttagelsesevne, spørge: Er nu ogsaa Menneskets Sinds- og Legemsorganer saa fuldkomne, at man fuldstændig og med Sikkerhed kan forlade sig derpaa; thi kun dersom begge Dele er fejlfri, er den fulde Garanti og Driftssikkerhed til Stede.

Som bekendt er de almindelige Indkørsels- og Stopsignaler beregnede for Øjets lagttagelsesevne. Forudsat at Signalerne er opstillede i tydelig og sigtbar Afstand, at de fungerer rigtigt, at Lokomotivføreren har fysiologisk normale Øjne, saa kan der desuagtet dog opstaa Forvekslinger, idet der ved normale Synsorganer, resp. Sansorganerne, dog altid klæber Mangler, hvilket vi i det efterstaaende vil erfare.

Vi kender dog alle vore Øjnes fysiologiske Ufuldkommenhed, t. Eks. Lysets Irradiation¹, de entopiske Fremtoninger², de positive Afbildninger, Farvernes Komplement o. s. v. Hvor ofte er vi ikke udsatte for optiske Bedrag eller irriteres af Skyggebilleder eller slet ikke iagttage Genstande, som ikke er helt markerede paa deres Baggrund, og hvor hurtigt blændes ikke vort Øje af Solstraalerne. Hvor forskelligt vurderer vi ikke den samme Afstand ved Naturens forskelligartede Belysning. Og hvor meget kan man ikke endnu anføre i den Retning.

Vel ser vi med Øjet, men for at faa Forstaaelsen, maa vi meddele det til Hjærnen. Hvor meget findes og foregaar der ikke indenfor det legemlige Øjes Synskreds, som vi slet ikke lægger Mærke til, netop fordi Aanden ikke er indstillet dertil. Hvor ofte stirrer man ikke paa en Genstand, Øjet er rettet paa den, men man sanser den ikke, eftersom Hjærnen er beskæftiget med andre

Ting. Ogsaa det modsatte Tilfælde kan forekomme. Det er vel saaledes passeret for enhver, at vedkommende t. Eks. har læst andre Ord end dem, der stod trykt paa Papiret, og her har netop det aandelige Øje haft Overmagten. Befinder man sig under den Indskydelse at se en bestemt Genstand, saa ser man den undertiden, saa snart noget lignende optræder for det legemlige Øje, dog opdages Forvekslingen først, naar man af de andre Sansorganer er gjort opmærksom paa sin Fejltagelse. Heraf forklares Uoverensstemmelsen mellem det formentlig sete og det virkelig tilstedeværende ved normale Øjne.

Det vilde her med Lethed lade sig gøre at fremdrage betydeligt mere, hvilket dog kun vil medføre en stærk Overskridelse af Grænserne for det foreliggende Emne. Og da disse Forhold forøvrigt er os alle bekendt gennem Sindsorganernes Fysiologi, maa denne korte Rekapitulation være tilstrækkelig forstaaelig.

Vi vil nu overføre det hele paa vore Forhold: Lokomotivføreren ser med de legemlige Øjne stadig Signaler, som hovedsagelig skifter mellem »Stop« og »Fri Bane«, imellem skraat og vandret stillede Arme og ligeledes grønne og røde undertiden hvide Lys. Betænker man nu, at Manden under sin Kørsel, som vi kun vil ansætte til nogle Timer, passerer et ret stort Antal Stationer, hvor der er anbragt ikke saa faa Signalmaster, hvis Arme, evt. de resp. Lys, stadig veksler som ovenanført, saa ser hans Øjne under den hurtige Kørsel et Utal af ensartede Billeder. Hjærnens Opgave er her at forarbejde det hele, at tage et bestemt Sigte, at sortere og fastholde, men samtidig forglemme det ubrugelige med en Hurtighed, der staar i et bestemt Forhold til Kørehastigheden. At de menneskelige Sindsorganer ikke er absolut udrustede dertil, er efter det forud bemærkede let at forstaa, selv om ogsaa mangt og meget opnaas gennem en vis Øvelse. Til Fuldkommenhed naar de aldrig.

Hertil kommer saa yderligere, at Lokomotivføreren sædvanligvis ser Signalerne

¹ Bestraaling, den Illusion, at stærkt lysende Genstande (paa mørk Grund) synes større, end de i Virkeligheden er.

² Som man iagttager ved at se i et Spejl eller med lukkede Øjne eller det Fænomen, at man kan se Genstande, der ligger i ens eget Øje, naar de kaster Skygge paa den Del af Nethinden, hvor Synsbilledet dannes.

gennem Førerhusets Glasruder, hvorved Lysstraalerne brydes, førend de træffer Øjet. Under vanskelige Vejrforhold som Regn, Sne, Taage, Kulde eller ved Støv og Solskin forstærkes disse endnu mere. For at undgaa saadanne Brydninger læner Føreren sig mange Gange ud af Maskinens aabne Sider, hvorved Billederne, som naturligt er, bliver misvisende. Øjnene, resp. Hjærnen, faar et helt andet Indtryk, eftersom Billederne ses under en hel anden Vinkel.

Desuden staar Manden ikke paa den lige Jordflade, men paa sin Maskine, der for mange Togs Vedkommende bevæger sig med en Hastighed af 80–100 km, i specielle Tilfælde endnu hurtigere. Han ser altsaa i hvert Sekund Signalet i en anden Afstand. For det andet bliver Billedet ved Maskinens Rystelser, som Øjet sammen med Legemet maa udføre, ødelagt.

Lokomotivet nærmer sig ikke altid Signalmasten i lige Linie, men følgende Sporet, og bortset fra Fald og Stigning løber det undertiden i Kurver til venstre eller højre. For at kunne udføre denne Kørsel maa Togene, selvfølgelig maa ogsaa Maskinen af Hensyn til Centrifugalkraften, staa skraat paa Sporet, med andre Ord: den ene Side ligger højere end den anden, hvad der har til Folge, at den paa Maskinen staaende Person ser Signalet i skraa Stilling. Dette er naturligvis ensbetydende med, at den betræffende Lokomotivfører maa se Signalet under helt andre Synsvinkler end et Menneske, som befinder sig staaende paa Jorden. Men dette Forhold kan uden Tvivl nemt medføre Forvekslinger og Uoverensstemmelser.

Alt efter Vejrligets forskellige Lysforhold ved Regn, Sne, Taage, Storm o. s. v. forandres samtlige Billeder. Signaler, som maaske er særdeles sigtbare og kendelige paa en mørk Baggrund, vil ikke være til at skelne under klart Solskin og omvendt ligesaa. Altsammen Ting, hvis Grund maa søges i vore Sindsorganers Ufuldkommenhed.

Dernæst maa vi fremfor alt tænke paa, at, som ovenfor sagt, ifølge Kørselens Ha-

stighed maa de iagttagne Billeder, som Hjærnen gennem det legemlige Øje modtager, hurtig veksle, hvilket naturligvis atter bliver sværere, efterhaanden som Farten øges. Derved fremkommer imidlertid Fejlene, thi mens det aandelige Øje endnu fastholder det foregaaende Billede og tror at se dette, har det legemlige Øje allerede forlængst modtaget et andet indenfor sin Synskreds. Herved forklares let Indtrykkenes Uoverensstemmelse og det faktiske Sammenhæng.

Medens det fremdragne saa at sige kun har været rent fysiologiske Ting, maa vi dog i denne Forbindelse ogsaa gøre opmærksom paa nogle andre Forhold. Lokomotivføreren har foruden Pligten til at bemærke Signalerne ogsaa sin Maskine at passe; han maa altsaa i den Retning yderligere anstrenge sig i aandelig Henseende. Selv om et Øjebliks aandelig Afledning for at opnaa en bedre Indprentning af det observerede bidrager til at skaane Øjet, saa kan netop ved en saadan aandelig Hvile let i det nødvendigste Tilfælde en Gang blive ladet ude af Agt. Dette skyldes Hjærnen for langsomme Funktion, men som dog fuldstændig ligger indenfor det »normale« Omraade. Den menneskelige Hjærne kan netop ikke udføre, ikke efterkomme, hvad der i teknisk Henseende forlanges af den. Eksempler fra andre Omraader lader sig let paavise.

Desforuden maa vi tage i Betragtning, at Lokomotivføreren er underkastet de samme vekslende Sindsstemninger som andre Mennesker. Man er daglig paa forskellig Maade disponeret, har undertiden visse sjælelige eller lettere legemlige Lidelser som Snue, Hovedpine, lettere Fordøjelsesvanskeligheder o. s. v., Forhold, som vel ikke gør En arbejdsudygtig, men som dog virker trættende under Arbejdets Udførelse og derfor har en vis Indflydelse. Hvor let afledes ikke Opmærksomheden fra Gerningen af huslige Forhold, Sorg over Familieforhold eller lignende. Medens disse menneskelige Egenskaber ikke spiller saa stor en Rolle i

andre Erhvervsgrene, *er de derimod i Lokomotivføreren's tjenstlige Virksomhed af en overordentlig Betydning.*

Da vi har set, at Mennesket hverken i Sinds- eller Legemsorganerne eller det daglige Liv frembyder noget fuldkomment, saa kan det ikke opstilles som et Sidestykke til den moderne Teknik, hvad der i vore Dage — med Henblik paa Temaet i denne Artikel — dog er Tilfældet for Lokomotivføreren's Vedkommende gennem de Fordringer, som der under Henvisning til de udviklede Signalanlæg, ved stærk Trafik og den forøgede Hastighed stilles til ham. Er der maaske tidligere forekommet Katastrofer af lignende Art og opstaaet paa samme Maade som Mühlheimer-Ulykken, saa maa Aarsagen til disse søges i den daværende Tekniks Mangelfuldhed.

Omend vi af Dagspressen har erfaret, at nævnte Banegaardsulykke er sket til Trods for, at de sidste og mest indgaaende Erfaringer paa det tekniske Omraade har fundet Anvendelse, altsaa at den ene Del maa betragtes som at være tilnærmelsesvis fuldkommen, saa maa vi i tilsvarende Grad sørge for, at Modparten, med andre Ord: at Lokomotivføreren uddannes og udvikles bedre end forhen.

Men selv om ogsaa Tilfældet er, at denne er udmærket uddannet i Kundskaber, besjælet af den mest udprægede Pligtopfyldelse, hvilket man selvfølgelig har Grund til at tro er Tilfældet, saa er det dog kun Mennesker, hvis Legems- og Sindsorganer fra Naturens Haand besidder de foran omtalte Fejl, som ikke lader sig afskaffe eller ændre.

Man ser heraf den Kendsgerning, at en Formerelse af Signalerne kun vil afstedkomme endnu større Forvirring. Opstillingen af endnu en Lokomotivfører paa samme Maskine til yderligere Kontrol af Strækningen og Signalerne vil heller ikke forøge Sikkerheden, da ogsaa han som Menneske lider af de samme Svagheder som den anden. Vi kan derfor kun anbefale, at de tekniske Autoriteter ogsaa overtager denne Side af Sagen og her opfinder Midler, som

uafhængig af de betræffende Tjenstmænd formaar at bringe et Tog til Standsning, saa snart der er slaaet Stopsignal. Naturligvis bør ikke Sorgløshed og Ligegyldighed fremelskes hos Lokomotivføreren, men der er dog altid den forhaanden værende Mulighed, at der, hvor Sind og Forstand lader Mennesket i Stikken og hensætter dette i en fysiologisk Uvirksomhed, ikke let forekommer Tildragelser, som kan bringe Død og Fordærvelse blandt de rejsende.

— — — —

Af foranstaende Artikel, som er gengivet efter »Medizinischen Klinik«, Ugebladet for praktiserende Læger i Tyskland, mærker man tydelig den, om man saa maa sige, nationale Uro, som nævnte Togsammenstød har fremkaldt indenfor de forskellige Kredse i den tyske Befolkning. Omend vi lige saa lidt som vore Kolleger syd for Grænsen kan sanktionere Forfatterens Forudsætninger, der ikke i alle Punkter er overensstemmende med Virkeligheden, findes der i Artiklen dog mange gode og bemærkelsesværdige Vink. Ikke desto mindre maa vi advare mod at understøtte Bestræbelser, som har til Maal at indføre automatiske Systemer for Togenes Standsning.

Det lader sig nemlig ej benægte, at Signalernes automatiske Afhængighedsforhold ubetinget formindsker Interessen for Tjenesten, Ansvarfølelsen og den aandelige Virksomhed i sin Helhed, og at et saadant Bremsesystem yderligere kun vil blive en ny Kilde til Genvordigheder for Lokomotivførerne, hvoraf der i Forvejen mellem Aar og Dag sandelig gives tilstrækkelige.

Efter vor Opfattelse af de fysiologiske Betragtninger i foranstaende Artikel maa vi indrømme, at omend en god aandelig Uddannelse i Forbindelse med tilsvarende sociale Levevilkår er de bedste Betingelser for Driftssikkerheden, saa bør man dog ikke forglemme at tage et andet og lige saa vigtigt Moment med i Betragtning, naar Talen er om Driftssikkerhedens Forbedring, nemlig Strækningskendskabet. Lokomotivføreren maa fremfor alt og til enhver Tid nøjagtig

vide, hvor han befinder sig, uanset under hvilke Vejrforhold han færdes i.

Desværre maa vi tilstaa, at det ikke altid er Tilfældet, ja der vil endog kunne nævnes Eksempler paa, hvorledes hverken Føreren eller Fyrbøderen blot tilnærmelsesvis har været lokaliseret paa den tjenstgørende Strækning. Vel skal vi ærligt tilstaa, at Lokomotivpersonalet ogsaa selv bærer en Del af Skylden for dette Misforhold, omend Hovedskylden vel nærmest maa tillægges det velbekendte Sparesystem. Vi har ingen Grund til at hemmeligholde dette, thi lige saavel som det er vor Pligt at henlede Opmærksomheden paa Forhold, som for Driftssikkerhedens Skyld trænger til Ændringer, saa er det jo dog kun til vort fælles Bedste og egen Interesse, saafremt der her indføres Forbedringer af de nuværende Forhold.

Selv om der fremkommer og indføres nok saa mange automatiske Bremseopfindelser eller træffes nok saa mange Forsigtighedsregler under kolossale Udgifter, kan Lokomotivet dog aldrig forvandles til en Automat, ligesaa lidt som selv de strengeste Bestemmelser og Disciplinærstraffe vil være nogen Garanti for en forøget Sikkerhed. Og selv de mest udsøgte moralske Kvaliteter blandt Personalet vil ved en eller anden given Lejlighed dog svigte, saafremt Sparesystemet og ikke Driftssikkerheden anvendes som Grundsætning eller Ledemotiv.

Moderne Jernbanedrift.

(Fortsat).

Det i Illustrationen gengivne Iltogslokomotiv paa London- og Sydvestbanen løber paa Strækningen London—Plymouth, hvor der er etableret en direkte Forbindelse med mange oversøiske Dampskibslinier. — Togene tilbagelægger denne Strækning, som udgør 365 km, i 4 Tim. 7 Min. uden at standse, hvilket selvfølgelig ogsaa kræver Maskiner af ligesaa stor Udholdenhed som Styrke.

Maskinerne hviler paa 3 sammenkoblede Aksler, hvis Hjul har en Diameter paa 6 Fod, samt 2 Løbere, der er anbragte i en Truck, og hvorpaa Røgkammeret hviler. De 4 Cylindre, hvis Størrelse er ensartet, har en Diameter paa 43 Tommer med et Stempelslag af 38 Tommer. Disse Maskintyper, der er udført efter de i en Del Aar i England benyttede Iltogsmaskiner for Kørsel over lange Distancer, har indtil for c. 2 Aar siden ogsaa været anvendte paa Great Western-Banen.

Denne lod imidlertid da i sine Værksteder i Swindon bygge en ny Type af Maskiner, som har en Del tilfælles med det amerikanske Atlantic-Lokomotiv. Som det fremgaar af Fig. 4, er Maskinen forsynet med 20 Hjul og er den førstnævnte betydelig overlegen, saaledes at den i Øjeblikket er Englands største Lokomotiv. Den anvendes paa Strækningen London—Plymouth.

Ved at anbringe det bageste Sæt Hjul var det muligt at forlænge Kedlen med 8 Fod samt forøge Fyrkassens Hedeflade. Af de 4 Cylindre ligger 2 udvendig, som virker paa den midterste Aksel, og begge de andre indvendig, virkende paa den forreste Aksel. Cylinderdiameteren er noget mindre end paa London- og Sydvestbanens Lokomotiver, men til Gengæld er Damptrykket højere, foruden at Maskinen arbejder med Overheder. Driv- og Kobbelhjul er 8 Tommer højere end paa forannævnte Banes Lokomotiver, altsaa 80". Desuden har de en betydelig Mervægt og nærmer sig stærkt de berømte amerikanske Mammuthlokomotiver. Med en Totalvægt af 142 Tons inkl. Tender har de overtruffet de store Cardeanlokomotiver paa den Kaledoniske Bane, der befordrer Eksprestogene paa den engelsk-skotske Vestkystlinie og hidtil har været regnet for Kongerigets største Maskiner.

Forøvrigt er Englænderne ved Beregningen af Lokomotivvægten bedre stillet end de fleste andre Lande, idet Jernbanebestemmelserne tillader et Akseltryk paa 20 Tons. Til Sammenligning hermed skal vi anføre, at Belastningen i Frankrig og Belgien kun

maa udgøre 18, i Tyskland 16 og i Italien og Østrig endog kun 14,5 Tons.

Vedvarende Kørsel, d. v. s. Hastigheder paa 90 km og derover, som strækker sig over flere Timer, hvilket er Tilfældet i England, opnaas kun af faa Iltog i andre Lande. Dog nærmer Frankrig sig stærkt derhen og overtræffer endog Englænderne paa enkelte og kortere Strækninger. Paa den franske Østbane anvendes saaledes Compoundmaskiner med 4 Cylindre, som paa Linierne Paris—Belfast (443 km), til Nancy (353 km) og til Charleville (224 km) beforder Tog med indtil 300 Tons Vægt og en *Gennemsnitshastighed* af 85 km. Opholdstiderne er her indskrænkede til det mindst mulige. De opnaaede Hastigheder naar undertiden op til 100 à 120 km pr. Time, hvilket dog kun forekommer paa særlig gunstige Strækninger.

En Rekord i Kørsel over lange Strækninger har Toget, som løber fra London til Fishguard i Syd-wales sat. Hele Banelængden, der er 421 km, tilbagelægges nemlig i $4\frac{1}{4}$ Time, hvad der giver en *Gennemsnitshastighed* af over 100 km pr. Time.

I Almindelighed gælder den Anskuelse, at man lettest opnaar de største Hastigheder paa lige Strækninger, hvilket ogsaa til en vis Grad er Tilfældet; dog bør man ikke forglemme, at Driftssikkerheden samtidig formindskes. Der gives saaledes Linier af uhyre Længder uden en eneste Kurve, t. Eks. Præriestrækningerne paa de nordamerikanske Baner, hvor der findes flere lige Linier paa mange Mil. I Texas og Nymexiko findes en lige Strækning paa 35 og en anden paa 69 km Længde. En Strækning paa 132 km har desuden kun nogle smaa og umærkelige Kurver.

Den længste »kurveløse« Linie i Verden er sikkert Strækningen fra Valparaiso til Buenos Aires, som er 331 km lang. Her har det vist sig, at den hurtige Kørsel ikke er ufarlig. Naar t. Eks. et Eksprestog gennem sin Hastighed er bragt til Slingring og bevæger sig fra den ene Skinnestreg til den anden, opstaar der visse bestemte Sidebevægelser, som stadig bliver stærkere og

først formindskes, naaar Toget ved at passere en Kurve presses over mod den yderste Skinne. Mangler nu saadanne Kurver, vil denne Slingren kunne tiltage og forhøjes saa stærkt, at Hjulene arbejder sig op over Skinnerne paa den ene Side og fremkalder en skæbnesvanger Katastrofe. I vor Tid undgaar man derfor hellere at anvende de lange og lige Strækninger, end man søger at fremkalde dem.

(Fortsættes).

Tjenstnumrene.

Til Højnelse af Statsfunktionærernes Stilling i vort Samfund finder jeg det som givet, at vi alle fritages for Nr., i hvert Fald, at vi ikke tiltales med Nr., ej heller paa Breve, Fripas og Skrivelser, der tilsendes os fra Administrationen. Om der paa Kontorerne for en Lettelses Skyld benyttes Nr. i Protokollerne, kan jo for den Sags Skyld være os ligegyldigt, naar det ikke offentlig maa skrives eller udtales.

Og jeg kan ikke forstaa, at en af mine Kollegaer finder, at det at bære et Nr. er noget saa dejligt, og hvor den Behagelighed ligger, kan jeg heller ikke finde. Der vil dog sjældent indtræffe det Tilfælde, hvor flere Funktionærer har de samme fulde Navne, og skal det indtræffe i et enkelt Tilfælde, saa kan dog Byens Navn bruges, hvor en af de interesserede er fra. Og Øgenavnene, som Forfatteren skriver om, har man jo intet Bevis for, at de bliver flere, fordi vort Nr. undlades. Men man ser jo i vore Dage, at Øgenavnene falder mere og mere bort; vor oplyste Tid kræver simpelthen saadanne Tings Afskaffelse. Saa godt som alle søger at tilkæmpe sig saa megen Intelligens som muligt. Og da det jo ikke kan siges, at man er i Besiddelse af Intelligens, naar man giver hinanden Øgenavne, undlader man dette og vil i Fremtiden undlade dette, om ogsaa vi kommer af med Numrene.

Og i Tilslutning til Red.s Bemærk-

ning, at der ikke anvendes Nr. ved andre og større Kategorier indenfor Jernbanen, hvorfor saa ikke af med Systemet over det hele. Maa jeg spørge, hvortil den Forskel, vi er jo alle lige gode Borgere i det Samfund, vi lever i, hvad Stilling vi saa end indtager som Statsfunktionær, og kan vel nok stille Krav om Fritagelse af Nr. Vi er hverken underlagt Militær- eller Fængselsreglementer; lad os derfor faa den Sag frem. Vi kan jo passende, nu det stunder mod den Tid, der skal være Hovedgeneralforsamling, her i Bladet drøfte Systemets Afskaffelse og saa indsende et Forslag omhandlende denne Sag til Generalforsamlingen i April.

Frantz C. Nielsen.

Separatisterne som Tuskhandlere.

I Anledning af en til Depoterne udsendt Kundgørelse angaaende Leveringen af Lastingshuer hvert andet Aar, vil det være af største Interesse straks at beskæftige sig med dette Spørgsmaal og med saa meget større Grund, som Fremkomsten kun skyldes en lille Brøkdæl af Lokomotivførerne fra »Statsbanernes Lokomotivfører-Forening«.

Selv om man maa anerkende Hr. Maskindirektørens Fremgangsmaade ved at lade hele Personalet afgøre, hvorvidt det ønsker denne Reform paa det foreslaede Grundlag, kan det dog ikke undgaas, at Forslaget af den største Del af Personalet er blevet modtaget med Mistro.

Det er let forstaaeligt, at Administrationen godt kan gaa med til en saadan Forandring, eftersom en Lastingskaskets Værdi næppe udgør det halve af, hvad en Klædeskasket koster. Men er Personalet ogsaa tjent med en Ændring i den tiltænkte Retning? Svaret maa her blive et bestemt Nej! — Naar lige undtages ganske enkelte Tilfælde, kan Levetiden for en Klædeskasket ikke ansættes højere end til 1 Aar, men da en Lastingskasket næppe holder mere end den halve Tid, vil den overvejende Del af

Personalet altsaa med Tiden komme tilkort med deres Hovedbedækning. Skal der indføres en retfærdig Ordning, da bør det være Udleveringen af en Sommerkasket uden Afkortning i det bestaaende Uniformsreglement.

En anden og endnu vigtigere Side af Sagen er, om ikke Resultatet, saafremt Ændringen med Tiden skulde blive obligatorisk, vil blive det samme som for en Del Aar siden, da et Par Lokomotivførere paa deres Kollegers Vegne forhandlede med Administrationen om Udleveringen af Beklædningsgenstande og motiverede deres Forslag med, at Lokomotivpersonalet til Gengæld nok vilde nøjes med en Kappe hvert 3die Aar (Kapperne udleveredes den Gang hvert 2det Aar). Selvfølgelig modtoges Tilbudet med Glæde af Administrationen, men de ansøgte Beklædningsgenstande — de kommer senere, og forhaabentlig i vor Tid. Lokomotivpersonalet har i hvert Fald ventet i mange Aar paa, at deres Tur vel snart maa komme.

Med det foreliggende Emne for Øje maa vi, selv om Separatisterne om Sommeren føler sig i en mistænkelig Grad paavirkede af Solens brændende Straaler, hellere sige »Farvel Kasket«, og saafremt hver især af os maatte ønske det eller anse det for en Nødvendighed, privat anskaffe en Sommerhue. I modsat Tilfælde vil det nemlig ellers let gaa som med Bonden, der gav sin So Flæsk.

Hr. Holm og hans Kammerater har endnu aldrig vist sig som fremsynede Diplomater og nyder ejheller en saa stor Popularitet blandt det samlede Personale, at de vil kunne faa Folk til at tro, at Bytningen af en Vare med en dito af ringere Kvalitet kan være fordelagtig, i Særdeleshed naar der skal tages Hensyn til, at Varigheden skal være den samme.

Med et: Huen af for Statsbanernes Lokomotivfører-Forenings »Idealer«!

tegner

Deres

Peter Kjøbenhavnner.

D. L. & L. F.

Til Medlemslisten.

Thisted Afdeling.

Indmeldt $\frac{1}{1}$ —11:

Lokomotivfører N. F. Schilling.
» fyrb. H. C. V. Andersen.

Nyborg Afdeling.

Indmeldt $\frac{1}{4}$ —10:

Lokfrb. C. C. Larsen, Ng.
» W. M. Thorsen, Ng.
» H. J. L. Rosted, Ng.
 $\frac{1}{7}$ —10: » C. O. Rasmussen, Assens.
 $\frac{1}{8}$ —10: » H. P. Danielsen, Ng.

Slagelse Afdeling.

Indmeldt $\frac{1}{11}$ —10:

Lokfrb. M. Sørensen.

Korsør Afdeling.

Indmeldt $\frac{1}{11}$ —10:

Lokfrb. A. E. Gustafsen.

* * *

Paa Grund af Pladsmangel er en Artikel, signeret *Jens Gnistfanger*, samt Artiklen »Lokomotiv-Hygiejne« udskudt til næste Nummer.

Auditørloven i Folketinget.

(Fortsættelse af Ivar Berendsens Tale).

Jeg har selv i 4 Aar svælget i »S. f. A«, og jeg kan sige, at Styrken af ens Glæde, naar man ikke behøver at skulle motivere »Som forrige Aar«, kun kan ligenes ved Styrken af ens Overbevisning om, at Bevillinger, der en Gang vare givne at administrere med, aldrig kunne gaa nedad.

Altsaa »S. f. A«.: Som forrige Aar, var den foreløbige Auditør indtil nu, og nu skal han gaa over som fast Institution, uskyldig, som Fortsættelse, og som Lovfæ-

stelse. Udover noget Statistik faa vi saa at vide som Motivering, at »det er Ministeriets Formening« — og det er naturligvis en meget behagelig Formening for Ministeriet — »at den bestaaende Ordning har virket overordentlig heldigt«, »og«, tilføjes der, »man har Grund til at tro, at den ogsaa har skabt Tilfredshed blandt Statsbanernes Personale«. Maa jeg spørge den højtærede Trafikminister, hvorfra han har den Tro? Det kan være, det er fra nogle Henvendelser i Trafikministeriet af tilfredse Mennesker, men fra Personalet har han ikke erfaret noget desangaaende, og det endskønt der den 4. Maj dette Aar er kommet en Bekendtgørelse, udgaaet fra Trafikministeriet, om, til hvem man skal henvende sig, naar man ønsker at lære Personalets Stilling at kende. Man skal henvende sig til dets Hovedorganisationer. Ja, der staar endog i Bekendtgørelsens § 2, naar man skal spørge. Der staar, at man skal spørge hver Gang der forberedes Lovændringer vedrørende Personalets Rettigheder eller Pligter.

Nu kan den højtærede Trafikminister, hvis han bliver tilstrækkelig suffleret fra Jernbanevæsnet, sige, at det at ansætte en Auditør ved Statsbanerne er ikke nogen Forandring i Personalets Rettigheder og Pligter, og det er med den Formalisme, som udmærker Administrationsjurister, formelt rigtigt. Men saa har man heller ikke Lov til i Lovforslagets Motivering at paakalde Personalet, naar man ikke har spurgt det, og naar det ikke under nogen Form, siden Auditøren er kommen, har haft Lejlighed til, ud over Udtalelser i dets Fagpresse, som ikke er noget officielt Organ overfor Ministeren, at udtale sig om Auditøren og navnlig ikke om Retsordningen. Jeg ved godt, at der er en Misstemning i det skjulte, ganske særlig i Statsbanernes Administration, overfor den omtalte Bekendtgørelse. Jeg har overfor den højtærede Indenrigsminister og den højtærede Finansminister haft Lejlighed til i de sidste 14 Dage at vise, at jeg vidste om denne Misstemning i det skjulte, og ogsaa at tale om den ganske

uforbeholdent, sige min Mening om, hvorledes den holdes i det skjulte. Det ved jeg altsaa meget vel, men Bekendtgørelsen eksisterer og skal efterleves.

Nu ved jeg ogsaa meget godt, hvad Statsbaneadministrationen vil svare den højtærede Trafikminister, naar det meddeles den, at Folketingsmanden for Københavns 2den Valgkreds har forlangt, at denne Sag skulde gaa til Organisationerne, og at de derfra indhentede Oplysninger skulde forelægges for det Udvalg, som jeg nok med den højtærede Formands Tilladelse maa sige, jeg haaber vil blive nedsat, naar jeg paa dette Tidspunkt ikke foreslaar noget i saa Henseende. Den højtærede Trafikminister vil faa det Svar: Vi havde allerede i April Maaned gjort opmærksom paa, at Jernbaneforeningen og Jernbaneforbundet ikke fyldestgøre de Betingelser, som findes i Bekendtgørelsen, hvor de for Resten ere nævnte netop som Bærere af Forhandlingsretten indenfor Jernbanevæsenet, idet der er nogle Læger, som ere Medlemmer af Jernbaneforeningen, og saa er der det med nogle Værkstedsarbejdere o. s. v. Jeg vil haabe, at den højtærede Trafikminister vil tage en forsvarlig Kost og feje til Side alt dette Formalitetskram og sige til Generaldirektionen: Mine Herrer! Denne Bekendtgørelse, som eksisterer og skal efterleves, skal efterleves saa betids, at Organisationerne kunne faa Lejlighed til for det Udvalg, som eventuelt bliver nedsat i Anledning af Lovforslaget om Auditøren, at fremsætte Personalets Mening om denne Auditor. Og saa vilde saavel den højtærede Trafikminister som det Udvalg, der bliver nedsat, faa at vide, at det er ikke Auditøren, Personalet ønsker, men en Retsordning, i hvilken Auditøren er en Ellevedel.

Altsaa, ikke blot den nedarvede Urigtighed fra 1906, men ogsaa denne Urigtighed fra i Aar forlanger den Administration, paa hvis Vegne Trafikministeriet har fremlagt dette Lovforslag, at Folketinget skal lade sig byde.

Alligevel er det muligt, at en Auditor ved Statsbanerne er ikke blot den rette, men

den eneste rette Facon, og at han ikke trænger til noget som helst Supplement. Det vil foruden paa Personen, som jo kun er der en begrænset Tid, komme an paa Instruksen. Da jeg nu skulde være mit Partis Ordfører i denne Sag, bad jeg hos rette vedkommende under Paaberaabelse af, at jeg skulde bruge den her i Folketinget, om Auditørens Instruks. Der eksisterer ingen Instruks, eller hvis den eksisterer, er den hemmelig, saa hemmelig, at man ikke kan faa den her i Folketinget. Jeg tror nu paa, at den ikke eksisterer. Paa Blad 4 af Jernbaneordrernes Nummer — ja Nummeret har jo ikke meget at sige, men det er gammelt Nummer D 15/95, Statsbaneordre Nr. 5 — findes der oplyst, hvilke Sager der bliver at henvise til Behandling for Auditøren. Det ærede Medlem fra Møen (Jessen) har berørt dette, saa jeg skal ikke komme nærmere ind paa den Side af Sagen.

Men saa er der noget ganske mærkværdigt. Dette Blad Nr. 5 o. s. v. er, indtil vi komme saa langt som til Ende med Oplysningen om, hvilke Sager der skal henvises til Auditøren, enslydende med Motiveringen af Lovforslaget, men saa kommer det lille bitte Foster af en Retsordning, der som et Slæb til Auditøren findes paa Blad 5, men det kommer ikke frem i Folketinget. Jeg ved ikke, om det er med Villie, om det betyder, at Administration mener, at Rigsdagen kun er til for at gøre Penge og oprette Embeder, men hvorledes Embederne skulle se ud, hvordan deres Virkekreds skal være, hvorledes Instruksen skal være, er Rigsdagen uvedkommende. Jeg ved, som sagt, ikke om det er med Villie, men det ser underlig ud, at Instruksen paa Blad 5 er enslydende med Motiveringen, indtil det Øjeblik kommer, da det lille bitte Foster af en Retsordning, der er fulgt med Auditøren, begynder. Men da jeg har set Blad 5 — ikke som Folketingsmand, det er jeg ikke værdig til, jeg har udefra skaffet mig det —, kan jeg oplyse mine højtærede Kolleger her i Tinget om, hvorledes Generaldirektionen indtil videre har ordnet

Auditørens Forhold. Der staar altsaa, efter at man har faaet at vide, hvem han kan afhøre og tilkalde, at sigtede skal gøres bekendt med Sigtelsen, men der staar ikke at han skal have at vide bestemt, paa hvilket Punkt i Instruksen for Jernbanevæsenet Sigtelsen grunder sig. Han skal have de i Sagen fremkomne Oplysninger — men der staar ikke, at han maa vide, hvad Vidnerne have sagt —, og saa har han Ret til at afgive et skriftlig Indlæg med et vist kort Varsel.

Det er alt, og det er lidt.

Resten er i det skjulte: Auditørens Fremstilling, Generaldirektionens Stilling til hans Indstilling, Generaldirektionens Stilling til Ministeriet. Med Hensyn til det sidste er jeg ganske sikker paa, at naar jeg beder den højtærede Trafikminister om Oplysning derom, har han ikke noget mod at give en saadan Oplysning. Det har jeg mærket hele Tiden under Finanslovforhandlingen, at det er ikke Ministeren, der har noget imod, at vi her i Folketinget faa fuldstændig Oplysning om, hvad vi spørge om. Altsaa, ogsaa Generaldirektionens Stilling til Ministeriet med Hensyn til disse Sager ønsker jeg oplyst. Auditøren sorterer allerede nu, og det er i Lovforslaget foreslaaet, at han skal sortere direkte under Ministeren.

Nu vil jeg sige, at jeg tiltræder ikke alle de 11 Punkter, som Jernbaneorganisationerne i sin Tid fremsatte, og heller ikke Udformningen af Forslaget om Maaden, hvorpaa Hemmeligholdelsen skal ophæves, men jeg tiltræder Ønsket om, at Hemmeligholdelsen skal ophæves, for at den Mistillid og Tro paa Vilkaarlighed, der eksisterer indenfor Jernbanevæsenet, kunde forsvinde. Thi Hemmeligholdelse og Mistillid, det vil sige Tro paa Vilkaarlighed, hænge saa nøje sammen, at det sidste ikke kan forsvinde, før det første ophæves. Modstanden imod dette, at en sigtet ikke maa dømmes for noget, der holdes hemmeligt for ham, er kun tænkeligt i en Administration, hvor de hemmelige Konduiteforklaringer ikke vække Harme hos Administrationen selv. Og det

er saa langt fra, at de hemmelige Konduitelister vække Harme hos Administrationen selv, at afdøde Trafikminister Høgsbro her i Tinget har oplyst, at Generaldirektionen for Statsbanerne betragtede dem som uundværlige. Ja det tror jeg! Der er ogsaa lavere stillede Embedsmænd, som betragte Konduitelisterne som uundværlige. Saa snart hemmelige Magtmidler benyttes bevidst som Magtmidler, ere de uundværlige for dem, som benytte dem. Jeg, som i 7 Aar har været Pennefører for de københavnske Toldassistenters og med til Toldkontrolørernes Konduite-Forklaringer her ved Københavns Toldsted, har haft den Fornøjelse, naar jeg første Gang opvartede de nye Finansministre, baade Vilhelm Lassen, den nuværende højtærede Finansminister og den afgaaede Finansminister Brandes, at meddele dem, at hver Gang en af de paagældende kommer til mig og spørge mig, hvorledes han er stillet i Konduitelisten, har han faaet det at vide. Uvægerligt har Ministeren spurgt, om det var tilladt, og uvægerligt har jeg svaret: Der er nogle, som mene Nej, men jeg mener, at Hemmeligholdelsen af Konduitelisterne er et Magtmiddel og intet andet end et Magtmiddel, og jeg betragter det som det modbydeligste Magtmiddel, som overhovedet eksisterer hos overordnede overfor underordnede. Ja, jeg vil sige mere end det. Konduitelisterne i den Form, hvori de nu eksisterer, ere, selv om de ikke længere ere hemmelige, en Uting.

Konduitelisten har sin Betydning ved Ansøgning om Avancement, Forfremmelse i en eller anden Retning, og ved denne Lejlighed bør selvfølgelig det, der siges om vedkommende, naar han søger Avancement eller Forfremmelse, blive ham bekendt, og lige saa selvfølgelig bør det, som dør siges, følge med til den ansættende eller til den, der i sidste Instans indstiller til Ansættelse. Udover det er der ikke Brug for nogen Konduiteforklaring under anden Form end Klage. Selvfølgelig, den, der gør sig skyldig i alvorlige Forseelser, skal der klages over, men han skal vide det, han skal vide,

hvad der klages over. Han skal først advares, og saa skal der siges til ham: Rettes Forhold ikke, klager jeg. Og denne Klage er det, der bør træde i Stedet for Konduitelisten. Officielle og vedkommende bekendte Klager bør træde i Stedet for Konduitelisten i Forbindelse med saglige Udtalelser og Anbefalinger fra de foresatte, hver Gang en Mand søger Ansættelse. Og naar dertil saa føjes, at alle Ansøgeres Navne offentliggøres, er Personalet sikret, og Administrationen er ogsaa sikret. Personalet og Administrationen ere sikrede netop paa de Punkter, hvor de have Behov at være sikrede, og saa kan man ganske roligt lade Konduitelisterne, baade offentlige og hemmelige, bortfalde. Ganske vist falder der saa ud af smaalige Menneskers Hænder et i det daglige smaaligt benyttet Magtmiddel, men det bliver saa ogsaa kun de smaalige Mennesker, som beklage det, og intet andet Menneske i Danmark.

Jeg kommer saa til det næste Punkt af Auditørens eventuelle Instruks, for jeg maa selv tænke mig, hvorledes en saadan Instruks burde være, da Administrationen aldeles ikke har givet nogen Vejledning. Fra en Side, som jeg har Grund til at tro staar den nuværende, foreløbige Auditørs Anskuelse om dette Spørgsmaal ikke helt fjern, er der en Passus, som jeg med den højtærede Formands Tilladelse vil læse op, og som jeg ikke deler Anskuelse med. Der staar: »Fra juridisk Side kan man indvende, at det ovennævnte Program for en Retsordning indeholder Momenter fra Privatprocessen, som ikke have hjemme i en tjenstlig Retsforfølgelse. I Privatprocessen maa den anklagede, om ikke lyve — det er et stærkt Ord —, saa dog dække sig, saa godt han kan, og søge Hjælp hertil i Form af en Defensor. Forhøret over den anklagede Statsfunktionær er derimod i Virkeligheden en Affordring af en (mundtlig) tjenstlig Erklæring, der skal og maa indeholde den ubetingede Sandhed«.

Det er meget farlige Ord: denne Paastand om, at en tjenstlig Erklæring, blot fordi den er tjenstlig, er sand. Men det er

en Paastand, som jeg ikke er fremmed for. Da jeg som 22aarig ung Mand begyndte min Embedsvirksomhed, mødte jeg den efter ikke en Maanedes Forløb, men da mødte jeg den i den Form, at hvad en Embedsmand siger, er sandt, selv om en Privatmand siger det modsatte. Men nu er det dog i over en Snes Aar ikke lykkedes mig at faa ind i min Tankegang andet end, at en Embedsmand, der staar overfor en Klage enten fra private eller fra sine overordnede, eller en Embedsmand, der staar overfor en tjenstlig Erklæring, hvis Indhold vil drage Følger efter sig for ham selv, handler menneskeligt. Længere er jeg ikke kommen, end at jeg mener, han handler som ethvert andet Menneske vilde handle under en tilsvarende Situation. Han dækker sig. Og fra det Øjeblik, at jeg selv er kommen i en saadan Stilling, hvor jeg har kunnet gøre det, har jeg, hvor en tjenstlig Paastand har staaet mod en privat Mands Paastand, uvægerligt ladet den private Mand det vide for enten at faa den ene eller den anden Paastand afkræftet eller berigtiget, uvægerligt!

Ærede Medlemmer erindre maaske, at der for et Par Aar siden var en meget omfattende Toldforseelsessag, der endte med, at et stort Firma betalte en større Mulkt, og at Generaldirektøren i en Indstilling til Finansministeriet meget skarpt paapegede ogsaa Toldvæsenets Fejl i Sagen. Denne Sag vilde aldrig være kommen til Undersøgelse, dersom jeg ikke bestemt og uanfægteligt havde holdt paa dette, at en tjenstlig Erklæring, som staar i Modstrid med en navngiven Mands bestemte Oplysning, er ikke mere værd som Paastand end den private Mands Paastand. Der forelaa nemlig i Begyndelsen af Sagen den Erklæring fra en for øvrigt veltjent og udmærket Embedsmand, som havde gjort det i bedste Tro, at der ikke forelaa noget ulovligt. Derved vilde Sagen ved hans Paastand være falden bort, hvis jeg ikke havde sagt: Nej, der foreligger en Privatmands navngivne Paastand om det modsatte, og den enes Paastand kan ikke være mere værd end den andens.

Men lige saa bestemt jeg holder paa, at en Tjenestemand, hvor det modsatte kunde være i hans Favør, ikke i højere Grad kan anses for at tale Sandhed, naar han taler tjenstligt, end en Privatmand kan anses for at tale Sandhed, naar han taler i sin egen Sag, lige saa bestemt holder jeg paa, hvor det er i Tjenestemandens Favør, at man siger: Han dækker sig selvfølgelig, lige saa vel som enhver anden dækker sig. Naar han er sigtet for en alvorlig Forseelse, maaske saa alvorlig, at der er Auditor over ham, saa er han i det Øjeblik et Menneske og ikke en Embedsmand, hans Erklæring overfor Auditøren er nøjagtig lige saa meget en Dæksmand som ethvert andet Menneskes, følgelig skal han stilles som enhver anden i en Proces sigtet Part. Hans Tillidsmand eller han selv skal have Adgang til at høre Vidneførselen, hans Tillidsmand eller han selv skal have Adgang til at se Auditørens Indstilling. Jeg bruger hellere Ordet Tillidsmand end Defensor, fordi der i Udtrykket Defensor ligger noget professionelt, som ikke er heldigt i denne Forbindelse, hvad jeg senere skal komme til. Han har selv eller ved sin Tillidsmand Krav paa ganske den samme Aabenhed, Tilgængelighed og Nærværelse som enhver anden sigtet i en Sag. —

Men nu Dommeren? Der er blevet sagt fra forskellige Sider, at der ikke var noget betænkeligt ved at lade Auditøren, som har haft Forundersøgelsen, afsige Dommen, og med visse Begrænsninger vil jeg ogsaa kunne tiltræde dette. En in-appelabel Enkeltmandsdom, navnlig hvis den er umotiveret, er for mig utænkelig. Jeg tror ikke paa, at Folketinget vil give en saadan Ordning Lov at opstaa, hvor den ikke bestaar, og jeg tror paa, at Folketinget efter sine Traditioner vil forlange slikt udryddet, hvor det oplyses, at det finder Sted. Derimod indrømmer jeg, at jeg, hvis enhver af Auditørens Kendelser kan appelleres, og navnlig naar den skal motiveres til Appel, ikke vil have væsentlige Betænkeligheder ved en saadan Foranstaltning. Men ligesom Udvalget, som

jeg haaber bliver nedsat, ikke kan nøjes med, hvad der staar i § 1, sidste Stykke, at de nærmere Regler for Auditørens Virksomhed fastsættes af Ministeriet for offentlige Arbejder, maa den højtærede Minister efter alt, hvad jeg hidtil har oplyst i denne Sag, forlade mig, at jeg ikke vil være med til at lade det blive staaende i Loven. Saaledes som Sagens Forhistorie har udviklet sig, og saaledes som selve Sagen foreligger — saa ganske uoplyst og uden virkelig saglig Basis —, vil jeg, hvis jeg overhovedet tør tilraade det endnu ikke nedsatte Udvalg noget, sige: Se meget nøje efter, at Auditøren, hvis han skal gaa ud af Udvalget som Embedsmand, ikke gør det, uden at Udvalget kender hans Instruks, for nu har han i 4 Aar eksisteret enten uden Instruks eller efter en Instruks, som holdes hemmelig.

Appellen, om hvilken der har været Tale, maa slutte et Sted, hvor der er flere om Dommen, og hvor Dommen motiveres. Af ganske samme Grund, som jeg altid har været Tilhænger af en Tolddomstol — hvorfor jeg glæder mig til, at den højtærede Finansminister vil fremkomme med et Forslag derom —, mener jeg, at en Enkeltmandsdom maa kunne appelleres, fordi det er det eneste Middel til at faa Mistilliden med Hensyn til Vilkaarligheden til at forsvinde.

Ganske uanset den almindelige borgerlige Straffelovs Embedsforbrydelser maa de disciplinære Sager, som kunne medføre betydelige Bøder, Avancementstilbageholdelse, Forflyttelse eller Afskedigelse, ende andetsteds end hos en enkelt Mand, oven i Købet en Embedsmand i Administrationen. Nu har jeg set — jeg tror, det er i et Fagblad —, at allerede for Øjeblikket er Appel fra Stations- eller Kredsbestyreren, maaske endog fra Generaldirektionen, let. Det er mig ærlig talt ganske ligegyldigt, om den i Øjeblikket er let eller svær, thi jeg tænker ikke paa, hvorledes det skal være med en naadig Generaldirektør, det tror jeg heller ikke interesserer Personalet. Derimod interesserer det mig, hvilken Ret

Personalet har overfor en umild Generaldirektør, og denne Ret skal være ordentlig, om end ikke lovfæstet, saa instruksfæstet, saa at de vedkommende kunne paaberaabe sig den og i Henhold til den kræve deres Ret gennemført.

Det ærede Medlem fra Møen omtalte den Appeldomstol, som er kommen i Belgien. Jeg ved ikke, om det ærede Medlem har set, hvorledes den er indrettet. Den er totalt umulig. Hvis mine Oplysninger ere rigtige, er den forbløffende. Den skal være oprettet den 1. Oktober 1909 og bestaar af 3 Mænd, en Præsident og to Dommere. Præsidenten maa ikke være ansat i nogen af Eterne, og de to Dommere skulle være afskedigede Embedsmænd med Pension og af dem, som have opnaaet den borgerlige Dekoration for god og loyal Tjeneste. Det er naivt og haarrejsende, og det kaldes oven i Købet Fremskridt. I Tyskland er der indført en meget vigtig Bestemmelse for Rigseembedsmænd, nemlig den, at den sigtede Tjenestemand, hvad enten han er høj eller lav, hvad enten han er det, vi kalde Funktionær, eller han er Embedsmand, skal have det sidste Ord, d. v. s., han skal se Anklagerens sidste Indlæg. Det er maaske den vigtigste af alle Bestemmelserne, at det er den anklagede, som har det sidste Ord. I Tyskland er der særlige Domstole i to Instanser, og den anden Instans er ikke i den Forstand en Appellinstans, at den kun kan bedømme den underordnede Domstols Kendelse, den har særlig Forhandling med ny Vidneførsel, hvis det er nødvendigt.

Med Hensyn til disciplinære Domstole af medansatte er jeg Kætter. Jeg synes, at ethvert Skridt i den Retning skræmmer, naar man har set Krigsretterne. Jeg giver uhyre lidt for en frisindet og venligsindet ansat, der gaar ind i en disciplinær Domstol, hvor han sidder sammen med medansatte af højere Grader og en juridisk Auditør, der skal lede dem. Det ærede Medlem for Københavns 4de Valgkreds (Schovelin) var forleden inde paa Pavehistorien. Jeg kom virkelig, da jeg skrev

dette ned, til at tænke paa en lille Pavehistorie fra Pave- og Kejserstriden. Da en tysk Kardinal, som var god Ven med Kejseren, var bleven udnævnt til Pave, sagde Kejseren vemodigt: Jeg har mistet en god Ven og Støtte blandt Kardinalerne; jeg er bange for, at jeg i Overensstemmelse med Pavestolens Traditioner har faaet en Fjende i Paven. Jeg ser for mine Øjne den frisindede og venligsindede Tjenestemand gaa ind i den disciplinære Domstol for at støtte sin medansatte, jeg ser ham der sidde sammen med de medansatte af højere Grader og overfor den juridisk uddannede Auditør, og jeg giver ikke noget for hans Modstandskraft.

Men se, alt dette burde jo ligge forud for Lovforslaget. Den ene Række af Spørgsmaal rejser sig bag den anden. Personalet burde være hørt, vi mangle Instruksen, mangle Oplysninger. Vi vide slet ikke, hvorledes Auditørens Virksomhed er, vi vide ikke, hvorledes den tænkes udført. Auditøren er S. f. A., Som forrige Aar, og han burde være bleven S. f. A., indtil Administrationen for Statsbanerne havde fremskaffet de Oplysninger, som jeg nu har staaet her og krævet, som det er ganske naturligt at kræve, og som ethvert Medlem i Folketinget, af hvad Parti han saa er, maa kræve, forinden han skal gaa til Behandlingen af Lovforslag af denne Art.

Det er anden Gang i Dag — det vil jeg gøre den højtærede Trafikminister opmærksom paa —, at der forelægges Forslag fra Statsbanerne, hvor Medlemmerne her i Folketinget højlydt og gentagende klage over, at vi ikke faa de Oplysninger, som Rigsdagen har Krav paa. Det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds (Hammerich) savnede, og med Rette, en Plan for den Jernbanestation, hvor vi skulle være med til at bevilge Penge til en Tunnel, efter at Ingeniørerne paa en Maade, som er bleven karakteriseret tilstrækkeligt, saa at jeg ikke skal komme ind derpaa, have undladt at stille den op paa det oprindelige Forslag. Efter at det viser sig, at Pengene ikke slaa til, skulle vi bevilge nye Penge,

men faa at vide blot, hvor Tunnellen skal ligge, maa vi ikke. Det synes man indenfor Statsbanerne ikke tilkommer os.

Dette uoplyste, dette forkerte Grundlag, hvorpaa dette Forslag er opbygget, er typisk for den Misagtning af, hvad en Lovgivningsmagt kan og bør kræve af Administrationen, som jeg ikke tør kalde specielt dansk, fordi jeg ikke kender tilstrækkeligt til Udlandets Bureaukratiets Behandling af Lovgivningsmagten, men saa meget tør jeg sige, at jeg, der i en halv Menneskealder skriftligt og mundtligt har paastaet, at vi lovgive demokratisk her i Landet, og her skabes Ministre parlamentarisk, men her styres bureaukratisk, kunde ikke ønske mig ved min Indtræden i denne Sal at faa et mere illustrerende og et i alle Enkeltsteder mere træffende Billede derpaa. Der var et Øjeblik under den i Sommer afgaaede Regering, hvor Centralbureaukratiet viste en vis Uro. Fra flere Sider rettedes bevidste Stød mod de den bedre Videns Taager og det Embedshemmelighedens Slør, som er dets faste Skanser. Men det er altsaa faldet til Ro. I Gaar hørte vi den højtærede Indenrigsminister erklære, at det var dog ikke rigtig vel anbragt, hvis nogle stakkels uofficielle Kommunalforeninger udtalte sig, forinden de officielle Embedsmænd i Centraladministrationen havde foreslaet deres Byraadsformænd, og end mindre var det da passende, hvis de kom til at udtale sig bagefter, og før det kom i Folketinget. I Dag ligger der altsaa paa vort Bord et Forslag vedrørende Oprettelsen af et Embede paa saa løst et Grundlag og saa totalt manglende Oplysninger, at jeg overhovedet ikke forstaaer, at Folketinget kan arbejde med det, før det Udvalg, som jeg haaber bliver nedsat, kan faa Lejlighed til at faa de Oplysninger, der savnes.

Som sagt, det er muligt, at Auditøren kommer ud af Udvalget som en Embedsmand under Ministeriet for offentlige Arbejder. Det er ogsaa muligt, at Auditøren, naar Udvalget har set paa Sagen, menes at burde fortsætte som »S. f. A.«, honorarlønnet, jeg tør ikke udtale mig derom,

men saa meget er sikkert, at jeg vil fraaade ethvert af de Medlemmer, der kommer ind i det Udvalg, at komme tilbage til Folketinget med dette Forslag uden meget alvorlige og indgaaende Oplysninger paa de Punkter, hvor vi mangle Oplysninger, for de komme til at fortryde det; hvis de ikke have faaet det sort paa hvidt, hvorledes Sagen skal arrangeres senere, faa de det aldrig.

Endelig har jeg et Ord at sige om Ressorteringen af denne Embedsmand, og der vil jeg gerne paakalde den højtærede Justitsministers Støtte. Der staar i § 1, at han skal sortere direkte under Ministeriet for offentlige Arbejder, og i Motiveringen er der derfor anført det udmærkede Argument, at han skal høre under Statsbanernes Rammer. Det ærede Medlem fra Hurup berørte paa flere Maader dette. Jeg vil altsaa paakalde den højtærede Justitsministers Støtte til, at denne Ressortering bliver saaledes, at hele Auditørens Sortering under Ministeriet for offentlige Arbejder kommer til at bestaa i, at Ministeriet giver ham Ordre eller Anmodning om at træde til, hvor hans Embede kræver det, og intet andet. Den højtærede Justitsminister har ikke været heldig med, skønt han har været ivrig for, at Administrationen og Domstolens judicielle og administrative Forretninger skulle skilles, at faa denne Adskillelse gennemført paa den Retsreform, som han skal arbejde med og ønsker gennemført, men nu paakalder jeg hans Støtte til, at hans Kollega Trafikministeren ikke indfører en Embedsmand med et væsentlig judicielt Hverv — og dersom han bliver Dommer, er Hvervet jo helt ud i enhver Henseende judicielt — saaledes, at han kommer til at sortere under et administrativt Ministerium undtagen for saa vidt, at han skal have en skriftlig Tilkendegivelse for at begynde sin Virksomhed i de enkelte Sager. Den højtærede Justitsminister har nemlig meget lidt Kendskab til dansk Administration og til det danske Justitsministeriums Evne til at udøve Højhedsret paa Dommere her i Landet i Egenskab af deres Stilling som administra-

tive Embedsmænd, dersom den højtærede Justitsminister tror, at dette kun viser sig ved, at der ikke gribes ind i Dommernes Domsafsigelser eller i deres Virksomhed som Dommere. Nej, dertil er Justitsministeriets Administration dog for klog. Den Virksomhed, der udgaar fra Justitsministeriets Højhedsret over Dommerne er ikke saadan, at den kan paapeges som et Tryk af en Finger fra oven paa en Mands Hoved, men der er mange andre Midler, som jeg ikke skal præcisere nærmere. Hvis den højtærede Minister siger til sin Kollega Trafikministeren: Højtærede og kære Kollega, lad os nu sørge for, at den nye judicielle Embedsmand, der ønskes, og som vi maaske ogsaa faa, ikke faar noget Bihverv, som hidrører fra Staten, at han ikke i Deres Ministerium faar nogen Biindtægt, som hidrører fra Ministeriet, at han overhovedet i Ressorteringen ikke har andet med Ministeriet at gøre end at faa det skriftligt meddelt, naar han skal træde til i de enkelte Sager, tror jeg, han vil handle klogt, for der er en Række mistroiske Mennesker, der ikke kunne fordrage, at judicielle Embedsmænd sortere administrativt under Administrationen.

Statsbanepersonalet har Krav paa en Retsordning. Det haaber sikkert paa, at den skal komme ud af Udvalgsbehandlingen af dette Lovforslag, og det haaber rimeligvis ogsaa paa, at der skal træde en Auditor ud af Udvalget som fast Embedsmand. Jeg ser paa den Mulighed med stor Ro, at han kommer ud som honorarlønnet Auditor. — Men jeg er overtødet om, at Jernbanepersonalet er enig med mig i, at dette Lovforslag ikke giver en Retsordning, og Folketingets Medlemmer ville forhaabentlig, efter at jeg har fremlagt det saaledes i Enkelthederne, finde, at Forslaget heller ikke indeholder de Oplysninger, som Tinget har Ret til at kræve af Administrationen, forinden det skrider til Oprettelsen af et nyt Embede.

Dinesen: Det er mig umuligt at følge de to ærede Medlemmer, der sidst havde Ordet, det ærede Medlem fra Stege (Jessen) og det ærede Medlem for Kjøbenhavns

2den Valgkreds (Ivar Berendsen) i den Højde, hvortil de ere komne. Den Behandling, de have skænket det foreliggende Lovforslag, kan jeg ikke svinge mig op til. Jeg mener, at det foreliggende Lovforslag betyder ganske simpelt at blive i det Spor, man er slaaet ind paa ved den Ordning, man traf for 4 Aar siden, hvor man indskrænkede sig til at ordne dette Spørgsmaal ved en Bevilling paa Finansloven. Jeg synes, at den forløbne Tid har vist, at det blev ordnet paa ret tilfredsstillende Maade, og jeg ser kun et yderligere Fremskridt i, at man nu vil gaa over til at gøre den paagældende Embedsmand, Auditøren ved Statsbanerne, til fast ansat Embedsmand. Jeg kan ikke se rettere, end at hans Stilling efter Lovforslagets Indhold vil blive den, at han bliver uafhængig af den egentlige Jernbaneadministration og faar den selvstændige Stilling, som netop maa passe for en saadan Embedsmand. Kravene om de yderligere, mere vidtgaaende Skridt, som de to nævnte ærede Medlemmer fremstille, forekomme mig ikke at være godtgjorte som Krav, der er rejste med nogen som helst paatrængende Nødvendighed.

Jeg vil derfor anbefale, at man indskrænker sig til at fremme dette Lovforslag. Det er meget muligt, at det kan være rigtigt af det kommende Udvalg at forlange Oplysninger om, hvilken Instruks man enten har givet denne Mand under hans allerede udførte Funktion eller yderligere agter at give ham i den nye og fastere Stilling, han efter Forslaget vil faa, og saa vidt jeg skønner, kan den Minister, under hvem Sagen sorterer, ikke have det mindste derimod. Det er ikke andet, end hvad der bestaar under andre Forhold. I Administrationen og Domsvirksomheden er der mange Steder givet Forskrifter eller Instruks, hvorefter de paagældende have at gaa frem under Udførelsen af deres Embedspligt. Men at gaa til den omfattende Retsordning, der er krævet af de nævnte ærede Medlemmer, vil selvfølgelig føre til yderligere Ansættelse af Embedsmænd og alt, hvad dertil hører. Det kan jeg ikke anse for nødvendigt, og

jeg skal derfor indskrænke mig til at anbefale Lovforslaget i Hovedsagen, som det foreligger.

Mortensen: Jeg vil gerne have Lejlighed til at supplere de Bemærkninger, min Gruppens Ordfører har fremdraget angaaende det foreliggende Lovforslag. Jeg skal gøre mig Umage for at undgaa Gentagelser. Naar en saadan midlertidig Ordning skal lovfæstes, vil det være rigtigt at skønne over, om den har virket efter de Forudsætninger, man er gaaet ud fra, og som den skulde og burde. Deroft kan der foreligge en Del Tvivl. Jeg skal tillade mig at fremdrage noget, som jeg i den Henseende støtter mig til. Selve Lovforslaget siger ikke noget om, hvorledes Auditørens Virksomhed skal være. Det skal bestemmes ved en ministeriel Resolution, hvorledes denne Virksomhed skal være, og da det hedder i Bemærkningerne, at Virksomheden hidtil har været tilfredsstillende, maa man gaa ud fra, at de Bestemmelser, som blive gældende for hans Virksomhed fremtidig, ville — naar det altsaa kommer an paa den Minister, som har fremsat Lovforslaget — blive i Overensstemmelse med dem, som denne Auditor hidtil har haft at virke efter. Hvorvidt det imidlertid er rigtigt, har jeg mine Tvivl om, og jeg skal søge at godtgøre Rigtigheden deraf.

Der bliver først at spørge om, hvorvidt Auditøren i den Virksomhed, han har udført, har været fuldstændig uafhængig af Statsbaneledelsen, af Generaldirektionen. Efter hvad der foreligger for mig, kan jeg ikke skønne, at en saadan Uafhængighed har været til Stede, men naar man skal til at fastsætte Regler for en lovfæstet Ordning for den kommende Tid, og man saa vil fastsætte dem paa den Maade, det hidtil har været, hvor hans Uafhængighed ikke har været Stede, vil man heller ikke skaffe denne Uafhængighed for Fremtiden. Jeg har tidligere berørt Forhold, som tyde paa, at der indenfor Statsbanedriften var forskelligt, som trængte til at blive bedre belyst, end det var. Auditøren skal jo have

med mere at gøre end netop Tjenestefor-seelser, og saadanne Ting, som jeg tidligere har omtalt, ville altsaa rimeligvis falde ind under hans Virksomhed. For nogle Aar siden talte jeg under Finanslovens første Behandling her i Tinget om, at der var Huller i Statskassen. Jeg nævnede et bestemt Tilfælde, hvor en Privatbane indkasserede adskillige af de Penge, som skulde gaa i Statsbanernes Kasse. Jeg kan godt nævne det igen, det var Hadsund-Banen, som indkasserede, hvad der kom ind for at føre Statsbanernes Vogne over Havnesporet i Randers til Hadsund-Banen. Det var Penge, som skulde gaa i Statskassen, men som gik i Hadsund-Banens Kasse, og det er oplyst af den Mand, som har fremdraget det og klaget over det gentagne Gange, at det drejede sig om et Beløb af 30,000—40,000 Kr. Der gik meget lang Tid, efter at der første Gang var klaget — og der blev klaget gentagne Gange —, inden det lykkedes at faa Hullet stoppet. Det viste sig altsaa, at Klagen var berettiget, men nogen Refusion af det Beløb, som saaledes fejlagtig var gaaet i Hadsund-Banens Kasse, har Statskassen sikkert ikke faaet.

Jeg skal nævne en anden Klage, hvis Resultat jeg ikke kender. Den gik ud paa, at en Fabrikant, en velhavende, fin Mand her i Byen, fik mange Vognladninger Gavntræ til en Fabrikvirksomhed, han havde, ført herind for en Takst, som ikke svarede til Gavntræ, men til Ros. Saa vidt mig bekendt, fik Statsbanerne ikke det, de havde Krav paa, skønt det var oplyst, at der var sket en Fejl. Naar man ved, at saadanne Ting ere skete, er man berettiget til at spørge: Hvor mange andre Steder er der hændet noget lignende? Kan der ikke mange andre Steder have været lignende Huller og været klaget derover, uden at det er lykkedes at komme til Bunds i Sagen? Jeg finder det ret berettiget at opstille det Spørgsmaal i en Situation som denne, hvor man venter, at Statsbanetakterne ville blive forhøjede, fordi Statsbanerne ikke betale sig godt. Hvis der er mange

Huller af den Slags, jeg har nævnt, og mange Huller, hvor Klagerne ikke have ført til en Undersøgelse, som har medført en retfærdig Ordning med Godtgørelse til Statsbanerne for det Tab, de have lidt, kan dette ogsaa have haft sin Indflydelse paa Statsbanernes Status. Den Tantième, som Funktionærerne i en Række af Aar fik, naar Statsbanerne gav Overskud, gav disse Interesse for at anmelde saadanne Forhold, for at Statsbanernes Indtægter kunde blive bedre i Forhold til Udgifterne. Nu eksisterer Tantièmen ikke mere for Tjenestemændene, men man kan vel gaa ud fra, at denne Interesse dog er til Stede hos disse Folk. Men hvis de Gang paa Gang fremsætte Klager, uden at disse blive undersøgte, tabe de denne Interesse, og det kan blive til meget stort økonomisk Tab for Statsbanerne.

Jeg skal nævne en ny Sag, som falder indenfor det Tidsrum, hvori Auditøren har virket, da den kun er et Aarstid gammel, og som heller ikke er naaet til Afslutning endnu. En Assistent ved Godsekspeditionen i Randers havde i Fjor indsendt en Klage over adskillige Forhold. Om Klagen er indsendt til Ministeriet eller Generaldirektøren, skal jeg i Øjeblikket ikke udtale mig om, men den er indgiven. Denne Klage har Klageren, som han siger, fremsendt for at faa Hul paa Bylden, idet han siger, der er en Byld paa Statsbanernes Styrelse, som trænger til at skæres op. Han har i Klagen meget stærkt angrebet forskellige Statsembedsmænd og brugt Udtryk, efter hans egne Udtalelser, som »privilegerede Tyveknægte og do. Drukkenbolte«.

Det er saa skarpe Udtryk, at de maatte føre til, at man fik Rede paa, om Manden har Ret, og i saa Tilfælde fik Orden paa det, som han har klaget over, eller om han har Uret, hvorfor man kunde give ham den Straf, han bør have, naar han fremsætter en falsk Klage. I Klagen er yderligere talt om ulovlige Fragter, som Revision og Regnskabsdirektionen have forlangt opkrævede, og om en Kredsbestyrer, som paastaar, at Statsbanernes Embedsmænd ere hævede over

Statens Love, saaledes over Takstloven og Straffeloven.

Meningen med at give Klagen saa skarpe Udtryk og saa skarpe Ord var naturligtvis, at det skulde føre til en Undersøgelse, der gik til Bunds, saa at de Ting, han fandt Anledning til at paatale, bleve rettede, eller han fik den Straf, der kunde tilkomme ham, fordi han har klaget uberettiget. Det førte da ogsaa til, at Auditøren kom op for at foretage en Undersøgelse. Men det Indtryk, Klageren fik, var, at Auditøren havde den Opgave at se, om der ikke var en »Perronundergang«, der førte til, at Klagen kunde vendes imod Klageren, men hvis ingen saadan kunde findes, skulde Sagen dø hen. Dette Indtryk blev ogsaa bekræftet derved, at da der ikke fandtes nogen saadan »Perronundergang«, har man ikke hørt noget til den Sag siden. Uagtet Klageren gentagne Gange har henvendt sig derom saavel i Ministeriet som i Statsbaneadministrationen, har han ikke faaet denne Klage ført længere frem. (Fortsættes).

Meddelelse fra Formanden.

Forslag, som ønskes behandlede paa D. L. & L. F.s Generalforsamling i April, maa være Formanden ihænde senest den 20. Februar.

Gummi-Kravetøj

(hvidt og kulørt).

Største Udvalg.

Billigste Priser.

Nedfald. Flip, kulørt, 60 Øre,
opst., kulørt, 45 Øre, alle Nr.,
dobbelt Flip, kulørt, 75 Øre,
og hvide 65 Øre.

Kulørt Serviteurs 1,00,

hvidt do. 0,75,

Manchetter 0,75 faas i

„Flippen“, Istedg. 128, Kbh. V.

Ærh. K. Hintz.



Obs.! Svære hv. Gum. Flipper opst. hjemkomne à 0,75.
Postordres ekspederes pr. omgaende.

Forskelligt.

Aktieselskabet tidligere G. Sigl i Wiener-Neustadt har den 1ste Maj d. A. leveret det 5000. Lokomotiv.

* * *

Hannoversche Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft tidligere Georg Egestorff, har den 28. September f. A. afleveret Lokomotiv Nr. 6000 til de preussiske Statsbaner. Maskinen var et Godstogslokomotiv med Røgkammer Overheder (Schmidts Patent), Cylindrenes Diameter var 600 mm med en Slaglængde af 660 mm samt en Drivhjulsdiameter af 1350 mm. Den totale Hedeflade inklusive Overhederen er 177,6 m² og Tjenestevægten 55,2 t. Tenderen er trekslet og rummer 12 m³ Vand. Det 5000. Lokomotiv afleveredes i Juni 1907.

* * *

Af den internationale Trafik-Kommissions Statistik fremgaar det, at der af de i de to sidste Aar forekomne 152 Afsporinger og Sammenstød skyldes de 29 Lokomotivførernes Forsælse ved Observationen af Signalerne.

* * *

Ifølge den offentlige Sikkerheds-Kommission i 1ste Distrikt i Staten New-York udgjorde Antallet af Uheld i Sporvogns- og Jernbanetrafikken indenfor Byen New-York i Aaret 1908 56,481 imod 52,618 i Aaret 1909. Antallet af dræbte Personer havde forringet sig fra 444 til 325.

Personalialia.

Forfremmede er:

¹/₁ 11.

Lokomotivfyrbøder C. C. V. Hoppe, Fredericia, til Lokomotivfører i Fredericia.

Lokomotivfyrbøder A. J. Hougaard, Aalborg, til Lokomotivfører i Aalborg.

Haandvk. i Ar. Vk., H. C. V. Andersen, til Lokomotivfyrbøder i Thisted.

Haandvk. i Ar. Vk., J. M. Jensen, til Lokomotivfyrbøder i Gjedser.

Forflyttede er:

¹/₁ 11.

Lokomotivfører H. D. J. Raarup, Fredericia, til Aarhus H.

Lokomotivfører F. B. Hansen, Aalborg, til Kbhavn. Ø. Lokomotivfyrbøder I. S. M. Pedersen, Thisted, til Fredericia.

Lokomotivfyrbøder V. Rasmussen, Gjedser, til Aalborg.

¹/₂ 11.

Lokomotivfyrbøder A. C. V. Andersen, Helsingør, til Esbjerg.

Lokomotivfyrbøder L. Eriksen, Esbjerg, til Helsingør.

¹/₄ 11.

Lokomotivfyrbøder O. P. C. Tægge, Aarhus H., til Ribe.

Lokomotivfyrbøder A. Andersen, Ribe, til Aarhus H.

Døde:

²⁵/₁₂ 10.

Lokomotivfører A. Poulsen, Aarhus H.

¹⁶/₁₂ 10.

Lokomotivfører F. H. T. Geertsen, Kbhavn. Ø.

Afskediget:

³⁰/₁₁ 10.

Lokomotivfyrbøder N. H. J. J. Pallesen, Kbhavn. H.

Bytning.

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

Billet modtager Red.

Bytning.

En Lokrb. i Kjøbenhavn ønsker at bytte med en Kollega i Aarhus, Skanderborg eller Randers. En Godtgørelse kan ydes. Billet mrkt. »E. M.« modtager Bladets Kontor.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Viborg ønsker at bytte med en Kollega i Fredericia.

Billet modt. Red.

Bytning.

En Lokomotivfører i Provinsen (5te Kreds), god Tjeneste, ønsker at bytte med en Kollega i Kjøbenhavn Gb. Billet modtager Red.

Enhver Mand sin egen Vaskekone!

Køb

Zephyr Reform Kravetøj.

Ikke Gummi! Særligt at anbefale for Jernbanefunktionærer.

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

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

Viggo Gundel, Struer.

Drik i Fredericia:
Fredericia Pilsner!

MØBLER for alle Hjem.
Rimelige Betalingsvilkår.
Flycht & Co. A/s 5, Elmegade 5.
Kjøbenhavn.

Kjøbenhavns billigste Guldsmed

er absolut F. Micheelsen
Sønder Boulevard 37.

Lokomotivfunktionærer 5 Procent Rabat

Skolejsmagasinet 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.

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

Møbler

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

Frederiksborggade 41 (ved Dronn. Louises Bro).

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

Ryg altid „SOLO“

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

CARLSBERG
PORTER

Vesterbros Guldsmed

Edm. Bodé

anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.

Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.

Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.



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

Fiskehallen, Istedgade 40. 1ste Kl. Varer i Laks, Helleflynder, Torsk, Rødspætter samt fine blanke Aal. Prima Fiskefars à 50 Øre pr. Pd. 3 Pd. à 45 Øre. **Vildt.** Varerne bringes. — Telefon Vester 478 y. Ærb. N. C. Axelsen.

Eget Fabrikat **Pianoer**
Nye og brugte

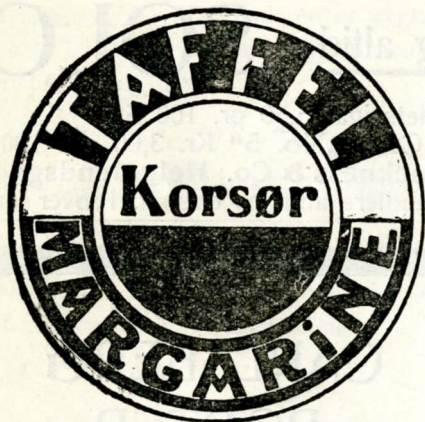
Uden Udbetaling. 10 Aars Garanti.

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

Tandlægerne

Frøken Maria Bøving og Frk. Margrethe Mose
Vesterbrogade 66^z Kbhavn. Telefon Vester 159y
Konsultationstid: Hverdage Kl. 10—4
og Søndage i Reglen Kl. 10—12.

Jernbanesygekassens Tandlæger.



Livsforsikringselskabet „DANMARK“.

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefritagelse ved Invaliditet ved Henvendelse til **Overinspektør F. Rasmussen**, Arkonagade 22^z, Tlf. Vester 677 — **H. P. Mortensen**, Asger Ryggade 4^z, Tlf. Vester 1480y, og **H. C. Hansen**, Aarhus.

Kontor Steenstrups Allé 9^z, Kbhvn., aabent 11—1, samt St. Pauls Kirkeplads 9^z, 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^z tv. Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.

H. J. Hansens
Skræderforretning

38 Sønder Boulevard 38

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.



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

Fod. Lager af alt.

Haand- og elektr. Reparationsværksted.

„Den forgyldte Støvle“,
10 Istedgade 10.

3die Sted fra den ny Banegaard.

Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 34
Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16^{III}, Kjøbenhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.