

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



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

Nr. 23.

1. December 1911.

11. Aarg.

Stifteren af Nordisk Lokomotivmands- Forbund død.



JOH. VOLRATH ORRE

Den ¹⁹/₁₁ er pens. Lokomotivfører ved »Bergslagerne Jernvæg« J. V. Orre afgaaet ved Døden efter længere Tids tiltagende Svaghed.

Paa en Tid, da Fagbevægelsen indenfor det danske Lokomotivpersonale viste sine første svage Tegn, modtog Lokf. C. Roosen i Begyndelsen af 1898 fra Ordførende for *Sveriges Lokomotivførare- och Eldareforening* en Indbydelse til Dannelsen af et skandinavisk Lokomotivmands-Forbund.

Om sine Indtryk fra den Tid udtalte Orre under et Besøg, underskrevne aflagde ham i Vänersborg f. A., følgende:

»Jeg kan ikke sige, jeg var meget haabefuld, da jeg udsendte Forslaget, og det var mig en glædelig Overraskelse, da jeg i den følgende Tid modtog en Mængde Breve fra alle Skandinaviens Lande, hvori udtaltes stærk Sympati for Tanken om en Sammenslutning, saa jeg egentlig fik det Indtryk, at jeg blot højt havde udtalt det, som mange indenfor Skandinaviens Lokomotivpersonale i deres stille Sind havde tænkt og ønsket.«

I »Nordisk Lokomotivmands-Forbund« beklædte Orre indtil 1907 Præ-

sidentværdigheden, idet han da afløstes af vor nuværende Formand, Lokf. C. Christensen, Esbjerg, og i de første Aars Virksomhed kunde man sammenligne ham med den Mand, man i det engelske Underhus kalder for *The whippers*, hvis Hverv det er at holde Partiet sammen. Uden at være nogen egentlig Fører skal han ved alskens Overtalelsesmidler passe paa, at de enkelte Medlemmer er, hvor de skal være, naar det gælder.

En saadan »Sammenpisker« — som Manden med et krabat Udtryk kan kaldes paa Dansk — var Orre.

Ligesom han i sin Tid som Formand for »Sveriges Lokomotivförare og Eldare Förening« var »Sammenpisker« overfor sine Foreningsmedlemmer, blev han det som Præsident for »Nordisk Lokomotivmands Forbund«. Dette beror naturligvis først og sidst paa hans Sinds Trofasthed.

Han kom ind i Foreningslivet paa en Tid, hvor de Mænd, der førte Sammenslutningstanken frem her i Landet, stod langt ensommere, end de nu gør, og derfor blev ganske anderledes klemt fra alle Sider, thi mange Krav laa den Gang og ventede paa en Løsning. Han kom straks til at føle, hvor meget det personlige Sammenhold betyder i Kampen, og hans vennesele Fremtoning og Væsen fandt sig naturligt til Rette i det Fostbroderskab, som han fra første Færd var Sjælen i.

Nordens Lokomotivmænd staar derfor i dyb Taknemlighedsgæld til afdøde Orre, der vakte det skandinaviske Lokomotivpersonale til Selverkendelse.

Orre fødtes den $5/10$ 1854, ansattes som Lokomotivfyrbøder 1879, for-

fremmedes 1882 til Lokomotivfører ved »Bergslagernes Jernvæg« og pensioneredes i 1905.

— — — —
Ære være hans Minde!

Red.

Forhandlingsreglerne.

Saa vel gennem »Vor Stand« som »Jernbanetidende« mærker man, at Jernbaneforeningen og Jernbaneforbundet begynder at nære Betæneligheder for, at man paa højere Steder skal faa den rette Forstaaelse af den ræveagtige Foreningspolitik, som der fra de to Foreningers Side har været anvendt for at naa deres Ideal — at faa sprængt de udenfor staaende Foreninger. I Særdeleshed D. L. & L. F., der i udstrakt Grad har været udsat for disse Bestræbelser, har været et særligt efterstræbt Emne, sandsynligvis fordi man her havde et udmærket Udbytningsobjekt til Erstatning for den stedfundne Afgang af Stationsforstanderne, Værkmestrene o. s. v. i Jernbaneforeningen og Togpersonalet i Jernbaneforbundet.

At denne Ængstelse er til Stede, fremgaar saaledes tydeligt af en Artikel med ovennævnte Overskrift, som Jernbanetidende d. $2/11$ bringer til Torvs, og hvori det bl. a. hedder:

Men selv efter at de Formaliteter, som manglede i den mest punktligte Opfyldelse af Reglerne, *forlængst er opfyldt**, tøves der fra Ministeriets Side, og Generaldirektionen tillader sig i over to Maaneder — altsaa udover den Frist, som i selve Forhandlingsreglerne er fastsat, og indenfor hvilken der i disse loves Organisationerne Svar — at tilbageholde en Skrivelse, som af vor Organisation er stilet til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Som den uafhængige Tilskuer, D. L. & L. F. er, og med Kendskabet til de i

* Fremhævet af os.

Aarenes Løb passerede Tildragelser indenfor Jernbanecetatens Foreningsliv behøver man næppe at søge efter Forklaringen til Myndighedernes Tilbageholdenhed, idet de tilstillede Oplysninger fra Jernbaneforeningen og Jernbaneforbundet næppe har været det rette Virkelighedsbillede. Man har sikkert indenfor de betræffende Kredse faaet Følelsen af, at der bag Kulisserne ikke bestaar de udmærkede sammenspillede Forhold, som det gives Udseende af.

Og indrømmes maa dei, at det er et højst mærkeligt Billede, som oprulles, naar man har Lejlighed til at følge Foreningslivet indenfor J. F. og D. J. F. Indadtil indbyrdes Kævlerier og Skænderier, mens Beskyldninger mod Beskyldninger pryder Bladenes Spalter og undergraver Sammenholdet, udadtil den hovmodige, overlegne Reformator, der tror at kunne knuse alt og alle, men dog fejs nok til gennem Sandhedsforvrængelser og under Paaberaabelse af, at der handles i Nutidens frisindede Retning, ved Bagtalerer at søge at tilsmudse andre medansatte.

Et af de mest yndede Paaskud, som Gang efter Gang har lydt fra de to Foreningers Side, er, at D. L. & L. F. ikke har ønsket nogen Forhandling, en Udtalelse, som selv enhver udenfor staaende maa stille sig tvivlende overfor. Det bedste Bevis for, at Skylden herfor netop maa søges hos vore Modstandere, fremgaar forøvrigt tilstrækkeligt af efterstaaende Referat fra Jernbaneforbundets Kongres i 1907.

Ifølge Beretningen henlede Formanden Kongressens Opmærksomhed paa, at de Former, hvorunder Statsbanepersonalet havde organiseret sig, ingenlunde var ideale. *Idealet var to Hovedorganisationer**. Desuden havde Lokomotivpersonalet ikke stillet sig saaledes til Samarbejdet, at man behøvede at vise deres Organisation synderligt Hensyn. Men man burde dog sikkert vise Jernbaneforeningen det Hensyn at forhandle Organisationsrammerne med den, og muligvis blev det ogsaa nødvendigt at forhandle om

Lokomotivførernes og Togførernes Optagelse i Forbundet. Der var ingen Udsigt til, at Lokomotivpersonalets Organisation vilde vise sig i Besiddelse af tilstrækkelig Levedygtighed, saa at man sikkert ikke begik noget galt ved at faa den opløst.

En Depotarbejder Hansen, Kh., fandt Tidspunktet uheldigt, idet det vilde afføde en Polemik mellem de to Organisationers Blade (»Vor Stand« og »Jernbanetidende«*).

Depotarbejder Tietze, Kh., fandt ikke, at Lokomotivpersonalet havde nogen Ekstistsberettigelse, men troede dog heller ikke paa, at dens Medlemmer vilde indmelde sig i Forbundet. Lokomotivførerne følte sig saa højt hævede over Forbundets Medlemmer, at de aldrig vilde afkaste Klasseaanden.

Efter at forskellige Talere nu havde haft Ordet for og imod Optagelsen af Lokomotivpersonalet, kom Depotarbejder Sørensen, Aarhus, til det Resultat, at Tiden netop var inde for at gøre Forsøget, medens Depotarbejder Olsen, Aalborg, var af den Anskuelse, at det sjællandske Lokomotivpersonale følte sig ikke saa lidt finere end det jyske.

Nu faar Formanden atter Ordet og udtaler, at man skulde optage det i Forslagene omhandlede Personale *for at spærre alle Omveje for dem*; derved kunde man jo gøre dette Personale til gode Organisationsfolk. Med de timelønnede Arbejdere var det en ganske anden Sag. De stod i Forvejen i gode Organisationer, og *derfra skulde man ikke rive dem uden efter Overenskomst med Moderorganisationen.*

Højest komisk og interessant forekommer det at erfare, hvilken Ære og Betydning man for ca. 4¹/₂ Aar siden har tillagt vor Organisation, ligesom man nu har lettere ved at forstaa det Had, som der i vore Dage næres mod Lokomotivpersonalet, idet dette maa tilskrives Skuffelsernes Konto.

Et er imidlertid nu en fastslaaet Kendsgerning, at saavel Jernbaneforeningens som Jernbaneforbundets Opgave har været at faa ødelagt D. L. & L. F. Naar derfor

* Udhævelserne foretaget af os.

Forhandlingsretten trods Agitationsarbejdet dog er udeblevet, da er det kun Nemesis, som hævner; thi d'Hrr. bør erindre sig, at D. L. & L. F. bestaar og vedbliver dermed, og at dens Mening ogsaa høres og antages.

Leander.

Tjenstmand og Samfundsret.

(Fortsat).

(Wacherzapp, virkelig Gehejmemaal, Præsident for Rigsbaneforvaltningen):

Mine Herrer! Ved Bedømmelsen af de nye Bestemmelser maa frem for alt fremhæves, at den tilladte Fordeling af Tjenst- og Hviletid overalt er beregnet efter Maksimal-, evt. Minimalgrænsen, og at Forvaltningerne som Følge heraf har Ret til — alt efter Tjenestens Vanskelighed — at fastsætte de enkelte Tjenstfordelinger indenfor disse Grænser. Det store Spillerum, som hver Forvaltning har til Fastsættelsen af den enkelte Tjeneste, er nødvendigt, saafremt disse grundet paa den store Uensartethed i de Fordringer, som Jernbanetjenesten altid fører med sig, vil opnaa en nogenlunde ensartet Belastning af Personalet.

Jeg vil i denne Forbindelse kun hen- vise til, at der t. Eks. paa de preussiske Statsbaner i Aaret 1909 gennemsnitlig daglig falder 34 Tog paa en Banekm, men i Distriktet Essen er der 56 Tog, i Distriktet Danzig 17 Tog. Og medens der paa en Strækning i Gumbinnen daglig kun løb 8 Tog, befordredes der paa en Strækning ved Mühlheim an der Ruhr 236 Tog. At Tjenstfordelingen ved en saadan Uensartethed ikke kan tilmaales efter samme Beregning ligger klart for Haanden. Naar i Gumbinnen en Tjeneste paa 12 maaske 14 Timer næppe kan kaldes anstrengende, vil Tjensttiden i Mühlheim an der Ruhr maaske ikke kunne naa ud over 8 Timer.

Nu er det jo ganske vist overordentlig svært allevegne at kunne taksere Forskellen af Tjenestens Besværligheder nøjagtig og

gennemføre en tilsvarende Fastsættelse af Tjenestens Længde. Derfor opstaar den store Difference imellem Forvaltningerne og Personalet. En Tjeneste, som Forvaltningen anser for passende, kalder Personalet for svær. Men, mine Herrer, i saa Henseende maa man have Tiltro til Forvaltningerne, at de træffer den rigtige Afgørelse. Dette ligger ogsaa i deres egen Interesse; thi omend de maa tage den økonomiske Udnyttelse af Personalet i Betragtning, saa forbyder de dog dettes Overanstrengelse alene paa Grund af den dermed forbundne Drifts- usikkerhed. Naar desuagtet Tjenesten bevislig i enkelte Tilfælde skal have været for streng, og Personalet har været udsat for Overanstrengelse, saa foreligger der — og jeg taler her efter mangeaarig Erfaring — Forseelser og Fejl, som kan forekomme ved Opstillingen af Turlisterne, men som ændres, saa snart de kommer til Forvaltningens Kundskab.

Mine Herrer! Reguleringen af Tjenst- og Hviletiden paa de tyske Baner maa — som en af Rigsjernbaneadministrationen foretaget Undersøgelse har vist — i det store og hele anses for at være tilfredsstillende. Dette viser sig i Særdeleshed ogsaa, naar man sammenligner Forholdene ved de tyske Baner med dem i Udlandet. Specielt i Schweiz, som der i denne Forbindelse med en vis Forkærlighed henvises til, er Udnyttelsen af Personalet paa ingen Maade ringere, men derimod større end paa de tyske Baner. Kun med Hensyn til Fridagene har de schweiziske Jernbaner et Forspring; men efter min Mening opvejes disse betydeligt ved en langt større Udnyttelse i den gennemsnitlige Arbejdstid, som Personalet daglig maa udføre.

Den Antagelse, at Personalet ved den nuværende Tjenstinddeling er overtræt henimod Tjenestens Afslutning, og at Aarsagerne til Uheldene derved begunstiges, gendrives direkte gennem en Statistik, som er udarbejdet af Rigsbaneadministrationen. Efter denne forekommer næsten 50 pCt. af alle Driftsuheld i de første 4 Tjensttimer; i de efterfølgende Timer tager Faren for

Uheld stadig af. Var Tjenstskifterne for lange, og var Personalet henimod Afslutningen overanstrengt, da maatte Antallet af Uheldene ogsaa blive større henimod Afslutningen. Men dette er ikke Tilfældet.

Mine Herrer! At paavise Dem alt i Enkeltheder, maa jeg som sagt forbeholde mig for en senere Lejlighed. I Dag agter jeg kun i Korthed at omtale det gentagende berørte Spørgsmaal angaaende Indførelsen af en lovfæstet Regulering af Tjenst- og Hviletiden.

Naar, som jeg har fremført, Inddelingen paa de tyske Baner i det store og hele er tilfredsstillende, naar dernæst Administrationen gør sig Umage for at formindske de Besværligheder, som i enkelte Tilfælde forekommer, saa er der ingen Grund til at gennemføre bestemte Instruksler for Tjenst- og Hviletiden ved Lov. Ved et lovfæstet Regulativ vil det interesserede Personale overhovedet ikke vinde ret meget, idet det store Spillerum, som Forvaltningen har i Øjeblikket, maa bibeholdes, selv om der ogsaa vedtages en Lov. I Schweiz er Tjenst- og Hviletiden som bekendt lovfæstet, men ikke deto mindre har den derværende Forvaltning et lige saa stort Spillerum ved Fastsættelsen af de enkelte Ture som her i Tyskland. Derfor kan der kun blive Tale om en Nedsættelse af Maksimalgrænsen for den tilladte tjenstlige Beslaglæggelse. Men da den højeste Grænse kun finder Anvendelse ved svage Trafikforhold, saa vil netop en Nedsættelse kun komme det Personale tilgode, der overhovedet ikke behøver det, medens det Personale, som har en anstrengende Beskæftigelse, men dog kortere Tjensttid, ingen Lettelse vil opnaa ved en lovfæstet Arbejdstid.

I Særdeleshed et Ord angaaende Lokomotivpersonalet, som jo er blevet særlig varmt omtalt af forskellige Talere. Det er rigtigt, at disse ansattes Tjeneste hører til den sværeste, mest anstrengende og enervevende i hele Jernbanetrafiken, og at disse Tjenstmænd som Følge deraf kan forlange en hensigtsmæssig Planlægning af deres Tjeneste med Udelukkelse af enhver Over-

anstrengelse. Men med dette Forlangende har den tyske Forvaltning ogsaa regnet. De herimod forebragte Besvælinger er efter min Overbevisning overdrevne; de begrundes sig mest i den i »Almindelige Instruksler« indeholdte Fastsættelse af den højst tilladte Belastning, men tager aldeles Fejl af, at Maksimalgrænsen i Virkeligheden ikke sjælden holdes betydeligt nede.

At Lokomotivpersonalet paa den anden Side bliver tidligere tjenstudygtigt end det øvrige Jernbanepersonale, er rigtigt; dog dette hænger ikke sammen med for lang Arbejdstid og ej heller med for korte Hviletider, men har ganske andre Aarsager. I første Linie er det Tjenestens Uregelmæssighed, som tvinger Personalet til en stadig Vekslen af Dag- og Nattjeneste og mange Gange paalægger det ikke blot at søge sine Maaltider, men ogsaa sin Nattehvil udenfor Hjemmet. Saaledes virker den med denne Tjeneste forbundne Nerveanspændelse, Vind- og Vejrforholdenes Indflydelse, Opholdet i Nærheden af den varme Kedel og den dermed forøgede Fare for Forkølelse o. s. v. ugunstig paa Sundhedstilstanden. Dog dette er altsammen Omstændigheder, der er uadskillelig forbunden med Tjenesten paa Lokomotivet, og som enhver, der vælger Lokomotivførerstillingen til Livsstilling, ubetinget maa regne med. Forøvrigt bliver der netop fra Administrationens Side draget særlig Omsorg for Lokomotivpersonalet, ikke blot gennem Forbedringer af dets Lønninger, men navnlig ved, at der paa Lokomotiverne gennemføres alle de med Driftssikkerheden forenelige Lettelser for dem, foruden at der under Opholdene paa Stationerne udenfor Hjemmene indføres sunde og behagelige Opholdsstuer. Det maa enhver indrømme, som er i Stand til at sammenligne de tidligere Forhold med de nu bestaaende.

Mine Herrer! Flere Talere har ligeledes indgaaende beskæftiget sig med de i den senere Tid paa Berliner By- og Ringbane forekomne Uheld, navnlig den store Ulykke ved Baumschulenweg. Jeg vil give Afkald paa i Dag at omtale Enkelthederne og i Særdeleshed Skyldspørgsmaalet i dette

Uheld, fordi der som bekendt er indledet en retslig Undersøgelse, der endnu ikke er bragt til Afslutning. Uheldet bliver — hvad der ligeledes er Dem bekendt — tilskrevet Overseelse af Stopsignalet af Lokomotivføreren paa et fra Rixdorf kommende Tog. — Uheldet giver derfor, da de almindelige Spørgsmaal, som fremkommer angaaende Driftssikkerheden, allerede er foranlediget optaget til Bearbejdelse efter den forrige Aar passerede Mühlheimer Ulykke, ingen Anledning til før Afslutningen at gribe ind i den retslige Undersøgelser Resultater.*

Den Omstændighed, at Uheldet paany ligesom det forrige Aar ved Mühlheim am Rhein maa henføres til Overseelse af et Stopsignal, har navnlig indenfor Offentligheden fremkaldt en stærk Bevægelse, hvor Fordringerne med Energi gaar ud paa Indførelsen af Konstruktioner, som forhindrer eller i det mindste forebygger den truende Fare ved en saadan Forseelse. Med det i Øjeblikket vigtigste Spørgsmaal, nemlig Forbedringen af Driftssikkerheden, har en i Juni Maaned forrige Aar i Rigsbaneamtet med Repræsentanter fra samtlige Stats- og Privatbaner afholdt Konference indgaaende beskæftiget sig. Af Resultatet herfra fremgaar det, at samtlige Forvaltninger har den største Interesse henvendt paa Højnelsen af Driftssikkerheden paa deres Strækninger, og at de er rede til uden Hensyn til evt. Omkostninger at acceptere Forslag, der bevislig kan fremskaffe en Forbedring af den nuværende Tilstand.

Af de Emner, der har været under Drøftelse, vil jeg i Dag kun fremdrage dem, som angaar Forbedringer af Driftssikkerheden. Hvad det her først og fremmest angaar med den forlangte Signaliagttagelse af flere Tjenstmænd, da bestaar der som bekendt for Øjeblikket den Bestemmelse, at Lokomotivføreren ene og alene er ansvarlig for Iagttagelse af og Hensyntagen til Signalerne. Vel skal Lokomotivfyrbøderen og Togføreren — saavidt det er dem mu-

ligt — ogsaa se efter, men da Muligheden herfor kun er begrænset, kan disse ikke yde Lokomotivføreren nogen virksom Hjælp og navnlig ikke formindske hans Ansvar. Der opstaar nu det Spørgsmaal, om det betaler sig at indføre en Ændring i denne Bestemmelse, ved at flere Tjenstmænd gøres ansvarlige ved Signalerne Iagttagelse. — Dette Punkt er indgaaende blevet drøftet i den forannævnte Konference, men er, hvad jeg her ønsker at pointere, af det overvejende Flertal — og jeg tror med Rette — blevet forkastet.

Imod Overladelsen af Signalerne Observation til flere Personer taler i Særdeleshed den store Fare, der kan opstaa ved, at — hvad der under ingen Omstændigheder er udelukket — den ene Tjenstmand stoler paa den anden, saa at der tilsidst ingen er, som ser efter Signalerne. Yderligere taler derimod den Omstændighed, at det eneste Sted i Toget, hvorfra Signalerne i Øjeblikket og under alle Omstændigheder kan ses nøjagtigt, er fra Lokomotivførers Plads, thi netop med Hensyn til denne Plads bliver Strækningssignalerne Stilling valgt. At skaffe en lige saa gunstig Plads for Lokomotivfyrbøderen eller Togføreren er paa nærværende Tidspunkt ikke muligt, ganske bortset fra, at Lokomotivfyrbøderen til Tider grundet paa sin tjenstlige Virksomhed forhindres i at deltage i den regelmæssige Signalobservation.

At medgive Lokomotivføreren en særlig Signalobservator kan man kun med Betænkelighed gaa til, fordi denne Mand under regelmæssig Trafik taber Opmærksomheden af Mangel paa Beskæftigelse og derfor bliver upaalidelig. *Ej heller vil han kunne hjælpe i alle de Tilfælde, hvor en truende Fare kun kan afværges gennem Lokomotivførers øjeblikkelige Indgriben.* Som Følge deraf har endnu ingen Forvaltning indført en saadan Signalobservator. De modsatte Opgivelser, som i sin Tid i saa Henseende blev fremført, har ved nærmere Undersøgelse vist sig at være upaalidelige.

Det maa derfor fastholdes, at Lokomotivføreren alene forbliver ansvarlig for

* Sagen er resulteret i Frikendelse af Lokomotivføreren.

Signalobservationen. Dette udelukker dog ikke, at Lokomotivfyrbøderne og Togførerne fremtidig ligesom tidligere skal deltage i Signalobservationen, for saavidt det er dem muligt, men med den udtrykkelige Bestemmelse, at deres Virksomhed eller Uvirksomhed paa ingen Maade kan influere paa Lokomotivførerens Ansvarlighed.

Bliver dette fastholdt, da opstaar af sig selv det Spørgsmaal, om der ikke kan ydes Lokomotivføreren automatisk Hjælp til Observationen af Signalerne, eller — hvad der vil være endnu mere virksomt — gennem en automatisk Udløsning af Bremsen at forebygge den tilstedeværende Fare ved Forbikørslen af et Stopsignal.

I den Retning har den tyske Jernbaneforvaltning foruden indgaaende teoretiske Studier foretaget værdifulde praktiske Forsøg. Med hvilken Alvor disse Undersøgelser har været drevet, beviser alene, hvilket jeg som en Sidebemærkning ønsker at oplyse, den Kendsgerning, at den preussiske Statsbaneforvaltning siden 1908 har anvendt over 3,000,000 Mark derpaa.

Desværre har alle disse Forsøg ikke ført til et tilfredsstillende Resultat. Det er til Dato ikke lykkedes at finde en Konstruktion, hvorigennem den tilstrækkelig sikre Overføring af en Kraft fra Banelegemet til Lokomotivet kan opnaas. Selv ved de sidste Forsøg, som den preussiske Statsbaneforvaltning har foretaget, opstod saa hyppig en Svigten, at de Fordringer, som ved Indførelsen maa stilles til en sikker og paa-lidelig Funktion, endnu ikke kan anses som opfyldt. Desuagtet arbejdes der med stor Interesse og stedste stigende Sagkundskab videre paa Løsningen af denne Opgave af saa mange dygtige og ansete Kræfter, at der tiltrods for de bestaaende Besværligheder tilsidst tør haabes paa et gunstigt Resultat. Advare vil jeg imod at gaa frem i Hast eller Overilelse med dette Anliggende, hvad Offentligheden let er tilbøjelig til. Efter min Mening foreligger der aldeles ingen Grund herfor, thi Sikkerheden paa de tyske Baner tager — som jeg forrige Aar kunde paavise her — tiltrods for den ved-

blivende Tilvækst i Trafiken stadigvæk til. *Tillige beviser Statistiken, at de Tilfælde, hvor Uheldene skyldes Forbikørsel af Stop-signalerne, forholdsvis er faa. Jeg skal tillade mig at anføre nogle Tal herfor.* Naar i Tyskland Antallet af Toguheld (Afsporinger og Togsammenstød) i den 5-aarige Gennemsnitsperiode fra 1881—85 og beregnet efter 10 Millioner Togkilometer udgjorde 33, saa sank disse Tal i de paafølgende 5-aarige Perioder ned til 26,9, 21,9, 17,4, 13,0, 12,6 og fra 1905 til 1909 til 12,1.

Paa samme gunstige Maade er Antallet af de ved Toguheld dræbte Personer i Tyskland formindsket. De er beregnet efter 10 Millioner Persontogkilometer siden 1881 til 1885 med 1,2 gaet ned til 0,3 og det til Trods for det svære Uheld ved Mühlheim am Main og til Trods for, at Persontrafikken i den Tid er steget ganske betydeligt.

(Fortsættes).

En opsigtsvækkende Forflyttelse.

Som det vil være bekendt, blev Lokfb. C. H. Strubberg, Næstved, den $\frac{1}{11}$ forfremmet til Lokf.

Efter hvad vi har bragt i Erfaring, skulde S. stationeres i Thisted; men Kredsen ønskede ikke at besætte denne Plads. Hvad der har ligget til Grund herfor, er os i Øjeblikket ubekendt; men det forekommer ret mærkeligt, at man foretager Indskrænkninger i en Tjenstfordeling, der har staaet baade Aar og Dag.

Selv om der nu havde været meget vægtige Grunde for ikke at besætte Pladsen i Thisted, forekommer det os være en Hensynsløshed mod det øvrige Personale netop at forflytte S. til Kjøbenhavn, hvortil der findes adskillige og ældre Ansøgere, og dette var vel heller ikke sket, om det paa-gældende Kontor, der har med Forflytninger at gøre, var gaaet mindre let hen over en af sine fornemste Opgaver.

Paa en Tid, hvor man forsøger at bringe Statsbanernes Udgifter ned til det mindst mulige, synes det os en utidig Fløthed at skænke Strubberg 3960 Kr. i de første 12 Aar efter Forfremmelsen i Mod-sætning til, om han havde afløst en af de ældre Ansøgere til Kh.

Dette fremkommer ikke som nogen Misundelse mod Strubberg; de ca. 4000 Kr. er ham vel undte. Vi ønsker blot, at Kontoret, der flytter med »levende Brikker«, vil flytte i den rette Orden for ikke at gøre Personalet »mat«.

D. L. & L. F.

Regnskab over indkomne Bidrag

til Lokomotivfører Christensens Jubilæum:

Aalborg Afdeling.....	Kr. 20,00
Aarhus	- 100,00
Esbjerg.....	- 35,00
Frederikshavn.....	- 11,50
Fredericia.....	- 49,50
Falster.....	- 15,50
Helsingør.....	- 19,50
Kalundborg.....	- 10,00
Kjøbenhavn H.....	- 55,05
— Gb.....	- 49,50
— Ø.....	- 16,00
Korsør.....	- 25,00
Nyborg.....	- 60,00
Roskilde.....	- 18,00
Randers	- 20,00
Slagelse.....	- 33,00
Skanderborg.....	- 25,00
Struer.....	- 25,00
Thisted.....	- 10,00
Viborg.....	- 38,75

Ialt Kr. 636,30

Deraf anvendt til et Sølvbæger. Kr.	21,55
Overrakt Christensen	- 610,00
Diverse Udgifter	- 4,75

Ialt Kr. 636,30

*

*

*

Roskilde Afdeling

afholder Julefest og Dans Søndag den 7/1 1912 i Hotel Prindsens store Sal i Roskilde. Fest for Børnene fra 6⁰⁰ til 10⁰⁰, Dans for Voksne fra 10⁰⁰ til 4⁰⁰. Fremmede Afdelings Medlemmer kunne deltage for en Pris af 1 Kr. for en Herre, 75 Øre for en Dame og 1 Kr. for et Barn.

Kl. 11 afholdes Fællesspisning à 2 Kr. pr. Kuvert.

Festudvalget.

*

*

*

Viborg Afdeling.

Fra 1. November 1911 er Lokomotivfører I. R. Larsen (Wistrup) ved egen Ud-meldelse slettet af Medlemslisten.

*

*

*

De københavnske Afdelinger

afholdt Fredagen d. 3/11 11 i Frederiksberg Selskabslokaler, Allegade 10, en festlig Sammenkomst, som indledes ved et Foredrag med Lysbilleder af en Rejse i England og Skotland, foretaget i Sommer af d'Hrr. C. Pedersen og Søndergaard, Gb.

Det var en Fornøjelse at høre og se Resultaterne, d'Hrr. havde faaet af deres Tur. Hr. Søndergaard har jo før gjort sig fordelagtig bekendt som Foredragsholder, saa man fulgte med megen Interesse hans udmærkede Gengivelse af Turen.

Som et brillant Supplement til Foredraget virkede Hr. C. Pedersens Lysbilleder paa den heldigste Maade. Et af de morsomste var, hvor man saa d'Hrr. iklædt Oliedragt færdig til at gaa ned med Elevator i en 2000 Fod dyb Kulmine i Skotland. At alle Billeder var udmærket lavede, skyldes selvfølgelig Hr. Pedersens Snille paa Fotografiens Omraade.

Da den interessante Underholdning var forbi, fik d'Hrr. en velfortjent Klapsalve, og den gemytlige Aften sluttede med et Par Timers Dans.

Hermed retter jeg min Tak for den fornøjelige Aften, Foreningens Medlemmer

fik, og som tjener d'Hrr. Pedersen, Søndergaard og Festudvalget til megen Ære.

Kh., d. 15/11 11.

H. Kohl.

Foreningsinteresser.

I »Vor Stand« Nr. 20 findes følgende:

Knaldsignaler.

Paa et Andragende, som efter Generalforsamlingens Beslutning blev indgivet til Generaldirektøren om, at Stationerne maatte blive gjort ansvarlige, naar et Tog i usigtbart Vejr kører forbi et Stop-signal, fordi Stationen har undladt at udlægge Knaldsignaler i behørig Afstand fra Signalmasten, er modtaget følgende Svarskrivelse:

28/11.

I Skr. af 20. f. M. har Foreningen ansøgt om, at Stationerne maa blive gjort ansvarlige i saadanne Tilfælde, hvor et Tog i usigtbart Vejr kører forbi et Stop-signal og Stationen har undladt at udlægge Knaldsignal i behørig Afstand fra Signalmasten.

I denne Anledning meddeles, at Stationerne selvfølgelig vil blive gjort ansvarlige, dersom de maatte have udvist Forsømmelighed ved ikke paa foreskrevet Maade at have udlagt Knaldsignal.

Ambt.

J. Harhoff.

Statsbanernes Lokomotivførerforening.

Som man vil se, er dette Svar kun lidet tilfredsstillende, da dette med den udviste Forsømmelighed jo kan være meget elastisk, men ved en Samtale jeg efter at have modtaget Svarskrivelsen havde med Generaldirektøren om Knaldsignaler og deres Anvendelse, lovede Generaldirektøren at tage dette Spørgsmaal op til fornyet Undersøgelse. Som Følge deraf har vi jo altsaa Lov at haabe paa en mere tilfredsstillende Løsning af dette Spørgsmaal, og skal da, naar dette muligvis foreligger, meddele det endelige Resultat heraf i »Vor Stand«.

Paa Lokomotivførerkredsens Vegne

C. A. Lillelund,

f. T. Formand.

Vi forstaar Lokomotivførerkredsens Henvendelse til Generaldirektionen som et sidste og nødvendigt Middel til at faa afgrænset Omraadet for Ansvaret ved eventuel Ikke-Observation af et Stop-signal; vi tror, at Stationerne er ligesaa interesserede i, at dette Forhold klares, saavist som der hersker adskillig Uoverensstemmelse mellem

den Betydning for Sikkerhedstjenesten, der i Signalreglementet tillægges Knaldsignalet, og den Tryghed, der kan havees for, at Signalet er eller kan være udlagt paa rette Tid og Sted.*

Hvorvidt det er rigtigt, i saa høj Grad som Tilfældet er, at gøre Knaldsignalet til et Hovedsikringsmiddel i usigtbart Vejr, savner vi Kompetence til at udtale os om, men vi vilde finde det interessant at høre kyndige Trafikfolks Mening derom; det er imidlertid en paa den eftertrykkeligste Maade indrømmet Kendsgerning, at det, som Forholdene er, er forbundet med betydelige Vanskeligheder at bringe dette Middel til Anvendelse, idet man for to Aar siden krævede en Bevilling paa ikke mindre end 300,000 Kr. for at gøre Anvendelsen af disse Signaler »fuldt paalidelige«.

Indtil de med Bevillingen paatænkte Foranstaltninger overalt er indførte, har man altsaa Lov til at betragte dem som ikke fuldt paalidelige og Stationernes Vanskeligheder med Udlæggelsen som indrømmede — Konsekvensen heraf burde egentlig være en Suspension af Signalreglementets Bestemmelser herom, ogsaa forsaavidt angaar Lokomotivførernes Forhold dertil.

Det maa forundre noget, at medens de Overvejelser, som Sagen for 2 Aar siden var Genstand for, førte til Forslag om den ovennævnte store Bevilling, hvorfor der skulde anlægges Telefonposter ved alle Stationer til Besørgelse af Udlægningen, er det efter en »nærmere Undersøgelse« iaar besluttet ikke at anbringe disse Poster overalt, men derimod at indføre noget nyt, »særlige Mærker i Bremseafstand«.

Det var Hensigten, at de nævnte Telefonposter skulde anbringes hos nærmeste Ledvogter eller paa ganske enkelte Steder, hvor der ingen Ledvogter var i Nærheden, paa særlige dertil oprettede Poster; den fornyede Undersøgelse har konstateret, at der ved de uindhegnede Baner findes faa eller ingen Ledvogtere, og der maatte derfor oprettes et betydeligt Antal særlige Knaldsignalposter, hvilket vilde blive meget dyrt.

Vi har forstaet dette nye Forslag saaledes, at Knaldsignalet ikke skal anvendes paa disse Baner, og Spørgsmaalet melder sig da, om man ikke havde gjort rettest i at følge det af Lokomotivførerne fremsatte Forslag om fremskudte Signaler overalt i Stedet for at begynde paa disse kostbare Foranstaltninger, hvor den absolute Sikkerhed for Signalets Anvendelse dog ikke kan opnaas.

For Medlemmer af D. L. & L. F. har det staaet som en Gaade, hvilke økonomiske

* Udh. af os.

og faglige Interesser Lokomotivførerne havde i Jernbaneforeningen.

Tiden har bevist, at de økonomiske er mindre end intet, idet Lokomotivførernes Lønfordringer fra den Side set var »ganske overdrevne«, og de faglige Interesser er heller ikke større, idet man aldrig ser »Vor Stand« beskæftige sig med tekniske Anliggender — men de er maaske heller ikke i Kurs hos Separatisterne? Efter saaledes at have slaaet af paa Fordringerne skulde man dog tro, at de fik varetaget deres tjenstlige Interesser der, men — nej, heller ikke dette. Den Kommentar, V. St. knytter til Lok.førerkrædsens Ansøgning om Knaldsignaler, og især, »at de ønsker en trafikkyndig Persons Udtalelse herom«, synes os træffende, idet man her ser et Bevis for den Anseelse, Lokomotivførerne nyder indenfor J. F.; men det er jo ikke første Gang, d'Hrr. har faaet det at føle.

Den eneste »økonomiske Interesse«, der bliver tilbage, maa antages at være »Laanekassen«.

Gratifikationssystemet.

Efter at have læst Lokf. Herm. Ohlsens Artikel angaaende ovenstaaende kommer de fleste, som kender de sidste Tidens Hændelser i Aat., vel til at smile, og man kommer uvilkaarlig til at tænke paa det gamle Ord, som siger, det er let at prædike Moral for andre.

Hr. O. skriver: »Talrige er de Eksempler, hvor Ærgerrighed og Begærlighed har givet Anledning til saavel komiske som tragiske Tildragelser, og ikke mindst har dette været Tilfældet indenfor Jernbaneeetaten.« Javel Hr. O., men skal vi nu ikke, da der er saa langt mellem Kongetogene — thi det er vel nærmest dem, der menes — holde os lidt til det, vi daglig beskæftiger os med. Ærgerrighed vil jeg ikke beskyldte de ærede Lokf. for i Aat.; men for os andre ser det ud, som Begærligheden har

faaet Overhaand over dem; thi naar man som i Aat. er i en fast Tur, som giver 40 à 45 Kr. mdl. i Sportler, og saa — tigger er vel for meget at sige — men anmoder om at faa Lov at køre Ballasttog paa Bekostning af sine Fridage, og ikke nok dermed, men lægger Beslag paa Fridagsafløseren, saa deres Fyrb. maa miste sine Fridage ogsaa, for at Førerne kan tjene Penge, saa kunde det næsten se ud til, at de ikke alene er begærlige, men ogsaa hensynsløse.

Hr. O. skriver ligeledes om, hvorledes de i Kongeriget Sachsen lader Gaver, som tilstilles Administrationen, indlemme i en Velfærdskasse. Javel, Gaver, som tilstilles Administrationen; men jeg har en grim Tvivl om, at Hr. O., hvis han fik tilstillet et Gratiale — selvfølgelig kommer det an paa, hvorledes det tilstilles — saa følte Trang til at indlemme sin Gave i en Velfærdskasse. I Aat. har de vist, at de har Brug for jordisk Mammon, og at de ikke har Lyst til at afstaa noget deraf, og hvis det var saaledes, at Hr. Herm. Ohlsens Forslag skulde under Afstemning, kunde jeg ønske et, som var mere nødvendigt, saalydende: »Personalet i en fast Tur maa ikke søge eller anmode om at faa Kørsel udenfor deres Tur og ikke arbejde hen til at faa afskaffet Fridage.«

C. E. Buch,
Vg.

Fra Rigsdagen.

(Fortsat).

(Ministeren for offentlige Arbejder, Thomas Larsen):

Med Hensyn til Budgettets Affattelse skal jeg sige, at det ligesom det foregaaende Aar har været min Bestræbelse at gennemføre Kravet om Sparsommelighed saa vidt og saa langt, som det nogenlunde lod sig forsvare, saa at der ikke skete nogen Skade for de paagældende Statsforetagender og Virksomheder, som Bevillingen maatte gælde. Det har gjort sig gældende ved Udar-

bejdelsen af Budgettet for 1912–13 ligesom ogsaa ved Udarbejdelsen af de foregaaende Aars Budgetter. Ministeriet har bestræbt sig for i saa stort Omfang som overhovedet muligt at begrænse Kravene til Statskassen, ligesom man ogsaa ved Administrationen af de Bevillinger, der ere givne Ministeriet, ikke alene ved Afholdelse af Licitationer, men ved enhver anden Disposition over de til Raadighed staaende Midler har udvist den største Økonomi. Det har derfor ogsaa været af Interesse for mig at se, at i Forhold til det store og betydelige Budget er det kun forholdsvis smaa Besparelser, Finanslovkommissionen her har kunnet finde.

Finanslovkommissionen har foreslaaet Nedsættelser til et samlet Beløb af 193,864 Kr., og i Forhold til Budgettet er dette Beløb, som sagt, ikke meget betydeligt og vidner om, at der har været ført en betydelig Økonomi ved Budgettets Administration. Finanslovkommissionen har altsaa foreslaaet Nedsættelser til et Beløb som det nævnte. Men til Trods for, at jeg har haft den bedste Villie til at følge dens Forslag om disse Nedsættelser, har det ikke været mig muligt at gøre det. Jeg har nemlig ikke anset det for forsvarligt uden nøjere Overvejelser fuldt ud at følge Kommissionens Forslag. Navnlig har et enkelt af disse, som repræsenterer en meget betydelig Sum, 129,000 Kr., forekommet mig at være af en saadan Beskaffenhed, at hvis man vilde gennemføre denne Nedsættelse, kunde man frygte for, at den i Stedet for at bringe Besparelser vilde bringe Tab.

Det Forslag, jeg her sigter til, er Forslaget om Korsør-Kiel-Dampskibsroutens Nedlæggelse, hvorved der skulde indvindes det Underskud, som denne nu giver. Jeg vil nødigt ved denne Lejlighed komme udførlig ind paa denne Sag og skal kun sige, at jeg, efter at have overvejet denne Sag, har den Opfattelse, at der foreløbig ikke bør træffes Bestemmelse om denne Routes Nedlæggelse. Mine Overvejelser heraf berøre et andet Spørgsmaal, der har været stærkt fremme i den seneste Tid, nemlig Spørgs-

maalet om en ny Route over Femern. Det lader efter den offentlige Debat herom til, at der knytter sig betydelige Interesser til en saadan Routes Gennemførelse, og det er mig bekendt, at der fra tysk Side arbejdes ihærdigt derfor. Det forekommer mig, at Spørgsmaalet om Korsør – Kiel-Routens Nedlæggelse rettelig burde udsættes, til det havde klaret sig, om der var nogen som helst Udsigt til at faa Femern-Routen i Gang. Det er kun eet af de Punkter, der have beskæftiget mig under mine Overvejelser angaaende dette Spørgsmaal, men da denne Route er et Led i den internationale Trafik, kan man gerne kalde det, ønsker jeg ikke ved denne Lejlighed at komme mere udførlig ind paa Spørgsmaalet. Jeg vilde finde det mere tjenligt for Sagen og mere hensigtsmæssigt at forhandle nærmere med det kommende Finansudvalg derom.

Det samme gælder om nogle andre mindre Besparelser, som Kommissionen stiller Forslag om, f. Eks. Nedlæggelse af Frederik den 7des Kanal, hvorved der kunde spares 7,964 Kr., af Overvejtilsynet, hvorved der kunde spares 8,000 Kr., og af Trækkevejen ved Gudena, hvorved der kunde spares 1,000 Kr. Ogsaa disse Spørgsmaal vil jeg gerne have Lejlighed til at forhandle med Finansudvalget om.

Af det her anførte ville ærede Medlemmer forstaa, at jeg til Trods for, at jeg har haft den bedste Villie, ikke har fundet det forsvarligt for en saa stor Posts Vedkommende, i Øjeblikket i alt Fald, uden nærmere Overvejelse at følge Finanslovkommissionens Forslag, og mine Kolleger i Ministeriet have været enige med mig heri. Den Opgave blev da nærliggende at finde andre Punkter, hvor der kunde foretages Nedsættelser til Erstatning for den ikke fulgte Del af Kommissionens Forslag. Jeg har ogsaa forsøgt, om det var mulig at finde saadanne Poster, men det har været en Opgave, som jeg ikke har været i Stand til at løse. Naar man Aar efter Aar ved Udarbejdelsen af Budgettet har bestræbt sig for en gennemført Økonomi, kommer der et Tidspunkt, hvor man maa standse og ikke kan komme læn-

gere. Ærede Medlemmer, som have gennemgaaet og fulgt Finanslovsforslaget Aar for Aar, ville sikkert give mig Medhold i, at mit Budget i Øjeblikket ikke taaler en stærk Nedsættelse, naar alle berettigede Krav skulle ske Fyldest.

Det maa i denne Forbindelse ogsaa erindres, at der nu er nedsat et Udvalg, der har til Opgave at foreslaa Reformer paa Statsbanernes Omraade, hvorved der kan indvindes Besparelser. Det var en Opgave, der ogsaa har beskæftiget Finanslovskommissionen, men da Jernbaneudvalget blev nedsat, henviste den ganske naturligt denne Opgave til det. Det er at haabe, at det maa lykkes Udvalget at faa noget ud af sit Arbejde. Jeg tror dog, som jeg udtalte i Fjor, at det ikke vil lykkes at finde de mange Millioner Kroners Besparelse paa Statsbanernes Budget, som adskillige nære Haab om. Men selv om det ikke bliver Tilfældet, ere Krummer jo ogsaa Brød, og jeg er ikke i Tvivl om, at det nok skal lykkes her at finde Besparelser, der finansielt set ville have ikke saa ringe Betydning.

Kommissionens Forslag om en Afskrivningsprocent af 1 pCt. er blevet fulgt. Det ærede Medlem for Horsens Landkreds (P. T. Nielsen) ansaa denne Afskrivningsprocent for passende og det ærede Medlem for Københavns 1ste Valgkreds (Wulff) berørte ogsaa dette Spørgsmaal, men mente, at 1 pCt. maatte antages at være for lavt ansat. Det ærede Medlem for Københavns 1ste Valgkreds mente endog, at den burde fordobles. Det ærede Medlem for Horsens Landkreds udtalte, at hvis vi ikke havde faaet Takstforhøjelser, vilde Statsbanerne med en Afskrivning af 1 pCt. give Underskud i Stedet for Overskud. Det er ganske rigtigt og stemmer ogsaa med, hvad jeg sagde i Fjor. Hvorvidt 1 pCt. er det rette, kan i dette Øjeblik vanskeligt afgøres. Der maa foreligge Undersøgelser over et længere Tidsrum, før det virkelig kan besvares, hvilken Afskrivningsprocent der er den rette. Afskrivningen vil falde med en Procent meget forskelligt. For Banelegemets og Bygningernes Vedkommende vil det ikke være nødvendigt

at benytte en stor Afskrivningsprocent, hvorimod det vil være rimeligt at benytte en meget større for det rullende Materiels Vedkommende. Denne ene Procent er for meget i det ene Tilfælde og for lidt i det andet. Naar man har fastsat Afskrivningen til 1 pCt., maa det vel betragtes som Gennemsnit, og derfor har jeg ogsaa kunnet tiltræde Forslaget.

Et andet Spørgsmaal knytter sig hertil, nemlig om ikke Statsbaneanlægene ere ansatte for højt, Afskrivningsprocenten regnes jo af den til enhver Tid værende Anlægs-kapital. Men f. Eks. Postvæsenet har Tid efter anden faaet overladt Byggegrunde, uden at der er ydet Betaling derfor. Værdien af disse Grunde indeholdes altsaa i Statsbanernes Anlægssum, men bør sikkert regnes fra, naar man skal til en virkelig Vurdering. Jeg skal dog ikke komme nærmere ind herpaa, jeg har blot villet antyde det. Jeg vil samtidig antyde et andet Spørgsmaal. Om et Par Aar skal Københavns Kommune begynde paa at indbetale 1 Mill. aarlig i 15 Aar i Anledning af Overtagelse af den gamle Banegaards Terrain. Jeg nævner dette, fordi det forekommer mig at være naturligt, at naar Statsbanerne skulle afskrive en saa stor Procent som den nævnte, maa Følgen deraf være, at denne Million, som Kommunen her udreder, føres Statsbanerne til Indtægt eller bliver afskrevet i Anlægssummen. Jeg ønsker at nævne dette, fordi det forekommer mig, at man her staar overfor en saa betydelig Post, at det ikke gaar an, naar man vil forlange en saa stor Amortisation af Statsbanerne, at man unddrager Statsbanerne en Indtægt i Fremtiden, som de kunne have berettiget Krav paa kommer til at gaa ind paa Statsbanernes Regnskab.

Efter disse Bemærkninger skal jeg gaa over til at besvare nogle Spørgsmaal, som forskellige ærede Medlemmer have rettet til mig. Det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen) og ligeledes det ærede Medlem fra Fakse (Stauning) omtalte Spørgsmaal om Syningen af Statsbanernes Uniformer. Det

ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds klagede i saglige Udtryk over, at en Skrædermester Schilder, som ikke betalte efter Fagets Priskurant, havde faaet overdraget en Del af dette Arbejde. Det ærede Medlem fra Fakse talte om det samme, men benyttede meget stærke og voldsomme Udtryk, ligesom der ogsaa i forskellige Blade har været fremsat meget stærke og voldsomme Udtryk mod mig i den Anledning. Det samme Spørgsmaal var oppe i Fjor, og jeg kan i Grunden i Aar kun gentage de Udtalelser, som jeg fremsatte i Fjor. Forholdet er, at dette ikke er en Sag, der har været forelagt Ministeriet. De Licitationer, som afholdes over Uniformer til Statsbanernes Funktionærer, afgøres af Generaldirektoratet for Statsbanerne, og denne Skrædermester Schilder har gennem flere Aar haft en Del af dette Arbejde i Entreprise. (Fortsættes).



Personalialia.

Forflyttede er:

^{15/11} 11.

Lokf. E. P. J. S. Mortensen, Kbh. G. 1., til Kbh. H. 1.
Lokfirb. H. N. Rasmussen, Kbh. G. 1., til Kbh. H. 1.

^{1/12} 11.

Lokomotivførerne

A. Kristensen, Aarhus H., til Aarhus Ø.
S. K. Sørensen, Aarhus H., til Aarhus Ø.

Lokomotivfyrbøderne

J. E. Bredahl, Kbh. H. 1., til Kbh. G. 5.
K. V. Abrahamsen, Aarhus H., til Struer.

Endvidere er efternævnte forflyttede fra Kbh. H. 5. til Kbh. G. 5.:

Lokomotivførerne

C. H. Strubberg
J. D. Dithmar
C. R. Jørgensen
C. M. Christensen
M. C. G. Frederiksen
S. Pedersen
C. P. M. Qvist
O. F. Haarløv
A. Nielsen
F. V. Bille
C. W. Roosen
J. J. K. Henningsen
H. P. Madsen
P. F. Clemmensen
C. H. Schlosser
C. T. W. Holm
N. I. F. Rohde
L. A. Nielsen
O. H. I. Larsen
J. C. Larsen
E. C. T. Hansen
P. C. V. Poulsen
P. J. Knudsen
P. O. Olsen
F. T. Krüger
K. F. Schmidt
P. J. Jensen
C. V. Bønnelykke

Lokomotivfyrbøderne

C. M. Johansen
F. J. N. B. Jørgensen
F. L. Frederiksen
A. M. Kyhl
H. C. Lorentz
O. E. J. Dahlin
O. R. S. Borg
K. S. Svendsen
J. M. V. Jørgensen
A. F. M. Bolt
J. A. Jacobsen
A. C. Kjølhed
J. G. Jensen
C. Nielsen
J. C. R. A. Hansen
J. C. Tegner
H. K. L. E. Strubberg
A. L. V. Christensen
M. Henriksen
C. F. Andreassen
C. V. Christensen
N. C. Knudsen
H. R. J. Olsen
P. S. Stoltzner
V. E. Johansen
J. A. M. Nielsen

Send os et Brevkort!

Vi anbefaler vore direkte importerede Cigarer fra Holland, Hamburg og Bremen.

I Løbet af 6^{1/2} Aar har vi faaet over 3500 direkte konstante Kunder, og denne Kundekreds vokser fra Maaned til Maaned ved Anbefaling fra Mand til Mand.

Uden særlig gode Kvaliteter var vi ikke naaet til en Omsætning af 4 Millioner Cigarer om Aaret.

Specielt anbefales:

Donna Clara (Holland).....	Kr. 5,00
Cassilda (Dansk).....	- 5,00
Lia (Dansk).....	- 6,00
El Arco (Hamburger).....	- 6,00
Upman I (Holland).....	- 6,30
Epos (Dansk).....	- 8,00
Alle store Cigarer	Tobakker i stort

Original.....	Kr. 2,60
Universal.....	- 3,00
Nr. 14.....	- 3,00
El Felix.....	- 3,00
Havana Cigarillos.....	- 4,20
Portofrit pr. 100 Stk.	

Forlang Prisliste.

E. Krüger & Co.,
Helgolandsgade 11 St., København.

**Af Kong Christian den IX.s
Understøttelsesfond
ved de danske Statsbaner**

vil der den 29. Januar 1912 kunne uddeles 700 Kr. i Portioner à 100 Kr. Ansøgninger om at blive delagtig i Uddelingen maa for at komme i Betragtning indgives inden Udgangen af indeværende Aar til et af Bestyrelsens Medlemmer og skal være ledsaget af en særlig Blanket, der kan erholdes ved Henvendelse til et Bestyrelsesmedlem eller i Generaldirektørens Sekretariat.

Legatet uddeles til ansatte, som ufor- skyldt er komne i Trang og til ansattes trængende efterladede, hvilke sidste i Henhold til Fundatsen kommer i fortrinsvis Betragtning ved Uddelingen.

Bestyrelsen bestaar af:

Generaldirektør Ambt,
Togfører Duelund, Kjøbenhavn,
Søfartsinspektør Heise, Kjøbenhavn,
Lokomotivfører O. Larsen, Kjøbenhavn,
Værkmester P. Mikkelsen, Aarhus,
Baneformand H. Nielsen, Hillerød,
Banebestyrer Seemann, Kjøbenhavn,
Assistent Frøken Westergaard, Kjøbenhavn,
Trafikinspektør Wissenbach, Fredericia.

BREVPAPIR, MEDDELELSER OG KONVOLUTTER

MED



∴ FORENINGENS MÆRKE ∴

LEVERES TIL BILLIGSTE PRISER KUN AF

Lok.=Tid.s Bogtrykkeri, Fredericia.

Bytning.

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

Billet modt. Red.

Min Barberforretning

Hj. af Brunsgade og Hallsvej, Aarhus bringes i Lokomotivpersonalets velvillige Erindring.

Ærbødigst

N. Nicolaisen.



Vesterbros største **Handskeforretning.**
Ægte **Randers** Handsker. — Prima **Skindveste.**
Jernbanefunktionærer 10 %.

Vesterbrogade 10.

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

☐ **Skotøjs-Forretningen Tektor** ☐

anbefaler sig med smukt, solidt
Herre-, Dame- og Børne-Fodtøj
til Nutidens billigste Priser.

Husk **TEKTOR, Stjernegade 17.**
Helsingør.

W. Mentzler & Co. Helgolandsgade 1. **Pianoer**

Billige Betalingsvilkaar. 20 Aars Garanti. Reparationer udføres. Brugte tages i Bytte.

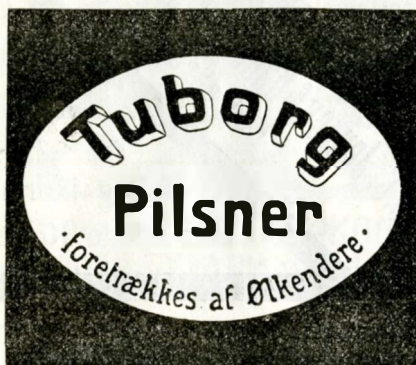
I København er Guldsmid F. MICHEESEN Sdr. Boulevard 34 billigst.

Trikotage og Linned.

Direkte til Forbrugerne fra egne Fabriker. Strømper, Sweatter, Underbeklædning i Uld og Bomuld, Linned, Reformbenklæder, Dowlas, Medium, Lagendowlas. — Specialitet: **Børnestrømper, ret & vrang, mindst 33¹/₃ pCt. under alm. Pris.**

Besparelse: **Garanteret 25 pCt.**

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



Logi!=====Logi!

Husk Ølhallen
Gothersgade 32, Fredericia.

M. RASMUSSEN

Logi!=====Logi!

Viggo Nielsen.

Tlf. Central
9327

BØGER PAPIR MUSIK
Istedgade 64 (Istedgaard).

BRYGGERIET PHØNIX, Langgade 75 B.

Vi leverer paa Flasker: ¹²/₂ Dobbeltøl 72, 1 Dus. Prima 96, 1 Dus. Hvidtøl 1 84, 1 do. II 66, 1 Dus. Skibsol 1 84, 1 do. II 66 Øre. ¹²/₂ Skibsol 48, ¹²/₃ Hvidtøl 48 Øre. Porter 14, Pilsner 11. Træer: ¹/₁₀ Td. Dobbeltøl 1,25, do. Prima 90, do. Hvidtøl 1 75, do. II 60 Øre. ¹/₁₀ Td. Skibsol 1 75, do. II. 60 Øre.

Send os et Brevkort eller ring til 3968.

Carl Olsens

Skræder-Etablissement

Enghaveplads 8 Tlf. Vester
1081 u
anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivmænd.

Møbelmagasin i Svanholm

Gl. Kongevej Nr. 66

Kom og se mit Lager. Ingen Købetvang.
Smaa Priser. Afbetaling indrømmes.
Møbler leveres med fuld Garanti for Soliditet.

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

Livsforsikringselskabet „DANMARK“.

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

MARINE-ROM

Direkte importeret fra St. Croix. Pris 1,10 pr. Fl.
Sophus Sørensen, Montanagade 28, Aarhus. Tlf. 2268.



Gummi-Kravetøj

(hvidt og kulørt).
Største Udvalg. Billigste Priser.
Nedfaldende Flipper, kulørte, 60 Øre,
opstaaende, kulørte, 45 Øre,
alle Numre,
dobbelte Flipper, kulørte, 75 Øre, og
hvide 65 Øre.
Kulørt Serviteurs 1,00, hvidt do. 0,75,
Manchetter 0,75 faas i

„FLIPPEN“

Istedgade 128. København V.
Ærb. K. Hintz.
Postordres ekspederes pr. omgaaende.

Brødr. Christiansen

55 Istedgade 55 Tlf. 2516

Trikotage- & Manufakturforretning

Maskinstrikkeri & elektr. Systue

Strømper forfædtes i Løbet af 2 Dage
Jernbanemænd 5 Procent Rabat

H. J. Hansens

Skræderforretning Tlf. Vester 1574 y

38 Sønder Boulevard 38

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

Tandlægerne

Frøken Maria Bøving og Frk. Margrethe Mose

Vesterbrogade 66^o Kbhavn. Telefon Vester 159 y

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

Jernbanesygekassens Tandlæger.

Afklippede Frimærker,

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

Viggo Gundel, Struer.

Dameovertøj.

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

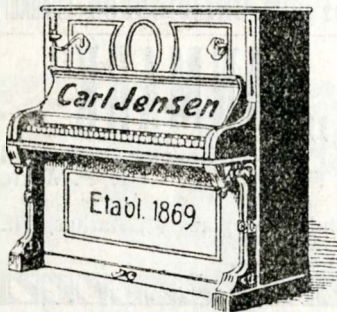
A. MUNCK, Overstykkemagasin

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

Køb Vin

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

Danske Pianoer, eget Fabrikat.



Salgsvilkår fra 10 Kr. indl.

Vesterbrog. 71. Telef. Vester 1502.

Vort Fabrikat anbefales af følgende Jernbanemænd:

Chr. Vejre,
Kond., København.

E. Petersen,
Togf., Kallundborg.

G. Petersen,
Enghaveplads 1.

Larsen,
Godsbaneg. 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 Rygs-gade 4^o tv.
Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.

Stort Udvalg i alle
Slags Møbler
fra egne
Værk-
steder

L.G. JENSEN & HANSENS Møbel-Etablissement
Nørrebrogade 54

Ga-
ranti
gives e
Afbe-
taling indrøm-
mes solide Købere

Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 34
Esbjerg.

Hovedkassereren:

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

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.