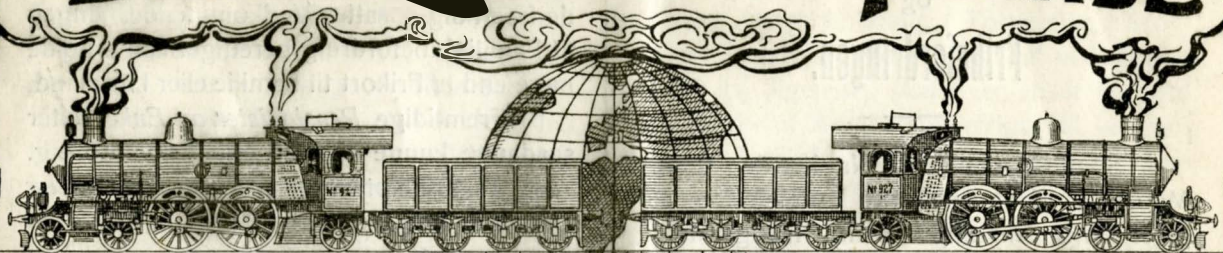


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

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

Nr. 21.

1. November 1911.

11. Aarg.

40 AARS JUBILÆUM



Lokf. A. Munk, Aarhus.

Ovenstaaende Billede viser en af Statsbanernes ældste Lokomotivførere, A. Munk, der den 30^{te} Oktober havde været ansat i 40 Aar.

Jubilaren, der er født ³⁰/₁₀ 1851 og altsaa har kunnet holde 60 Aars Fødselsdag samtidig med sit Jubilæum, var i Lære hos Smed Jelling, Aarhus, og blev efter kort Tids Arbejde som Svend ansat som Fyrbøder i Frederikshavn. Ved Forfremmelse til Fyrbøder 1. Kl. blev han forflyttet til Aarhus, hvor han siden har gjort Tjeneste.

Munk kan trods de mange Tjenst-aar glæde sig ved et udmærket Helbred, og hans stoute Skikkelse er sikkert godt kendt fra de forskellige Møder, hvor han ofte har været med at repræsentere Aarhus Afdeling.

Som den trofaste Tilhænger af D. L. & L. F. Munk er, vil sikkert mange forene sig i Ønsket om, at Held og Lykke maa følge ham i Fremtiden.



Finanslovkommissionens Betænkning

og

Fribefordringen.

Som antydet i forr. Nr. har den under Ministeriet Zahle nedsatte Kommission afgivet sin Betænkning. Blandt mange andre Spørgsmaal har Kommissionen ogsaa beskæftiget sig med Fripassspørgsmaalet og havde tilsigtet dets Afskaffelse; men det synes at fremgaa af Ministeriets Indstillinger, at Ministeren og Administrationen har haft godt fat i den anden Ende af Tovet til Held for Personalet.

Man har da foreslaet at lade Fripassspørgsmaalet »uddø«, d. v. s. at Adgangen til Fripas for fremtidige ansattes Familier inddrages. De unge, der fremtidig ansættes, vil naturligvis være stillede frit i Valget, om de ønsker at indtræde i Statsbanernes Tjeneste paa disse ændrede Vilkaar; men de fleste, der søger Ansættelse, vil næppe lade det strande herpaa, og man kommer saaledes ikke bort fra, at det er en Uretfærdighed imod de unge; thi det vil betyde en klækkelig Lønreduktion i Modsætning til de nuværende ansatte.

Kommissionen skriver:

Da Spørgsmaalet om Tilvejebringelsen af en mere hensigtsmæssig Ordning af Statsbanernes Styrelsesform og Drift, hvorved der formentlig vil kunne indvindes en væsentlig Besparelse, forventelig i en nær Fremtid vil blive henvist til Undersøgelse af en særlig Kommission, skal man, idet man dog finder Anledning til at henlede Opmærksomheden paa det formaalstjenlige i, at en saadan Kommission kommer til at bestaa udelukkende af Medlemmer, der ikke er i Statsbanernes Tjeneste, indskrænke sig til at stille følgende Forslag:

Kommissionen indstiller, at der gennemføres følgende Ændringer i de gældende Regler om *Fribefordring*:

I. Statsbanerne.

a) *Familiefribefordringen* bortfalder for de fremtidig ansattes Vedkommende. Ingen til Familiefribefordring berettiget kan erholde mere end *et* Frikort til Familie eller Husstand.

b) Fremtidige *Pensionister og Enker* efter saadanne kunne ikke erholde Fribefordring.

c) Al Fribefordring af *Levnedsmidler og Brændsel* afskaffes.

Forslagene er tiltraadte af Ministeriet, og der vil blive truffet Foranstaltninger til deres Gennemførelse.

Ministeriets Svar herpaa: —

Ministeriet for offentlige Arbejder.

Kjøbenhavn, den 8. Februar 1911.

Til Finanslovkommissionen.

I Skrivelse af 10. f. M. har Finanslovkommissionen udbedt sig en Udtalelse herfra over det nedenauførte Forslag til Ændringer i de bestaaende Regler for Tilstaaelse af Fribefordring over Statsbanerne, nemlig:

1) Retten til Fribefordring (paa Rejser, der ikke er Tjenstrejser) for samtlige ved Statsbanerne ansatte Tjenstmænd samt disses Hustruer og Børn begrænses til et vist i Forhold til Familiens Størrelse fastsat Antal Fripas aarlig, heri dog ikke iberegnet Torverejser, Skovrejser, Sygerejser, Skolerejser og lign.

2) Fribefordring af Levnedsmidler og Brændsel ophører; ligeledes Fribefordring af ansatte, der er afgaaede med Pension, og disses Enker.

I denne Anledning skal man efter at have indhentet en Erklæring over Sagen fra Generaldirektionen for Statsbanerne tjenstlig bemærke følgende:

Til 1) a. Efter Forslaget skulde de ved Statsbanerne ansatte Tjenstmænd vedblivende beforders frit paa Tjenstrejser, hvorhos hver ansat vilde faa nogle (det angives ikke hvor mange) Fripas til ikke tjenstlige Rejser. Dette gælder for Generaldirektøren som for Banearbejderen, for Vognpudseren som for den hele Distriktet

ledende Kredsbestyrer. Alle faar de lige mange eller lige faa Friepas til eget Brug. En Ordning som denne kendes næppe ved nogen anden Bane i Verden, og der kan da ogsaa anføres vægtige Grunde for den hidtil bestaaende Ordning, dels i Hensynet til Banernes eget Tarv, dels i Vanskeligheden ved den begrænsende Kontrol, dels endelig deri, at der ved den vide Fribefordring af Personalet kan ydes dette et stort og højt skattet Gode med meget ringe Ofre. Ganske vist er der en Del Tjenstmænd, som f. Eks. Værksted- eller Depotarbejdere, der maaske kan være lige dygtige Mænd og gøre lige god Fyldest i deres Stilling, enten de rejser meget eller lidt, men for enhver Jernbanemand, hvis Stilling bringer ham i Berøring med den daglige Drift eller Banernes Organisation eller Regnskabsvæsen, er det et af de vigtigste Opdragelsesmidler til Dygtiggørelse i hans Stilling, at han gennem jævnlige Rejser faar et grundigt og omfattende Kendskab til de forskellige Banestrækninger og Stationer, og det tør vel nok siges, at dette Hensyn er desto mere fremtrædende, jo højere hans Stilling er; thi for den højerestillede kan hans almindelige Tilsynspligt ikke sættes til Side selv paa private Rejser. At ville træffe Foranstaltninger til at hæmme de praktiske Jernbanemænds, ja endogsaa Ingeniørernes, Inspektørernes, Kredsbestyrernes og Generaldirektørens Rejser, er næppe nogen frugtbar eller heldig Tanke, og man kan paa ingen Maade anbefale den. *En Jernbanemand skal rejse, jo mere des bedre.* Den ved den foreslaaede Ordning nødvendiggjorte Kontrol vilde derhos berede ikke ringe Vanskeligheder, naar det i Tusinder af Tilfælde skulde undersøges, om Rejsen var tjenstlig, privat eller maaske begge Dele. Bekostningen ved den omhandlede Fribefordring er nemlig for intet at regne; hvad der kan spares ved en Begrænsning, kan næppe udmaales i Penge, da Togene jo alligevel skal løbe over Banerne, selv om der i hvert af dem bliver en eller nogle faa frirejsende mindre.

b. Hvad angaar Fribefordringen af de ansattes Familier, fremgaar det ikke med

fuldstændig Sikkerhed af Kommissionens Skrivelse, at der for dette Omraade tænkes nogen Indskrænkning. Torverejse, Skovrejse, Sygerejse, Skolerejse skal vedblive at være fri, ligeledes skal hver ansat ligesom nu have et Antal Familiefriepas til længere Rejser, kun skal Tallet rette sig efter *Familiens Størrelse*. Men en Begrænsning efter dette Hensyn vilde medføre et meget indviklet Bogholderi, naar der for ca. 13,000 Familier skulde føres Bog og Kontrol med enhver Fødsel og Død; og der vilde aabnes rig Lejlighed til Forsøg paa at omgaa Bestemmelserne. Man kan derfor heller ikke finde den foreslaaede Regel hensigtsmæssig og skal desuden tilføje, at Retten til Familiefriepas er saa højt skattet blandt Personalet, og at dens Indskrænkning vilde vække en udbredt Uvillie, højst sandsynligt et Krav paa Godtgørelse under en eller anden Form — og det ikke med Urette, thi Retten har bestaaet fra Banernes Oprindelse, og talrige Familier har indrettet sig med den for Øje, f. Eks. som Lejere eller Ejere af en Bolig, der nødvendiggør, at de daglig benytter Banerne. For saadanne Familier vil Tabet af Fribefordring være ensbetydende med en betydelig aarlig Udgift.

Skulde der overhovedet gøres Indskrænkning i Statsbanetjenstmændenes Fribefordring, vilde man foretrække at gaa den Vej at lade Retten til Fribefordring uddø, d. s. lade dem beholde den, som har den, men nægte den til nyansatte.

Overfor den Betragtning, at Jernbanetatens i Fribefordringen har et Gode *fremfor* andre Statstjenstmænd, maa iøvrigt erindres om, at Statsbanernes Tjenstmænd selv bidrager betydeligt til deres Pensionering.

Til 2) a. Fribefordringen af Levnedsmidler og Brændsel spiller for de fleste Tjenstmænd en mindre betydelig Rolle og kunde vel i og for sig — dersom der skal foretages Indskrænkninger — bortfalde. Kun for de Tjenstmænd, der er bosatte i skov- og tørvefattige Egne langt fra Havn, vil Rettens Ophævelse være mere følelig.

b. Den bestaaende Adgang til Fri-

befordring for Pensionister og Enker efter tidligere ansatte vilde man derimod finde det billigt at opretholde. Udgiften til denne Fribefordring er saare ringe, men Godet meget stort for de paagældende. Den Ret, som ved Fribefordringsbestemmelserne er tillagt Generaldirektionen til under ganske særlige Forhold og i enkelte Tilfælde, navnlig hvor stor Trang eller Sygdom foreligger, at udstede Fripas til Enker efter ansatte, er iøvrigt givet for at raade Bod paa det Misforhold, at Statsbanerne ellers vilde være ude af Stand til at yde en saadan Fribefordring paa egen Haand, men maatte henvise de paagældende til at søge Hjælpen gennem Københavns Understøttelsesforening eller Møntgardein Heise, hvilke har en ubegrænset Ret til at rekvirere Fripas for trængende, hvem det efter samtlige foreliggende Omstændigheder er ønskeligt undtagelsesvis at tilstaa fri Befordring over Statsbanerne.«

II. Ministeriet for offentlige Arbejder.

For de *nuværende* ministerielle Tjenestemænds Vedkommende, herunder indbefattet Kommissarierne ved Statsbanerne, disses Sekretærer, det ved Statsbaneanlægene fast ansatte Personale samt Statens Tilsyn med de private Jernbaner, har det sit Forblivende ved de hidtil fulgte Regler.

For de *fremtidig* ansatte ligesom for dem, der fremtidig afskediges, og disses Enker bortfalder Adgangen til Fribefordring.

Ingen til Familiefribefordring berettiget kan erholde mere end et Frikort til Familie eller Husstand.

Ministeriets Sv.: —

»Forslagene er tiltraadte af Ministeriet, og der vil blive truffet Foranstaltninger til deres Gennemførelse.«

III. Fribefordring til Fremme af humane, videnskabelige, kunstneriske og andre Formaal.

Det indstilles, at Retten til Fribefordring fratages de i Statsbanernes Skrivelse af 25. Juni 1910 omhandlede *filantropiske*

*Foreninger** m. fl., idet disse henvises til, om fornødent, at søge Understøttelse paa Finansloven.

Paa Grund af den stadig stedfindende Stigning af Fribefordring til Fremme af humane, videnskabelige, kunstneriske og andre Formaal indstilles det derhos, at den paa Finansministeriets Budget under § 26 paa Finanslovene til Fribefordring opførte Sum fremtidig erstattes af *særlige Bevillinger for de enkelte Ministerier*, under hvilke de Institutioner eller Personer, som nyde godt af Fribefordringen, henhører, saaledes at hvert Ministerium for sit Vedkommende, saafremt Fribefordring ønskes opretholdt, søger det dertil fornødne Beløb, udregnet paa Grundlag af takstmæssig Betaling for den virkelig ydende Fribefordring, bevilget paa Finansloven.

Forslaget er taget til Følge, saaledes at der ikke paa Statsbanernes Konto paa det forelagte Finanslovsforslag er søgt nogen Bevilling til Fribefordring til Fremme af humane, videnskabelige, kunstneriske og andre Formaal.

IV. Fribefordring, iøvrigt.

Det indstilles, at Fribefordringen til *Funktionærene ved Privatbanerne samt til Dagspressen* inddrages, at *Overenskomsten med forskellige private Jernbaner m. fl.* om gensidig Udveksling af Frikort opsiges til Ophør, at den Ministeriet ved Takstlovens § 65 3die Stykke givne Bemyndigelse til Afslutning af saadanne Overenskomster til sin Tid søges ophævet og indtil da lades ubenyttet, og at Bestemmelsen i Takstlovens § 65 4de Stykke, hvorefter Ministeren i enkelte Tilfælde, hvor Omstændighederne særlig taler derfor, kan bevilge fri Befordring paa Statsbanerne, kun bringes i Anvendelse overfor Udlændinge (herunder Rejsebureauerne).

Frikortene til „Ikke ansatte“.

Med Henvisning til den med Statsbanernes Skrivelse af 25. Juni 1910 modtagne Fortegnelse over Frikort, der i Hen-

* Diakonissestiftelsen, Magdalenehjemmet m. m. fl.

hold til Bestemmelsen i § 65 A, sidste Stykke, i Lov af 15. Maj 1903 om Statsbanernes Takster er udstedt for »Ikke ansatte«, indstilles det, at samtlige disse Kort inddrages paa følgende Undtagelser nær:

Ministeriet for offentlige Arbejder.

Kommissariaterne.

Statsbanernes Ekspedition i Kiel.

Rejsebureauerne.

For de Tjenestemænds Vedkommende, t. Eks. de paa foranførte Fortegnelse under Rubrikken Militæretaten opførte, der som Følge heraf mister deres Frikort, bliver Udgifterne til disses Jernbanerejser i tjenstlige Anliggender at afholde af de paagældende Budgetter.

Forsaavidt Ministeriet maatte anse det for ønskeligt at opretholde Fribefordringen til *Jernbanelægerne*, indstilles det, at Udgiften hertil opføres paa Statsbanernes Budget, og at Fribefordringen begrænses til de paagældende Lægers Distrikt.

Ministeriets Svar: —

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

Hvad særlig Jernbanelægerne angaar, bemærkes, at man uanset Finanslovkommissionens Udtalelser herom ikke har opført Udgiften ved disses Fribefordring paa Statsbanernes Budget. Forholdet er nemlig det, at Fribefordring paa Statsbanerne er tilsikret Jernbanelægerne ved de med disse afsluttede Overenskomster som delvis Vederlag for det af dem ydede Arbejde, hvorved den kontante Udgift til Lægehjælp væsentlig

nedsættes. Skulde man føre den regnskabsmæssige Værdi af Lægernes Fribefordring til Indtægt under Personbefordringen, maatte Udgiftssiden paa Statsbanernes Budget belastes med et tilsvarende Beløb. Da imidlertid en Omordning af Forholdene vedrørende Jernbanelægerne og Statsbanernes Sygekasser er Genstand for Overvejelse, har man ikke ment for Tiden at burde indføre en ny Fremgangsmaade med Hensyn til Posteringen af paagældende Fribefordring. Iøvrigt bemærkes, at man ikke med Nøjagtighed har kunnet fastslaa, hvor stor en Nedgang der vil foranlediges ved de af Kommissionen foreslaaede Begrænsninger af Fribefordringen, og man har derfor indskrænket sig til at opføre det samme Beløb, som er ført til Indtægt i 1910—11, nemlig 430,000 Kr., hvorved der i Virkeligheden er paaregnet en Nedgang paa denne Post, idet der ikke er taget Hensyn til Taksthøjelsen som Følge af den ny Takstlov; iøvrigt er den nævnte Post efter sin Natur ganske kalkulatorisk, og da et tilsvarende Beløb føres til Udgift under § 2 A I B 6 c, vil en Nedsættelse af Summen ikke faa Indflydelse paa Størrelsen af det beregnede Overskud af Statsbanernes Drift.«

Forskellige og tilfældige Indtægter.

Da den Lejeafgift, der svares af Jernbanerestaurationserne, se Rigsdagstidende 1910—11, Tillæg B, Spalte 213—14, efter Kommissionens Anskuelse i adskillige Tilfælde er urimelig lav, indstilles det, at Afgifterne søges passende forhøjede.

I Anledning af Finanslovkommissionens Indstilling om Forhøjelse af den Afgift, der svares af Jernbanerestaurationserne, bemærkes, at der hvert 5te Aar foretages en almindelig Regulering af Lejeafgifterne, hvorved disse forhøjes, naar det skønnes passende; ved den sidste Regulering, der fandt Sted i Vinteren 1910—11, blev Afgifterne forhøjede med ialt 9,062 Kroner aarlig.

Det til Rejse- og Repræsentationsudgifter bevilgede Beløb foreslaas nedsat med 6000 Kr.

Tiltraadt. Beløbet nedsættes fra 18,000 til 12,000 Kr.

Under Hensyn til Forbruget foreslaas det til Foranstaltninger i Anledning af Isbaadstransport bevilgede Beløb nedsat med 25,000 Kr.

Tiltraadt. Beløbet nedsættes fra 30,000 til 5,000 Kr.

Korsør—Kiel Ruten.

Da Indtægterne viser en stadig Nedgang, og Ruten hvert Aar giver et betydeligt Underskud:

1905—06	ca.	64,000	Kr.
1906—07	»	136,000	—
1907—08	»	171,000	—
1908—09	»	172,000	—
1909—10	»	102,000	—

indstiller Kommissionen, at Ruten nedlægges. Den derved indvundne aarlige Besparelse, beregnet efter Gennemsnittet af de ovenfor anførte Beløb, bliver *ca. 129,000 Kr.*

Ministeriets Svar:

Angaaende dette Spørgsmaal har Generaldirektionen udtalt, at den ikke paa nærværende Tidspunkt — navnlig saalænge Spørgsmaalet om Oprettelse af en Forbindelse Lolland—Femern er svævende — tør tilraade Nedlæggelsen af Ruten Korsør—Kiel, hvorefter Ministeriet ikke vil tiltræde Forslaget.

Endelig foreslaar Kommissionen, at Tilskudene til nedennævnte Foreninger fremtidig bortfalder:

<i>Jernbaneforeningen</i>	2000	Kr.
<i>Det sjællandske Jernbanepersonales Bibliotek</i>	1000	—
<i>Danske Jernbaners Afholdsselskab</i>	500	—
Tilsammen 3500 Kr.		

Dette Forslag har Ministeriet tiltraadt.

Til Slut udtaler Kommissionen, at det utvivlsomt vil være hensigtsmæssigt, at Postvæsenet forenes med Jernbane- og Telegrafvæsenet under samme Ministerium.

Angaaende *Honorarer*, der ved Siden

af den faste Lønning ydes Tjenestemænd for særlige Hverv eller Arbejder, indstiller Kommissionen:

1. Der stræbes henimod, at Honorarerne inddrages ved Ledighed i de paagældende Stillinger eller ved paagældende Indehavers Overgang til højere Embedsstilling.

2. Alle Honorarer bør fremtidig støtte sig til Hjemmel enten i den almindelige Lovgivning eller paa Finansloven, saaledes at de bevilges til en bestemt Person eller Indehaver af en bestemt angiven fast Stilling. Hvor saadan Hjemmel ikke findes, bør den skaffes til Veje.

3. Honorarer, som udbetales for Arbejde, der naturligt henhører under den paagældende Embedsvirksomhed, inddrages.

4. . . . Honorarerne til Statsbanernes Tjenestemænd henvises til Undersøgelse i den under Kommissionens Indstilling angaaende Statsbanerne omhandlede Jernbanekommission.

Finanslovkommissionen og Pensionen.

Da der efter den nyere Lovgivnings Tendens med Hensyn til dette Emne formentlig ikke kan blive Spørgsmaal om at begrænse Pensionsretten til en snævrere Kreds, endsige helt at lade den bortfalde, bliver der alene Spørgsmaal om at tilvejebringe nye for Statskassen besparende Regler. Det ligger da nærmest at undersøge, om det ikke kunde paalægges alle Tjenestemænd — saaledes som det allerede er paalagt den væsentligste Del af Statsbanernes Tjenstmænd — at yde et Bidrag til Pensioneringen ved et Afdrag i deres Lønning.

I saa Henseende bemærkes:

For Mændenes Vedkommende gælder, hvad enten de pensioneres efter Statsbanernes Pensionslov eller efter den øvrige Pensionslovgivning, den samme fra de almindelige Pensionslove af 5. Januar 1851 og 24. Februar 1858 hentede Skala ved Bereg-

ningen af Pensionen efter Tjenstaar (medens dog Tidspunktet for den pensionsretlige Tjenstalders Begyndelse bestemmes forskelligt); for Enkernes Vedkommende er derimod selve Grundreglerne for Beregning af Pensionens Størrelse principielt forskellige; en Enke, der pensioneres efter Reglerne i de almindelige Pensionslove af 1851 og 1858 faar $\frac{1}{8}$ af Mandens *Indtægt* efter Gennemsnit af de sidste 5 Aar; Enken efter en Statstjenstmand derimod det halve af Mandens *Pension*. Men Tjenstmanden, der falder ind under de almindelige Pensionslove, maa sikre sin Enke en Overlevelsereente enten — naar han er Bestillingsmand uden kongelig Udnævnelse — for 5 pCt. (i Underklasserne 3 pCt.) af sin Lønning eller lig med $\frac{1}{3}$ af sin Lønningsindtægt, medens en saadan Forpligtelse ikke paa hviler Statstjenstmanden. Paa den anden Side maa han bidrage til Dækning af Statsbanernes Pensionsudgift med 5 pCt. af sin Lønning.

Der kunde nu blive Spørgsmaal om at afkræve 5 pCt.s Afdraget af alle; men til Gengæld maatte da Enkeforsørgelsespligten opgives; thi begge Afdrag kan man billigvis ikke kræve af Tjenstmanden, hvorved bemærkes, at Enkeforsørgelsespligten repræsenterer et Afdrag i Lønningen, der kan være meget forskelligt; det kan vel være mindre end 5 pCt., men kan ogsaa blive betydeligt større jfr. Bemærkningerne til et i Rigsdagssamlingen 1898—99 fremsat Forslag til Lov om Forandring i Lov af 5. Januar 1851 om Embedsmænds Forpligtelse til at sikre deres Enker Overlevelsereente og i Pensionslov af 24. Februar 1858 for Embedsmænd og dissers Enker og Børn, Rigsdagstidende 1898—99, Till. A. Sp. 2821 ff. Statskassen maatte da til Gengæld hjælpe paa Enkens ringe Pension: $\frac{1}{8}$ af Mandens Gennemsnitsindtægt i de sidste 5 Aar.

Udvalget har foranlediget udarbejdet og vedføjet nogle Tabeller, der viser, hvorledes Enken efter en Statstjenstmand og Enken efter en Posttjenstmand i 13. Lønningsklasse hver især vil være stillet (Enkens Alder er regnet 3 Aar mindre end Mandens).

For Statskassen vil der ved Pensioneringsmaaden efter Statsbanernes Regler blive en Gevinst; thi om end Pensionen efter Tabel d, naar undtages Dødsfald i Tjenstaarene 10.—14. Aar, bliver større end efter Tabel e, vil Forskellen efter en Udtalelse fra den sagkyndige Beregner, Udvalget har søgt Bistand hos, mere end dækkes af de 5 pCt.s Lønningsafdrag. Men for Enkerne vil Overgangen være af en betydelig Forringelse, og dette vil vistnok lettelig kunne nødvendiggøre ekstraordinære Understøttelser af Statskassen, der vil bringe en væsentlig Del af Statskassens Gevinst til at svinde bort.

Ad denne Vej kan man derfor formentlig ikke naa frem; og Spørgsmaalet om ad helt nye Veje at naa til en Besparelse er formentlig for omfattende og organisatorisk indgribende til, at Kommissionen kan beskæftige sig dermed. Udvalget mener derfor, at Kommissionen maa indskrænke sig til at udtale sin Forventning om, at Regeringen vil have sin Opmærksomhed henvendt paa dette Punkt, hvorved det da tillige kunde være at tage under Overvejelse at undersøge Muligheden for at tilvejebringe Ensartethed i Pensionsvilkårene og de efterlattedes Pensionering, idet der i de successivt givne mangfoldige Pensionsbestemmelser gør sig mange indbyrdes Forskelligheder gældende, der mulig ikke alle nødvendiggøres af Hensynet til Tjenstvilkårenes Forskellighed.

Interessante Tandhjulslokomotiver.

Paa Tandhjulsbanen Boppard til Buchholz, en af de smukkeste Bjergbaner i Tyskland, anvendes 3 Lokomotiver. Disse, der arbejder med 12 Atm. Damptryk, virker tillige som almindelige Adhæsionslokomotiver, idet den egentlige Tandhjulsmaskine er anbragt paa særlige Rammeplader og yderligere hviler paa Lokomotivets Aksler. Ved Hjælp af en særlig Regulator bringes sidstnævnte Maskine i Virksomhed. Begge

Maskiner har kun en Styring. Der findes to Bremsere for Haandbremsning, den ene for Lokomotivet, medens den anden virker som en Baandbremse paa Tandhjulet. For yderligere at opnaa en kraftigere Bremsning under Nedfarten bliver Styringen til Adhæensionsmaskinen, efter at Tandhjulsmaskinen er tilkoblet, lagt modsat Køreretningen, medens en Klap lukkes over Udgangsøret, saaledes at Atmosfæren ikke kan suges ind gennem Udstrømningskanalerne, men derimod gennem et Rør, som er anbragt under Lokomotivet. En Si forhindrer Indtrængen af Støvparkler. Den fremkomne Kompression i Cylindrene virker derefter som Bremskraft og kan gennem en særlig Afspærringsventil reguleres efter Behag. For at undgaa Ophedning af den indsugete Luft afkøles Cylindrene med Vand.

D. L. & L. F.

Til Medlemslisten.

Kh. H. Afdeling:

Indmeldt fra $\frac{1}{10}$:

Lokfører H. C. Kruuse.

Lokfrb. J. E. Bredahl.

Laan — Kaution — Veksel!

Det første Ord er velkendt blandt Personalet, de to andre — desværre — ligesaa, og, hvad der er det værste, de første Gange indlader de fleste sig derpaa uden at vide, hvad det egentlig er for noget Djævelskab.

Laanet er det mindst farlige af de tre Ord, og hvis blot hver enkelt, *forinden* han bestemte sig til at søge Laan, vilde gøre sig den Ulejlighed at opgøre Status og derved undersøge, hvorledes hans pekuniære Forhold egentlig var, og hvor stort Laan der var nødvendigt, vilde megen unødvendig Kval og Ærgrelse undgaaes. Men det at

føre Regnskab — næh — det er altfor kedeligt og besværligt; Pengene er væk, og saa meget skyldes her og der; altsaa maa der Laan til, *som skal betales punktlig og med temmelig høj Rente*, hvorimod de Handlende, saalænge de mærker, man *virkelig vil* betale, som Regel er meget medgørlige med at modtage Afdrag uden at forlange Rente.

Der tales saa meget om billige Laan. Det eneste virkelig billige Laan er Lønningsforskudet, og det har desværre den Fejl, at der *straks* skal betales Afdrag; ifald der blot kunde gives $\frac{1}{2}$ Aars Fred, vilde det være et meget stort Gode.

De saakaldte billige Laan og Laanekasser er ikke meget billigere end alm. Laan, idet der kommer Kontingent osv. til.

Ifald J. F. og D. J. F. havde ofret Statens Inddragning af »Reservepensionsfondet« lidt mere Opmærksomhed, kunde der den Gang med lidt god Vilje været dannet et virkeligt billigt Laanefond. Men desværre gik den gode Lejlighed tabt; af ca. 8 Millioner fik Personalet 200,000, hvad der kun var en Draabe i Havet.

Naar saa Laanet er modtaget, er der mange, der er saa geniale at sige: »Nu er vor Gæld betalt, nu skylder vi intet mere.« Det kan forsvares at sige dette, naar man vel at mærke gør sig det klart, at *den maa nedlige Gage er bleven Afdraget mindre*, saa der ingen Grund er til at købe Ting, der ikke er absolut nødvendige.

Saa er der den Skyggeside ved Laanet, at der skal 2, evt. flere, Kautionister til. Som Regel søges de blandt Kollegerne, og altfor ofte hedder det: »Nu har jeg kautioneret for dig, saa maa du ogsaa for mig«, og altfor mange tænker altfor lidt over, hvad en Kaution er og betyder. Forinden man gaar i Kaution, bør man gøre sig klart, om *man til enhver Tid* kan undvære det Afdrag, Laantageren skal udrede, og man bør være klar over, at Laangiveren ingen Pligt har til at henvende sig til begge Kautionister.

Her er en meningsløs Fejl ved vor Lovgivning. Det burde være Laangiveren,

der har Indtægten, der burde søge Laantageren og, ifald der intet var at gøre, falde over Kautionisterne. Der er mange Laantagere, der vilde betænke sig to Gange paa at udeblive med Afdrag, ifald de vidste, det var Laangiveren, de fik at gøre med.

Ved Veksler er der mange, der ikke aner, at den saakaldte hurtige Retsforfølgning gælder for dem, og der straks løber forskellige Omkostninger paa; men til Gengæld skal baade Laantager og Kautionister stævnes, ifald den ikke betales eller fornyes (med Afdrag).

Før nogen gaar i Kaution, vil jeg minde vedkommende om et gammelt Ord, der siger, at Skjorten er nærmere Kroppen end Frakken, eller, at man har først og fremmest Pligt overfor sin Kone og Børn, før man har »Pligt« overfor sine Kolleger.

Til Slut vil jeg anbefale alle ansatte at »Sky Kautioner som Pesten og Veksler som den sorte Død.«

Viggo Gundel.

Rejsebrev.

Nürnberg, den 5.—8.—11.

I det dejligste Sommervej med klar Himmel og bagende Sol ankom jeg hertil efter at have tilbragt de sidste 22 Timer paa Rejsen. Ombord paa Færgen til Warnemünde traf jeg en gammel Bekendt, en Assistent Nielsen, Gb., som skulde til Dresden. Han var kommen i Selskab med en Gartner Olsen, der skulde til Berlin i en otte Dages Tid, og vi tre slog os da sammen saa længe som muligt. Efter et improviseret Fællesmaaltid af den medbragte Mad gjorde vi os det saa behageligt som muligt samt adskillige forgæves Forsøg paa at faa os en lille en paa Øjet i den Formodning, at den kommende Dag kunde blive anstrengende nok. Til sidst opgav jeg dog enhver Tanke om at falde i Søvn og tønnede op paa Dækket for at nyde Maaneskinssejladsen; men aldrig saa snart

havde jeg faaet aabnet Kahytsdøren, før jeg i Stedet for Maaneskin fik en rigtig regulær Plaskregn i Ansigtet. Altsaa i Læ af Kahytten igen, og der var Gartneren ogsaa bleven ked af Snorkeforsøgene, hvorimod Nielsen blideligt var slumret ind til Trods for de Smerter, som et Stykke Røgkammer-smuld fra Falstermaskinen foraarsagede ham i højre Øje. Da vi naaede Warnemünde, var Vejret heldigvis klaret op igen, og langt ude i Øst viste sig allerede de første svage Tegn til Daggry. Alle Kupeerne var stuvende fulde, saa her var heller ikke megen Tale om hverken Hvile eller Søvn, og da det først var bleven helt lyst, foretrak vi at opholde os i Sidegangen og betragte Landskabet med det samme. Dog byder dette i Grunden ikke paa stor Afveksling. Store Fyrre- og Granskove strækker sig milevidt, Kartoffelmærker i en Uendelighed og saa selvfølgelig ogsaa store Sædmærker; men Størstedelen af Kornet er allerede høstet, grundet paa Tørken, og den Sæd, der endnu staar tilbage, viser sig at være meget kort i Straa saavel som i Aks. Dernæst staar den meget tynd her, og Markerne er i den Grad forbrændt af Solen, at de mere ligner en Ørken end et Stykke Agerland.

Kl. 6¹⁰ ankom vi da til Berlin, hvor Olsen altsaa forsvandt, og hvor Nielsen kun havde 3 Kvarters Ophold til Dresdnertogets Afgang, der finder Sted fra Anhalter-Banegaarden, til hvilken jeg ogsaa skulde. Efter at have fulgt N. til Toget havde jeg endnu ca. 3¹/₂ Times Ophold, inden Toget til München skulde gaa, og efter at have skilt mig af med min Bagage i Garderoben havde jeg saaledes Tid nok til at tænke paa lidt Frokost og derefter foretage en lille Udflugt med den underjordiske Bane ind til Byens Centrum og Hovedgade, Friedrichsstrasse. For et Liv, der er her i de første Formiddagstimer, ja i Grunden hele Døgnet, men mest dog, naar Forretnings- og Kontorfolkene gaar til deres Arbejde. Efter et kort Ophold i Café Bauer, hvor man til enhver Tid kan læse en Del danske Blade og i Reglen træffe Danskere, gik jeg en Tur hen paa Friedrichsstrasse Bahnhof, der til alle

Tider frembyder et Skue fuldt af Travlhed. Under den mægtige Toghal befinder sig 4 Spor, hvoraf de to sydlige besørger Fjerntrafikken og de to nordlige Nærtrafikken. Paa disse 2 sidste bruser Togene da ogsaa uafbrudt frem fra begge Sider. Hvert andet Minut kommer der Tog saavel fra Øst som fra Vest, og med $\frac{1}{2}$ Minuts Ophold farer de afsted igen. Disse Tog løber paa »Berliner Stadt- und Ringbahn«. Den sidste er delt i en Nordring og en Sydring, og kun i den Tid, det største Antal Rejsende skal besørges, løber Togene direkte fra den nordlige Ring over paa den sydlige og omvendt. Paa de to sydlige Spor foregaar som sagt Fjerntrafikken saavel mod Øst- som mod Vest-Europa.

Men Klokken er imidlertid bleven nær 10, saa det er paa Tiden at søge hen til Anhalter-Banegaarden, fra hvilken Toget til München skal afgaa Kl. 10³⁰. Det er et D-Tog og har Nr. 40. I Tiden fra 30. – 6. til den 16. – 9. er det suppleret med en anden Afdeling, som afgaar 10 Min. senere og har samme Køretid. D-Tog 40 bestod af 9 Boggievogne, hvoraf den ene var Restaurationsvogn, og var forspændt med et ualminde ligt smukt Højtrykslokomotiv (2 Cylindre) med Overheder. Denne Type hører ikke til de største preussiske Maskiner, som f. Eks. løber mellem Hannover og Berlin uden Standsning, men den er ikke desto mindre paa Størrelse med vore P-Maskiner. Den har fire koblede Hjul, en firehjulet Truck foran disse og en Løber bag; Tenderen er 4-akslet, Førerhuset er ikke kileformet og Røgkammerdøren omtrent plan. Tenderen rummer 21,5 m³ Vand og 5 Tons Kul. Afstanden fra Berlin til Halle, som er den første Station, hvor vi skal holde, er 162 km, der tilbagelægges i 2 Timer og 4 Min. Landskabet er her aldeles fladt, ensformigt og højst kedsommeligt. Først i Nærheden af Naumburg, der har en smuk gammel Domkirke, begynder Terrainet at blive mere kuperet. Her findes en Mængde lave Vinbjerger, langs hvilke Banen løber paa en længere Strækning. Efterhaanden som man kommer længere ind i Thüringen, bliver

Bjergene højere, og overalt ser man Graniten stikke frem af Jordsmonnet. Paa en Klippe tæt ved Saalefloden ligger Ruinerne af Kurfyrsternes gamle Slot Rudelsburg, der med sine Taarne tager sig overordentlig smukt ud. Ved Saalfeld, der ligger 300 km fra Berlin, bliver Maskinen udvekslet med en stor bayersk sekskoblet Maskine, og ved den bayerske Overgangsstation Probstzella, som ligger $\frac{1}{2}$ Times Kørsel sydligere, bliver vi yderligere forsynet med 2 Skydelokomotiver. Herfra stiger Banen bestandig, og paa en Strækning af henved fire Mil er Stigningen næsten uafbrudt 1:40. Ved Byen Ludwigstadt, som ligger i en lille Sænkning, føres Banen ad en solid Jernbro hen over Byens Huse i Højde med Kirkens ret høje Spir. Denne By er ligesom Probstzella smukt beliggende paa Bjergenes skovdækkede Skraaninger; men selve Husene ser ret uhyggelige ud, beklædte som de er over det hele med sort Skifer fra de nærliggende Skiferbrud.

Ankomsten til Nürnberg var præcis efter Køreplanen Kl. 5⁴³. Jeg havde besluttet at overnatte her og saa fortsætte næste Morgen til Garmisch-Partenkirchen via München. Efter at have lejet et Værelse i Hotel Reinischer Hof, der ligger i Königsstrasse tæt ved den store nye Hovedbanegaard, tog jeg op til »die Burg«, som ligger paa en Klippe, der kaldes Oliebjerget, i Byens Udkant. Paa Vejen dertil passerer man en lille, men berømt Restauration ved Navn Bratwurstglöcklein. Den har to smaa Lokaler i en Sidefløj til et mindre Kapel, Moritzkapel, som stammer fra Middelalderen og ligger i Nærheden af og parallelt med den lige saa gamle Sebalduskirke. Denne, som blev paabegyndt i første Halvdel af det trettende Aarhundrede, hører til en af Tysklands mest seværdige Kirker, dels paa Grund af dens skønne gammeldags Stil og dels paa Grund af dens store Antal fortræffelige Kunstværker saavel i Bygnings-, Træskærer- og Malerkunst som i Kunstsmedearbejde. Moritzkapellet er bygget paa dets nuværende Plads i Aaret 1313, og Lokalerne i Sidefløjen bestaar endnu ufor-

andrede fra den Tid, hvor der var Stamknejspe for en hel Del berømte Nürnberger-Kunstnere (Mestersangerne), af hvilke Hans Sachs, Albrecht Dürer og Peter Vischer er de bekendteste, og hvis Navne man daglig træffer paa. Ved et Besøg her i Aaret 1883 har Dronningen af Rumænien nedskrevet følgende Linier:

Ich las, was hier all gerschrieben stund,
und weil ich die Herr'n nit finden kunnt,
so hab' ich auf ihrem Platz gesessen,
in ihrem Geiste mich satt gegessen.

Carmen Sylva.

Paa Spisesedlen er der kun een Ret, nemlig: »Würstchen mit Sauerkraut«, der tilligemed en Liter Münchner-Øl udgør et fortrinligt og billigt Aftensmaaltid. Fem Minutters Gang herfra ligger »die Burg«, der oprindeligt bestod af to Slotte, »die Kaiserburg«, der er kgl. bayersk Statsejendom og tidligere Residensslot. Dette Bygningskompleks staar endnu, hvorimod det andet Slot, hvor Borggreverne boede, blev stukket i Brand i Aaret 1420. Disse Grever levede nemlig, efter hvad der fortælles, i stadig Ufred med Byens Borgere, som tilsidst fandt sig foranledigede til i Aaret 1367 at bygge det høje og smukke Taarn, Luginsland, for at udspejde, hvad der foregik i Borgen. Efter at denne var brændt, købte Byen Ruinerne og opførte 1494–95 det vældige Kornmagasin, som nu kaldes »Kaiserstallung«, der i den ene Ende er sammenbygget med Luginsland og i den anden med det femkantede Taarn, der betragtes som Nürnbergs ældste Bygning. I dette Taarn findes en meget interessant Samling Torturredskaber fra Inkquisitionens Tid, blandt hvilke »die eiserne Jungfrau« er den mærkeligste. Figuren forestiller en Kvinde i noget over naturligt Størrelse; den er støbt af et eller andet Metal med en Godstykkelse af 4 à 5 Tommer, saaledes at der i dens Indre er Plads til et voksent Menneske. Forsiden bestaar af to Fløjdøre, der indvendig er besat med 10–12 Stykker 6 Tommer lange Jernpigge i Højde med Brystkassen samt en udfor hvert af Øjnene. Ofret blev saa stillet op inde i Figuren,

hvorefter Dørene blev slaaet i med et Brag.

Fra »der Singwelturm« har man en storslaaet Udsigt ikke alene over Byen, hvorefter den gamle Del er omsluttet af Ringmure og Grave, men ogsaa langt ud over Landet til Byerne Fürth, Erlangen og Swabach. Pladsen, hvor dette Taarn ligger, er den ydre Slotsgaard, som kun er omgivet af en temmelig lav Mur, og Sagnet fortæller om en vild og grusom Røverridder, der paa et af sine Strejftog mød Nürnbergs Handelsfolk faldt i Hænderne paa disse og derefter blev dømt til at hænges. Kort før Eksekutionen skulde finde Sted, spurgte man efter gammel Skik Epelein, saaledes hed Ridderen, hvad han endnu ønskede sig. Han ønskede intet andet, end at han maatte bestige sin trofaste Hest og ride Slotsgaarden rundt. Da Porten var vel bevogtet, blev dette ham tilladt. Men næppe sad Epelein i Sadlen, før han trykkede Sporerne i Hestens Sider, og inden Vagten saa sig for, befandt baade Hest og Rytter sig paa Kanten af Muren, hvorfra Hesten med et vældigt Spring satte over Graven og lykkeligt naaede Jorden paa den anden Side, og Epelein var reddet. Derfor siges der om Nürnbergerne, at de hænger ingen, før de har ham.

I den indre Slotsgaard staar der en Lind, som efter Sagnet skal være plantet i Aaret 1020 af Kejserinde Kunigunde, Heinrich den Andens Gemalinde.

Men Klokken er imidlertid blevet mange, og efter at have tilbragt et Par Timer i en morsom Variete, Bamberger-Hofkeller, som ligger lige overfor mit Hotel, begav jeg mig til Ro for at rejse videre næste Morgen Kl. 8¹⁰.

—n.

Tjenstmand og Samfundsret.

(Fortsat).

Dr. Pichler: Mine Herrer Rigsdagsmænd! Stolle har lige fremført stærke Klager over den lange Tjensttid ved Jernbanerne og har

i særlig Grad betonet, hvilke slemme Følger dette kan have for Driftssikkerheden. Har jeg forstaaet ham rigtig, har han taget Ordet for Indførelsen af 8 Timers Arbejdsdag for Jernbanepersonalet. Jeg mener nu, at en ensartet Inddeling af Arbejdstiden absolut ikke kan indføres ved Jernbaneetaten. Jeg maa i saa Henseende henvise til Forskellen paa en Ledvogters og en Lokomotivførers Arbejdsydelse. Det er forstaaeligt, at Arbejdstiden kan og maa være meget forskellig, thi en Arbejdstid, som for en Banevogter aldeles ikke betyder nogen Overanstrengelse, vil maaske for Lokomotivførers Vedkommende føre til store Ulykker i Trafiken.

Carstens: Nu har de foregaaende Talere talt om en lovbefæstet ensartet Regulering af det kørende Personales Tjenst- og Hviletid. Jeg har forundret mig over Hr. Dr. Pichlers Udtalelser. Han mener, at en ensartet Tjensttid for alle Kategorier af Tjenstmændene er uigennemførlig. Det indrømmer vi uden videre. Men vi staar dog ubetinget paa det Standpunkt, at en Reduktion af Tjensttiden indenfor mange Kategorier absolut maa forsvares.

I Gaar har Hr. Ministeren for offentlige Arbejder i Preussen erklæret, at Præsidenten for Rigsbaneforvaltningen vil tage Stilling til dette Spørgsmaal. Dette Spørgsmaal — dette ønsker jeg her at meddele Hr. Præsidenten — er af største Vigtighed for os. Ved denne min Tilskyndelse ønsker jeg at opfordre Hr. Præsidenten til at indtage et Standpunkt og afgive en Erklæring.

Wacherzapp, virkelig Gehejmeraad, Præsident for Rigsbaneforvaltningen:

Hr. Rigsdagsmand Stolle har ligesom d'Hrr. Dr. Pichler, Dr. Carstens og Schwabach behandlet Spørgsmaalet om Jernbanepersonalets Tjenst- og Hviletid. Angaaende dette Spørgsmaal foreligger der her i Rigsdagen en Række Andragender fra de interesserede Tjenstmænd; ogsaa fra det nationalliberale Parti* foreligger der i saa Hen-

seende et Andragende. Jeg vil derfor i Dag indskrænke mig til at fremkomme med nogle enkelte Bemærkninger, idet jeg maa antage, at en indgaaende Drøftelse af hele Spørgsmaalet vil finde Sted ved den senere Behandling.

D'Hrr., der i Dag har taget Ordet, lige saa vel som de, der i Gaar ved Behandlingen af Rigsjernbanerne gjorde det samme, staar tilsyneladende paa det Standpunkt, at Tjenestens Regulering paa de tyske Baner for Øjeblikket er utilfredsstillende, og at Personalet paa den ene Side ved for lang Tjeneste og paa den anden ved for kort Hviletid udnyttes i for stærk Grad, saaledes at ikke blot Personalets Helbred tager Skade, men at selve Jernbanedriftens Sikkerhed forringes. Paa samme Standpunkt staar ogsaa Tjenstmændene. Men dette Standpunkt er ikke rigtigt. At denne Anskuelse bestaar indenfor Personalet, vil jeg hovedsagelig føre hen til, at de nye Bestemmelser, som den tyske Jernbaneforvaltning i Aarene 1908 og 1909 har vedtaget angaaende Personalets planmæssige Tjenst- og Hviletid, *endnu ikke fuldstændig anerkendes og respekteres i Praksis ved Tjenestens Fordeling.* Dog frem for alt maa jeg advare Dem, mine Herrer, imod at fælde nogen Dom paa Grundlag af de enkelte Tilfælde, som meddeles fra Tjenstmændenes Kredse. Saadanne Oplysninger bør modtages med stor Forsigtighed, og navnlig bør man ikke lade de særlige Forhold, som gør sig gældende i hvert enkelt Tilfælde, ude af Betragtning. Selv om de Meddelelser, som er tilstillet Dem angaaende enkelte særlig lange Tjenstture ogsaa er korrekte, og hvorom jeg ingen Anledning har til at tvivle, saa beviser disse dog ikke nogen Overbebyrdelse af Personalet; de beviser ikke engang, at Tjenesten i hvert enkelt Tilfælde er for anstrengende. Endnu mindre maa de simplificeres, thi de lange Tjenstskifter paa 12, 13, 14 Timer er kun tilladt, naar Tjenesten er let og foregaar under særlige Forhold, eller naar der mellem Arbejdstiderne falder længere Hvilepauser. Hvor forskelligartet og anstrengende Tjene-

* Højrepartiet.

sten kan forme sig blandt Tjenstmænd i samme Klasser, skal jeg nok senere udtale mig om; dog hvilken Betydning Hvilepauserne kan have paa Tjenstinddelingernes talmæssige Længde fremgaar deraf, at ifølge Bestemmelserne regnes alle Tjenstpauser indtil 6, under visse Omstændigheder endog indtil 8 Timer, indenfor Tjenstskiftet som Tjensttid. (Fortsættes).

Forskelligt.

Efter hvad der skrives, vil der til Indførelsen af elektrisk Drift paa de preussiske Hovedbaner i denne Samling blive forlangt 40 Millioner Mark, hvoraf 17 Millioner er bestemt til Strækningen Laubau—Dittersbach, der er under Bygning, medens 22 Millioner skal anvendes til Strækningen Dessau—Bitterfeld, og hvortil som første Tilskud bevilgedes 2 Millioner.

Ifølge „Archiv für Eisenbahnwesen“ udgjorde Jordens Jernbanenet i Aaret 1908 en Længde af 983,868 km. I samme Aar fandt en Tilvækst af 26,460 km Sted, mens Aaret 1907 kun havde bragt 23,535 km. I de forenede Stater er Antallet af nye Baneanlæg derimod gaaet tilbage, idet der kun er taget 6576 km i Brug mod 8412 km i Aaret 1907 og 10,076 i Aaret 1906. Af de øvrige amerikanske Landsdele maa Kanada nævnes, idet der her er opmaet en Tilvækst af 1382, Mexiko med 1999, Brasilien med 1969 og Argentina med 2900 km.

I Asien falder den største Udvidelse af Jernbanenet paa Kina, der i 1908 er forlængt med 1344 km, saaledes at der ved Aarets Udgang fandtes en samlet Længde af 8042 km, hvilket omtrent svarer til Længden af Japans Jernbaner, som kun udgjorde 8101 km. Til nærmere Belysning af Kinas Anstrengelser for ogsaa paa dette Omraade at blive Japaneserne jævnybyrdige skal anføres, at Japans samlede Jernbanestrekninger i Aaret 1904 var 4 Gange saa store som Kinas.

Osterrig-Ungarn har foretaget Udvidelser med 1000 km, Tyskland med 1000 km, hvorefter der for Ruslands Vedkommende kun kan noteres 458 og for Frankrigs 300 km. Overraskende forekommer det, at Storbritannien kun har udvidet sit Jernbanenet med 82 km.

Fyrboderen, der frelstes af sine Kammerater. De dækkede hans Brandsaar med 411 Hudlapper.

Den amerikanske Lokomotivfyrbøder, George Nelson, blev for et Aar siden under en Jernbaneulykke skoldet af den ndstrømmende Damp fra Lokomotivet, og var saa forbrændt, at man tvivlede om hans Liv.

Lægerne erklærede, at Nelsons Redning laa i hans Venners Haand, saafremt de vilde ofre Hud til at dække hans Brandsaar. Tre af hans Venner, Jernbanemandene Georg Miner, Ole Olsen og Frank Floyd, stillede sig til Lægernes Disposition; der blev foretaget 411 Overførelser af Hudstykker — saa var George Nelson rask. Forleden blev han udskrevet fra Hospitalet — og han kan takke sine opofrende Venner for sin Helbredelse.

Personalia.

Forflyttede er:

¹/₁₁ 11.

Lokomotivfyrbøderne

J. Hansen, Aarhus H., til Randers

L. M. Sørensen, Randers — Aarhus H.

¹⁵/₁₁ 11.

Lokomotivfyrbøderne

P. A. V. K. Givskov, Aarhus H., til Glyngøre

P. J. V. M. Blohm, Glyngøre — Aarhus H.

Afskedigede er:

³¹/₁ 12.

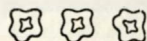
Lokomotivførerne

A. H. Gustafsen, Aarhus Ø.

P. Graver, Struer

H. H. Thorgersen, Aarhus Ø.

alle paa Grund af Svagelighed og med Pension.



Bytning.

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

BREVPAPIR, MEDDELELSER OG KONVOLUTTER

MED



∴ FORENINGENS MÆRKE ∴
LEVERES TIL BILLIGSTE PRISER KUN AF

Lok.=Tid.s Bogtrykkeri, Fredericia.

**Bytning.**

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

Min Barberforretning

Hj. af Brunsgade og Hallsvej
bringes i Lokomotivpersonalets velvillige Erindring.
Ærbødigst

N. Nicolaisen.

Skotøjs-Forretningen Tektor

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

Afbetaling.

Al Herre- & Damekonfektion

leveres med
ugentlige eller maanedlige Afdrag.
Udbetaling efter Overenskomst.
Gode Varer og godt Arbejde garanteres.

1. Dannebrogsgade 1.

Livsforsikringselskabet „DANMARK“

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

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

W. Mentzler & Co. Helgolandsgade 1. Pianoer

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

Enhver Mand sin egen Vaskekone!

Køb

Zephyr Reform Kravetøj.

Ikke Gummi! Særligt at anbefale for Jernbanefunktionærer.

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

I København er Guldsmed F. MICHEESEN 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^a Kbhavn. Telefon Vester 159 y
Konsultationsstid: Hverdage Kl. 10 - 4
og Søndage i Reglen Kl. 10 - 12.
Jernbanesygekassens Tandlæger.

Vesterbros Guldsmed

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

Dameovertøj

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

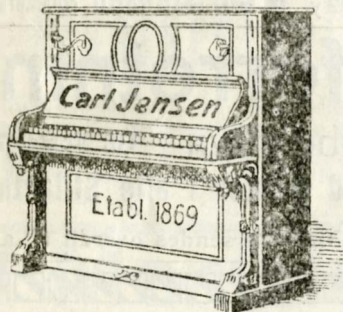
A. MUNCK, Overslykkemagasin

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

Køb Vin

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

Danske Pianoer, eget Fabrikat.



Salgsvilkår fra 10 Kr. inkl.

Vesterbrog. 71. Telef. Vester 1502.

Vort Fabrikat anbefales af følgende Jernbanemænd:

Chr. Vejre,
Kond., København.

E. Petersen,
Togf., Kallundborg.

G. Petersen,
Enghaveplads 1.

Larsen,
Godshavn. 22.

G. Svendsen,
Fredericia.

Istedhus Møbel-Magasin

leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles favorable Vilkaar.

Garanti for Soliditet.

Chr. Nielsen, Telefon Vester 209. Enghaveplads 1 & 2.
Kjøbenhavn

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages i Bladet ved Henvendelse til »Jernbanefagpressens Annoncebureau«, Asger Ryggsgade 4^a tv.
Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 V.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.

Stort Udvalg i alle
Slags Møbler
fra egne
Værk-
steder

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

Garanti
gives e
Afbe-
taling indrøm-
mes solide Købere

Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 31
Esbjerg.

Hovedkassereren:

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

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.