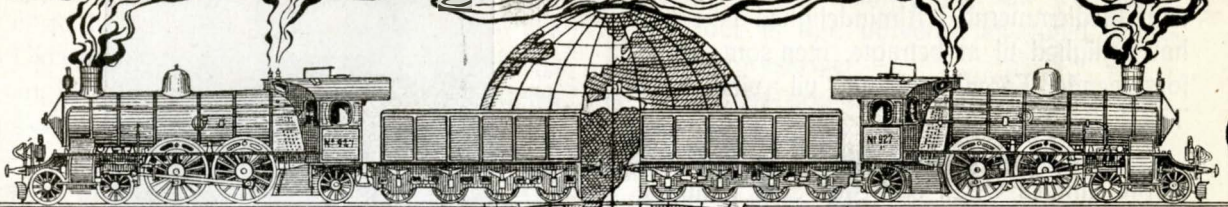


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

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

Nr. 10.

15. Maj 1912.

12. Aarg.

## Et Personskifte.



Værkmester O. Larsen.

Fra 1ste April er vor mangeaarige Hovedkasserer O. Larsen forfremmet til Værkmester ved Kjøbenhavns Centralmagasin. — Man vil glædes over hans Forfremmelse, omend man maa beklage Tabet af hans Arbejdskraft for D. L. & L. F.

Efter vor Forenings Love kunde han da ikke længere staa som Medlem af vor Organisation, og efter Regnskabets Aflæggelse og Godkendelse paa sidste Generalforsamling havde han da intet at gøre i vor Organisation. — — —

Vi har mange og dygtige Foreningsmænd indenfor vor Organisation; men der er næppe noget enkelt Medlem i denne, ved hvis Afgang saa mange føler, at de personlig har mistet noget. Han var ubestridt vort mest populære Medlem, og da O. Larsen efter Regnskabets Godkendelse forlod Salen, var der dem, der følte hans Afgang som et Stik i Hjertet.

Og sjældent har en Popularitet været redeligere fortjent end O. Larsens. Der er ikke saa faa, der har Hovedet paa rette Sted, nogle faa, der har Hjertet paa rette Sted. Han hører til de yderst faa, der har Hoved og Hjerte paa rette Sted. Han er agtet baade opad- og nedadtil. Han behøvede slet ikke at gøre noget for at vinde sig Venner blandt Lokomotivpersonalet.

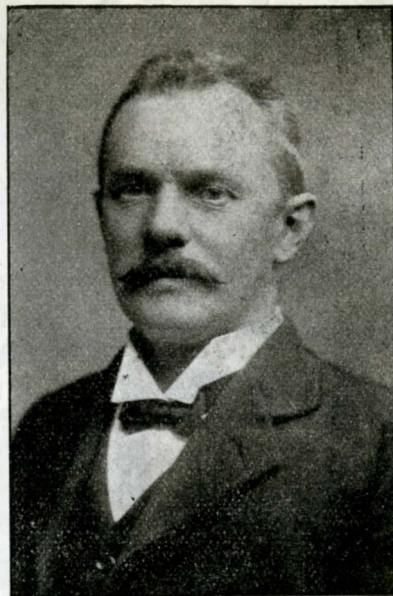
I sin Egenskab af Næstformand har O. L. og som den, der har været nærmest ved Haanden ved Sendelser til Rigsdagen, Ministeriet og Administrationen, haft de første forberedende Arbejder ved de Maal, vor Organisation har sat sig, og har derved taget

de første Stod; men han har altid røgtet det paa den villigt uførtrodne og grundige Maade, der kendetegner hele hans Færd i Foreningslivet. Dette er en Side af O. L.s Virksomhed, som Medlemmerne i Almindelighed ikke har haft Lejlighed til at betragte, men som enhver forstaaende Foreningsmand vil vide ham Tak for.

Sidst — men ikke mindst, vil Medlemmerne mindes O. L. som den, der i mange Aar har vogtet vore Skatte. Der lever allerede blandt Medlemmerne sære Frasagn om, hvor vanskelig han var at flytte fra „Laaget“; i den Henseende har han ikke givet Hunden i H. C. Andersens Æventyr om „Fyrtojet“ noget efter; men har han siddet fast, har det været i den gode Hensigt — af Hensyn til vor Organisations økonomiske Velvære.

Gennem Aarene fik O. Larsen sit omfattende Arbejde kært, og for dem, der overværede sidste Generalforsamling, var det øjensynligt, at det var med en vis Vemod, at han aflagde dette sit sidste Regnskab for vor Organisation; men selv om han nu er overgaaet til en anden Stilling, er vi forvisset om, at hans Hjerte vil være blandt Lokomotivpersonalet, som han i snart en Menneskealder har delt Kaar med.

Det var derfor kun en Afbetaling paa det Gældsforhold, Lokomotivpersonalet staar i til O. Larsen, naar Generalforsamlingen udnævnte ham til Æresmedlem af vor Organisation. Endnu har sikkert ingen gjort sig bedre fortjent til denne Udmærkelse.



Lokf. C. Larsen, Kh.

Til den betroede Post som Værkmester O. Larsens Afløser var forlængst udset Lokf. Chr. Larsen, der møder med gode Forudsætninger til at bestride denne Post, idet han i mange Aar som Afdelingskasserer for Rh. H. har haft det lidet taknemmelige Hverv at klappe vore Medlemmer paa Pengepungen.

Den Erfaring, Hr. C. Larsen er i Besiddelse af, vil sikkert være ham en god Ballast i den nye Tillidspost.

Vi ønsker ham et Velkommen og Held i Arbejdet!



## Udkørsels- og Togvejssignaler.

Gennem nedenstaaende skal jeg tillade mig at øve en Kritik over en Del Udkørsels- og Togvejssignaler og Benyttelsen af samme.

I Almindeligt Signalreglement af 1903, Nr. 20 c. under Togvejssignaler staar bl. a.: »Hvor flere Arme er anbragte paa samme Mast, gælder øverste Arm for Sporet\* længst

\* Enkelttal.

tilvenstre (og saa fremdeles)\* set fra Lokomotivet.«

Hvis man benytter sig af denne Regel, hvad man jo skal og bør, maatte man paa de Stationer, hvor man med Front mod Togvejssignalerne har Sidesporene tilvenstre, regne med, at øverste Arm gælder for Sidesporet længst tilvenstre, næstøverste for Sporet ved Siden af førstnævnte og saa frem-

\* De tre Ord i Parantesen staar ikke i Reglementet, men maa selvfølgelig betragtes som underforstaaede.



deles; eller hvis Sidesporene skal betragtes som en Eenhed, maa øverste Arm gælde for Sidesporene, næstøverste for det Hovedspor, som ligger nærmest disse osv. Det er jo let forstaaeligt, og dog er her straks Uklarhed, idet Reglementet ikke udtrykkeligt angiver, at Sidesporene i denne Forbindelse skal betragtes som en Eenhed.

Hvor der er lokale Bestemmelser, kommer disse Regler selvfølgelig ikke til Anvendelse. —

— Saaledes skal man altsaa bringe Reglerne til Anvendelse; men man gør det bare ikke. Man (baade Stations- og Lokomotivpersonalet) gør i mange Tilfælde lige det stik modsatte. Man siger, at nederste Arm gælder Sporet længst tilhøjre og saa fremdeles; men hvis ikke der er lige saa stort Antal Arme paa Masten, som der er Spor paa Stationen, bliver det et ganske andet Resultat, man kommer til, end hvis man bar sig ad, som man skulde. Gør man, som man skal, er det forkert; og gør man, som man ikke skal, saa gør man rigtigt.

Som Eks. kan tages Randers St. med Togveje til 2 Banestrækninger og derfor forsynede med 2 Udkørselsmaster, hvilke tillige tjener som Togvejssignalmaster, da der er 2 Arme paa hver. Denne Kombination er vel ikke i Strid med Reglementet, men den er ej heller omtalt.

Hvis man i Randers skal have Udkørsel til Syd fra Sidesporene, skal man have Signal af øverste Arm paa Sydmasten, af næstøverste (nederste) til 2det Hovedspor (der findes 2 Hovedspor); men saa er der ingen Arm for 1ste Hovedspor. Ikke desmindre faar man Udkørsel fra dette Spor af nederste og fra hint af øverste Arm.

Paa Aarhus H. St. er Forholdet om muligt endnu værre. Denne Station er Igesom Randers forsynet med 2 Udkørsels- og Togvejssignalmaster, en til Syd og en til Nord, med 2 Arme paa hver. Retter man sig efter Reglementet, giver øverste Arm Udkørsel fra Sidesporene og næstøverste fra 3die Hovedspor (her er 3 Hovedspor), og saa er der ingen Arm for 1ste og 2det

Hovedspor. Nej, man regner — og er nødt dertil baade i Rd. og Aarhus og mange andre Steder —, at nederste Arm gælder Sporet længst tilhøjre og saa fremdeles; men det er lige omvendt af, hvad Reglementet foreskriver.

Er det dog ikke en grov Fejl, at man, hvor det kommer an paa en saa vigtig Ting som Signaler, er nødt til at handle akkurat saaledes, som man ikke skal?

Saa er der Stationer som Vejle mod Syd, Struer baade mod Syd og Øst og flere andre Steder, hvor der ikke gives — muligvis ikke kan gives — Udkørsel fra Sidesporene. Der var Forholdet, som det skulde være, forudsat at Lokomotivpersonalet var forsynet med en Plan over, hvilket Spor man skal benævne som Sporet længst tilvenstre; thi at der ikke kan gives Udkørsel fra Sidesporene, kan man jo ikke vide.

Jeg skal i denne Artikel tillige minde om det efter min Mening ganske utilladelige Forhold, som herskede paa Langaa St. fra det Tidspunkt, da de nye Signaler blev taget i Brug, og til der fremkom lokale Regler for disses Benyttelse. Der hengik 10 à 12 Dage, i hvilke der med Hensyn til Togvejssignalerne kørtes uden Kendskab til samme; og det var dog temmelig kompliceret, — der er 6 Togvejssignalmaster med 3 à 4 Arme paa hver.

Jeg skal tillige i denne Forbindelse gøre følgende Spørgsmaal: »Har en Lokomotivfører Ret og Pligt til at køre helt frem paa en Station, naar Indkørselssignalet viser »Kør frem«, uanset hvorledes Togvejssignalet er?»

Dette kan maaske synes at være et underligt Spørgsmaal, og det vil afføde et andet tilsyneladende endnu mærkværdigere, nemlig: »Har Togvejssignaler i det hele taget Betydning for Lokomotivpersonalet?»

Spørgsmaalene er egentlig ikke saa mærkelige, naar man betænker, at flere Steder, f. Eks. i Esbjerg, staar Togvejssignalerne for Indkørsel fra Nord saaledes, at de ikke kan ses fra Lokomotivet, før flere Sporskifter og en vanskelig Sporkrydsning er passeret, hvorimod de synes at være op-

stillet saa praktisk som muligt for Stationspersonalet. Endvidere er ikke faa Togvejs-signaler for Udkørsel forsynet med ægte Forgyldning ind mod Stationen for bedre at kunne ses, hvorimod saavidt mig bekendt ingen Togvejs-signaler for Indkørsel er forgyldte ud mod Strækningen, hvilket jo nok kunde tyde paa, at det er af mindre Vigtighed, at Lokomotivføreren kan opfatte Signalet for Indkørsel, end at Stationsbestyreren kan se Udkørselssignalet.

At disse Fakta nok kan afføde ovenstaaende Spørgsmaal, vil ærede Læsere vel kunne forstaa.

Det vil vel ogsaa kunne indses, at alle de her nævnte Forhold (der kunde skrives mere) maa virke ikke alene forvirrende, men tillige sløvende paa Personalets Agtpaaivenhed.

Et Eksempel herpaa fremviser det Tilfælde her fra Aarhus, hvor Tog Nr. 970 kørte nordpaa i Stedet for sydpaa.

I dette Tilfælde var der Udkørselssignal paa den rigtige Mast (Sydmasten), men den øverste Arm var slaaet i Stedet for den nederste, hvilken sidste plejer at give Udkørsel for nævnte Tog; havde den nederste været slaaet, havde det ifølge Reglementet ogsaa været forkert.

Vil nogen vove at paastaa, at sligt ikke virker forvirrende, og at Forholdene er, som de bør være? — Jeg tvivler!

Maatte disse Linier virke til, at der kunde blive skabt bedre, enklere og mere regelrette Forhold paa det her omhandlede Omraade til Gavn og Betyggelse for Publikum, Statsbanerne og Personalet.

Aarhus, 21/1 1912.

*Chr. Thygesen,*  
Lokomotivfører.

---

## Hvor bærer det hen?

---

Vi fandt forleden ved det daglige Gennemsyn af Ordrebogen en Ordre, som man mindst af alt havde ventet at finde trods det, at der af mange forskellige Aar-

sager kunde lænkes, at det maatte komme, som det er kommen.

Denne Ordre, som vi stejlede over, var den, at Personalet i 5te Kreds maatte være belavet paa, grundet paa det store Antal Sæt Personale, der skal bruges Søn- og Helligdage paa Klampenborg, Holte osv., at deres Søn- og Helligdagsfridage vilde blive taget.

Som Forholdene i de senere Aar har udviklet sig med Hensyn til Tjenestetidens Længde, Kørselsfordelingen i det hele taget, havde man med nogen Ret Grund til at vente, at i Stedet for eventuel indskrænket Søn- og Helligdagsfrihed vilde Administrationen bestræbe sig for at udvide denne Frihed saa meget som muligt i Henhold til nu afdøde fhv. Trafikminister Høgsbros Udtalelser i Folketinget i Samklang med den der herskende Opfattelse.

Saavidt vi erindrer, stod denne Udtalelse i Forbindelse med Indskrænkningen af Godstogsstrafikken paa Søn- og Helligdage; den Tanke, der laa til Grund for denne Udtalelse, var prisværdig, idet man ad den Vej mente at kunne give Personalet nogen Søndagsfrihed.

Imidlertid er en saadan Indskrænkning ingen Verdens Nytte til, om ikke denne maatte være Anledning til at lade det frigjorte Personale nyde godt deraf og lade dette faa den deraf følgende Frihed.

Saaledes har Forholdet i Almindelighed ogsaa været indtil nu, hvor man altsaa paa-tænker at anvende baade Godstogspersonale og Persontogspersonale paa deres Fridage, om det maatte være nødvendigt.

I omtalte Ordre findes altsaa ingen Undtagelse; der er intet, der er »helligt« mere, og Personalet, som kører i Persontogsturene, vil foruden paa deres ordinære Køredage paa Søn- og Helligdage, der i Reglen altid medfører strengere Tjeneste i Form af større Tog og den dermed forbundne større Anspændelse for at føre Togene rettidig over Banen.

I Sommerens Løb kan de fleste af os kun vente at faa et Par Søndage fri, Søndage, man i Reglen glæder sig meget mere



til end de almindelige Hverdagsfridage, idet man paa disse kan faa Lejlighed til at komme sammen med hele Familien paa Udflugter og lignende.

Lokomotivpersonalet har det jo paa sin Maade en Del anderledes end de fleste andre Mennesker og har ifølge Sagens Natur ikke den Adgang til at komme sammen med Slægt og Venner som Folk i Erhverv, hvor Arbejdet ophører hen paa Eftermiddagen eller om Aftenen. Dette er imidlertid en Ting, man maa vænne sig til, og som heller ikke kan være anderledes. Men som en Følge af, at Personalet arbejder i alle Døgnet's Timer, og som en Følge af Arbejdets Beskaffenhed burde Friheden mulig ogsaa tildeles Personalet i noget større Maalestok end almindelig. Dette er imidlertid ikke Tilfældet; men vi var dog i Tidens Løb kommen saa vidt, at Forholdene i Almindelighed kunde betegnes som tilfredsstillende.

Vi har hørt den Bemærkning fremsat fra forskellig Side, at Personalet snart kun ønskede at hente Lønnen den 1ste i Maanedens og saa for Resten intet bestille, forinden den næste Maanedes Løn skulde hentes.

Omend de paagældende med en saadan Bemærkning vel næppe har ment dette, som det blev sagt, saa er det dog en Opfattelse, som har Rod mange Steder.

Vi behøver bare at henpege paa den fjendtlige Stemning, som er kommen til Orde, f. Eks. i Rigsdagen, mod Tjenestemændene. Man ser en Fare i den overhaandtagende Funktionarisme; dette er jo bleven et helt Slagord. Man har set dette Had stikke Hovedet frem i Bladene; man ligesom betragter Tjenestemændene som unødvendige Mennesker, som Staten eller Kommunen underholder, og som forresten udmærket godt kunde undværes.

Men dette kan man egentlig kun trække paa Smilebaandet af; de Mennesker aner jo i Virkeligheden ikke, hvormeget der bestrives. En 12—14 Timers Arbejdsdag hører jo slet ikke til de ualmindelige. Man maaler dog muligvis Lokomotivmandens Arbejde med en, om vi maa sige, noget

for kort Meterstok, idet det er givet, at selv om Tjenestetiden *enkelte* Steder skulde være lidt kortere end almindelig, saa arbejdes intet Steds mere intensivt end paa Lokomotivet, idet der ingen Tid er til at puste; det mindste Sløseri vil medføre Ulemper.

Naar der er fremkommen en Ordre som ovenfor omtalt, der tager Sigte paa at fratage os vor knapt tilmaalte Søndagsfrihed, saa maa vi tillade os at protestere, saa meget mere, som det er Sommeren, det gælder. Vi kan vel i lige saa høj Grad som alle andre Mennesker have Brug for vor Søndagsfrihed, og hvis det skulde vise sig at være nødvendigt at fratage os vore Søndagsfridage, synes det at være givet, at Personalet ikke er tilstrækkelig stort til at bestride Sommertrafikken.

Hvorledes skal det gaa med vore Permissioner, naar der allerede paa dette Tidspunkt bydes paa sligt? Vi vil imidlertid til det sidste haabe paa, at vi maa blive forskaanet for at se denne Ordre virke effektivt.

Nu saa man nylig, at Fripassene for nyansattes Familier blev borttaget; dette kan man kun betegne som en Foringelse af Stillingen, et økonomisk Tab for de paagældende, trods det, at det, der tages, vist næppe bliver noget Plus paa Statsbanernes Budget. Ganske vist staar der paa Finansloven et Beløb bevilget til Fribefordringen; men vi gad dog nok vide, om det virkelig betyder det samme som, at det koster Statsbanerne det Beløb; -- det hele er vist ganske problematisk.

Som Forholdene efterhaanden udvikler sig, og man mærker Følgerne af Sparekommissionens Virksomhed, synes det, som om man mener, at vi — Tjenestemændene — gennem økonomiske Ofre skal bidrage til, at Statsbanerne kan komme til at give det Overskud, det store Overskud, som den slunkne Statskasse trænger saa haardt til.

Maaske der da ogsaa kunde blive lidt Tantieme!

Vel skal vi som alle andre arbejde i den Virksomheds Interesse, vi nu en Gang er kommen til at tjene; men vi maa have

noget for det og den nødvendige Frihed for paa bedste Maade at udfylde vore Pladser.

Vi vil lige saa lidt som alle andre Mennesker undvære Retten til at glæde os til vor Søndagsfridag; men denne Ordre har som et Lyn fra en klar Himmel frataget os denne Ret. Det er ikke mere muligt at love sin Familie en Udflugt paa Helligdagen; om Lørdagen er der Ordre, og saa er den Tur røget.

Vi maa, saavidt vi kan skønne, imødesee de kommende Tider med Ængstelse paa alle Omraader; nye Skatter vælter det ind med, og vi vover at paastaa, at ingen i dette velsignede Land maa betale Skat til sidste Hvid og Skilling af sin Indtægt som Tjenestemændene.

Hertil er intet at bemærke; det er i sin Orden, at vi som alle andre Borgere i Landet maa betale vor Part af, hvad Stats-husholdningen koster; men vi ønsker at protestere imod ogsaa paa anden Maade at hjælpe til med at betale Gildet.

Og det er det, vi kommer til ved, at man fratager os Goder, vi nu i længere Tid har været i Besiddelse af — af Sparehensyn.

Vi gad dog se, om man vil paastaa, at vi har saa megen Søndagsfrihed, at vi kan undvære noget.

Det eneste Ræsonnement, der duer, er det, at vi har saa lidt i Forvejen, saa om man tager de Smuler, vi har, saa kan det ikke mærkes. Men lad os vente og se Tiden an; vi haaber, at man tager Hensyn til vort rimelige Ønske at lade vore Søn- og Helligdage i Fred.

Aarsagen til dette Forhold maa rimeligvis søges i, at der er for faa Aspiranter — d. v. s. Reserver, der kan benyttes, naar der er stor Trafik.

*Jøkul.*

---

## „Vor Stand“

skriver i Anledning af det forestaaende Aarsmøde i Jernbaneforeningen følgende læseværdige Bemærkninger:

»Om kort Tid mødes Medlemmernes

Repræsentanter til den aarlige Drøftelse af vore Forhold, for at tage Syn over det i Aarets Løb opnaaede og for at planlægge det kommende Aars Arbejde; desværre har de vundne Resultater i de senere Aar ved Tidernes Ugunst kun kunnet være yderst ringe. Vi har maattet være glade, naar vi kun har formaaet at værgе vort Eje mod alt for haarde Angreb og slippe derfra med saa ringe Tab som muligt.

Det sidste Aar har ikke været os godt. I Længden bliver det pinligt at være Genstand for store Befolkningslags, Pressens og Rigsdagens bestandige Mistydning og Undervurdering af vort Arbejde; det er ikke morsomt at være den hæderlige og stræbsomme Bager, der kun ønsker at vrige sine Kringler i Fred, og drages frem for Offentlighedens Blikke og overgives til dens Foragt, da han skal rettes for Smedens Synder.

Det stadige Raab paa, at Landets Misère skyldes de ulyksalige og (formodentlig) overflødige Funktionærer, har da endelig givet et Resultat: Indskrænkningen i Fribefordringen; hvor er det ikke godt fundet paa som Middel til at fylde en tom Statskasse at nægte nogle Madkurves fri Transport fra nærmeste Købstad.«

— — — —

Dernæst beklager Bladet, at Ændring af Fribefordringsbestemmelsen er sket uden forudgaaende Forhandling med Jernbaneforeningen og Dansk Jernbaneforbund.

Vi er enige med Bladet i dets Betragtninger i Almindelighed og i, at det er uheldigt, at Forholdet ikke er ændret, saaledes at Personalet kunde staa enigt overfor saadanne Angreb, som der stadig rettes mod os, og som nu har givet sig Udslag i Indskrænkningen af Personalets Ret til Fribefordring. Men naar Bladet fortsætter sine Betragtninger med at ville vælte Skylden for den uheldige Tingenes Tilstand over paa den Del af Personalet, som staar udenfor de to store Organisationer, saa maa vi protestere.

Bladet fortsætter:

»Med Skam at sige har Ministeren til denne Forhaling og Forplumring af en lige-



frem Sag haft Bistand af Dele af Personalet, der under Ledelse af uklare Hoveder har ment at tjene Standens og deres egne Interesser bedst ved at lægge sig i Vejen for, at den største Del af Personalet opnaaede en Rettighed, som det ansaa for at være af overordentlig Vigtighed.« — —

De »uklare Hoveder« har ment at tjene Standens Interesse bedst ved at hævde vor Selvstændighed, og deri har de Organisationens Tilslutning.

Vi kan godt forstaa, at d'Hrr. Ledere for de to Org. D. J. F. og J. F. er utilfredse med denne Virksomhed; thi netop denne er det, der har bragt d'Hrr.s »store Arbejde« om ikke til Stranding saa dog i Stampe; det vil vel være for meget forlangt at antage, at d'Hrr. skulde gaa i sig selv og søge Skylden for de uheldige Organisationsforhold, hvor den kan findes, nemlig hos d'Hrr. selv.

Bladet skriver videre:

»Det er et stærkt Stykke, at man har krævet en ekstraordinær Imødekommenhed af os overfor disse »Kolleger«, og dog har vore Repræsentanter ment, at man burde vise en saadan Liberalitet — saa megen Vægt mener vi, at der bør lægges paa en tilfredsstillende Ordning.«

Ja, ikke sandt, det er et stærkt Stykke, at man skal tage Hensyn — Bladet kalder det ekstraordinær Imødekommenhed — til Organisationer, der ikke kan indse Fordelen ved at blive gjort umyndige. Det er dog ogsaa kedeligt, at Trafikministeren har faaet en saa fortvivlet Ide, som det er, at han ikke uden videre vil tro paa, at d'Hrr. Stationsforstander Dickmann og Togbetjent Kristoffersen nok skal mage det saa, at alle Tjenstmænd nok skal blive tilfredse under disses beskyttende Vinger. Men saaledes er det: Ministeren tror ikke derpaa, og deri gør han vel; thi vi — »disse Kolleger« — vil nu en Gang ogsaa snakke med.

Var det nu ikke bedre at søge Forholdet ændret end den stadige Pukken paa »disse Kollegers« Umulighed, den stadige Talen om, hvor rart det var, om vi kunde

indse det heldige i at gaa ind i de to Forninger.

Vi beder imidlertid »Vor Stand« undersøge, hvorledes Forhandlingsreglerne af 4. Maj 1910 er bleven til, saa vil Bladet hurtigt kunne indse, at vi er uden Skyld; vi blev den Gang ikke taget med paa Raad, og saa kan man dog heller ikke med Billighed forlange, at vi nu skal give Resultatet vor ubetingede Tilslutning. Da de to store Organisationer forhandlede med Ministeren om Forhandlingsreglerne, var den politiske Situation saaledes, at d'Hrr. med de »klare Hoveder« bistaet af Hr. I. Berendsen og med Hr. Chr. Nielsen i Spidsen følte sig som Situationens fuldkomne Herrer. Der var dannet et radikalt Ministerium, som intet andet kunde udrette end holde Taburetterne varme, indtil der kunde dannes et andet, eller saa længe som det levede i god Forstaaelse med Socialdemokratiet.

Denne Situation benyttede Hr. Chr. Nielsen med stor Energi og Dygtighed til at albue sig videre frem. Han havde i flere Aar slidt for at blive anerkendt i Generaldirektionen, saaledes at han i sin Egenskab af Forretningsfører kunde føre Forhandling mellem D. J. F. og Administrationen. Disse Hr. Niensens Bestræbelser var hidtil mislykkedes. Nu var Lejligheden der til at slaa et Slag. Hr. Nielsen udnyttede den med stor Energi og paa en vis Maade ogsaa med Dygtighed. Og Resultatet var Forhandlingsreglerne af 4. Maj 1910.

Men Hr. Nielsen og vel ogsaa de øvrige Forhandlere havde glemt, at de ikke havde Bemyndigelse fra Etatens Organisationer. Om man egentlig havde glemt det, ved vi ikke; men man havde i hvert Fald ikke rettet nogen Henvendelse til os eller forelagt os noget om Planerne. Ejheller havde man gjort sig den Ulejlighed at rette Forespørgsel til os, saalidt som man havde tilladt os at sende Repræsentant til Forhandlingerne; man havde som under Behandlingen af Lønningslovene forud bestemt, hvorledes Personalet skulde repræsenteres, og dermed Basta. Saafremt nu alt var gaaet

efter Ønske — vi mener: saafremt de »klare Hoveder« havde været noget mindre klare, saa havde Forsøget maaske kunnet lykkes; men saaledes gik det ikke; vi lod ukaldet høre fra os. Og derefter nægtede Ministeren at sætte Reglerne i Virksomhed. Han forlangte nu, at Personalet først skulde blive enigt.

Saaledes staar Sagen endnu; og nu græder »Vor Stand« salte Taarer over »disse Kolleger«.

Vi vil give »Vor Stand« et godt Raad: »Gaa i Dem selv, erkend den Skyld, De selv har og agiter saa saa kraftigt som muligt for, at der sluttes et Kompromis mellem »Kollegerne« og de to saakaldte »Hovedorganisationer«. Vi tror, det kan lade sig gøre, saafremt man ogsaa fra denne Side vil vise nogen Imødekommenhed.

For vort Vedkommende er Forholdet saaledes, at vi helst vender tilbage til den tidligere Ordning med Fællesudvalget, men vi kan ogsaa strække os til at gaa i Forbund med de øvrige Organisationer; men saa maa vi ogsaa pointere, at vi ser en Forskel paa Forening og Forbund, og her er det vistnok, Tampen brænder.

De to store Organisationer har jo den Opfattelse, at der kun er Plads for netop to Organisationer. Vi kan dog tænke os en Ordning, hvor de forskellige Kategorier samles i hver sin Forening, og at man sammenslutter disse i et stort Jernbaneforbund, hvor hver af Foreningerne har den størst mulige Handlefrihed og kun bindes, hvor der er saadanne Spørgsmaal fremme, som omfatter hele Personalet.

Det er muligt, at vi har Uret, og at den af d'Hrr. tænkte Ordning vil virke bedre; men saa meget maa dog indrømmes, at der ifølge de her til Lands anerkendte Regler for Organisationsdannelse og -Arbejde skal være Flertal af et Fags Udøvere, for at der kan træffes bindende Beslutning. Det er saaledes ikke nok, d'Hrr. kommer med en Paastand om, at de er de fleste af Statsbanefunktionærerne, og at de som Følge deraf kan træffe Beslutning ogsaa for os; thi vor Organisation er lige saa gammel

som de to andre. Og forinden et Flertal af denne har givet sit Tilsagn til en ny Organisationsform, kan en saadan ikke være bindende for os.

Altsaa maa de to Foreninger først indhente vor Sanktion, inden de kan forhandle — eller gøre Krav paa at forhandle — paa vore Vegne.

Nu antager vi, at de »klare Hoveder« ogsaa paa dette Omraade har en anden Mening end vi, og at de, saasnart Ministeren giver sit Minde — altsaa sætter Forhandlingsreglerne i Virksomhed, vil træffe Aftaler ogsaa paa vore Vegne; men vi kan i saa Henseende trøste dem med, at vi nok alligevel skal skaffe os Indflydelse; man kan nu en Gang ikke forhandle og slutte Overenskomster gældende for Lokomotivpersonalet udenom D. L. & L. F.

Dette ved »Vor Stand«, derfor den be-  
drøvede Mine.

Vi tænker derfor ogsaa, at Bladet snart gaar i sig selv og søger Overenskomst, selv om det ikke kan blive alene om at skrive en saadan.

Esbjerg, i Maj 1912.

*M. Mortensen.*

---

## D. L. & L. F.

---

### Adressefortegnelse:

Formanden.

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

Hovedkassereren.

Lokf. C. Larsen, Vesterbrogade 128<sup>III</sup>,

Kjøbenhavn.

Redaktionen.

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

\* \* \*

Efterslet fra Generalforsamlingen.

### Voldgiftskendelsen.

Foranlediget ved, at den ærede Voldgift, som var nedsat paa Hovedgeneralforsamlingen for at dømme i en Sag, d'Hrr. Lokf. H. Ohlsen og C. Beich vedrørende, tillige



har tilladt sig ogsaa at dømme over Vg. Afd.s Foreningsarbejde, og Resultatet deraf er offentliggjort i vort Blad, ser vi os nødsaget til her i Bladet at bekendtgøre vor Mening angaaende Forholdet, for at ogsaa det kan komme til alle Medlemmernes Kundskab.

D'Hrr. Lokf. i Aat. har selv vedgaaet, at der fra Aat. er indgaaet Henstilling om at faa Lov at køre Arbejds kørsel. Det maa være enhver Jernbanemand klart, at naar et saadant Arbejde skal udføres, kan der ikke tages Hensyn til en saa taabelig Anmodning, som d'Hrr. i Aat. siger, at køre to Træk paa deres Reservedag i 88 Tur, tilmed da Tjenesten paa Reservedagen er fra 4<sup>23</sup> Fm. til 11<sup>43</sup> Em. og udføres af et Sæt Personale, og ifølge Togplanen rangeres der paa denne Dag fra 8<sup>40</sup> Fm. til 10<sup>00</sup> Fm., fra 1<sup>20</sup> Em. til 2<sup>34</sup> Em. og fra 5<sup>44</sup> Em. til 7<sup>00</sup> Em., ialt 3 Timer 50 Minutter, og ofte meget længere, samt Udvaskning og Reparation og Fyrets Renholdelse af de 3 Maskiner, som benyttes i Turen, samt saa til Forspandskørsel, saa saadan en Dag er vel godt nok besat, særlig naar man ser hen til, at Kørselen begynder næste Dag med Rangering Kl. 5<sup>18</sup> Fm. før Tog 1122. Vi vil samtidig oplyse den ærede Voldgift om, at det ikke i nogen som helst Retning har været nogen Besparelse for Statsbanerne, da Lokfb. var udkommanderet fra Vg. til Hb. og Føreren fra Aat. til Hb., medens Fyrbøderne i 88 Tur ingen Fridag fik, saalænge Arbejds kørslen varede.

Vi vil hermed meddele den ærede Voldgift, at den Misbilligelse, som staa skrevet i Viborg Forhandlingsprotokol, ikke bliver slettet, ej heller betragtes som død og magtesløs at være. Vi haaber nu, at d'Hrr. Medlemmer og Delegerede, som overværede Hovedgeneralforsamlingen, gennem disse faa Linier kan se, hvem der arbejder i Foreningens Interesser, samt om Afdelingens Kritik er berettiget. Hvorfor vi har misbilliget d'Hrr. Lokf.s Anmodning om mere Ekstratjeneste udenfor Turen, er selvfølgelig, for at vi ikke igen skulde komme ind paa saadanne Forhold som tidligere,

hvor Personalet blev forlangt til 16—17 à 18 Timers Tjeneste daglig, og Anmodning om at være fri for saadan lang Tjenestetid blev fuldstændig ignoreret.

Vi skal til Slut fremhæve det urigtige i, at Afdelingen af Voldgiften er bleven bedømt efter Materiale, som Afdelingen ingen Kendskab havde til.

Viborg, den 5. Maj 1912.

*Bestyrelsen for Vg. Afd.*

\* \* \*

### Voldgiftskendelsen.

Tillad mig, Hr. Redaktør, at fremsætte nogle Betragtninger over Voldgiftskendelsen. Jeg skal med det samme erklære, at jeg ikke ønsker at beskæftige mig med Personerne H. Ohlsen og C. Beich, heller ikke med, hvilken af de to Herrer der har været mest heldig i at sige hinanden Artigheder, eller hvilke Egenskaber den af dem benyttede Svarte har haft med Hensyn til Lugt, Snavs m. m. Hvad jeg ønsker, er at betone, at Konsekvensen af Voldgiftskendelsen giver enhver Lokomotivmand Ret til at forlange al den ekstra Tjeneste, han ønsker, naar blot det ikke er paa Fridage.

Jeg skal citere af Voldgiftskendelsen: Af de foreliggende Skrivelser fremgaar intet, der kan begrunde, at ovenomtalte Personale har anmodet om at maatte køre Ballast paa deres Fridage (men derimod, at der har været udtalt, at de kunde køre et à to Træk Ballast paa deres Reservedag!) Der ligger i denne Erklæring noget uforstaaeligt; den siger ikke, at det skal være i Reservetiden, eller det kan være i eventuel Fritid paa Reservedagen; kun det kan vi forstaa, at Aat. Personalet har bedt om mere Tjeneste. Jeg skal med det samme her oplyse, at naar Aat. Reserven er ude, lægges Reservens Byrde over paa Viborg Depot.

Hvis danske Lokomotivmænd har et saa lidet demokratisk Syn paa denne Sag som d'Hrr. Aat. Personale og Voldgiftsmænd, kan vi til Sommer vente, at Personalet i de faste Ture, særlig de smaa Depoter, forlanger Ballastkørsel deres Reservedage til Skade for det ved de større Depoter værende faste Reservepersonale, og vi er da godt paa Afveje for vor Organisations Grundprincipper. Det kan være galt, at der ved nogle Depoter i 3. Kreds samt Thisted og Aalestrup findes Kilometerslugere; men at en Voldgift godkender det, er dog værre!

Da en af Voldgiftsmændene, Hr. Lokf. Viggo Gundel, er Formand for Struer Afd., og Struer Personale har Ballastkørselen paa Sallingbanen, skal undertegnede, der gør Tjeneste ved Glyngøre Depot, som Eksempel tillade sig at spørge Dem, Hr. Gundel: Hvorledes vil De stille Dem, om Sallingbanens Personale til Sommer ønsker at udføre Bal-

lastkørselen paa deres Reservedag? Et lignende Spørgsmaal kunde rettes til de andre Voldgiftmænd, men kun dette til Eksempel. Jeg skal dog for at undgaa Misforstaaelse udtale, at jeg vilde føle min Samvittighed belastet med Ukollegialitetens Byrde eller omtrent samme Smerte som en angrende Strikebryder, om jeg gik med til at bede om Ballastkørsel, naar jeg kører i fast Tur.

At denne Voldgift ikke har været heldig, er sikkert; dens Opgave var at udjævne og ikke at tilspidse, og havde den løst den Opgave, den var sat til, nemlig udjævne de smaa personlige Artigheder, som var opstaaet mellem Lokførerne Herm. Ohlsen og C. Beich, saa vilde man sikkert have glædet sig over Resultatet, selv om d'Hrr. Ohlsen og Beich havde faaet et lille Hip. Men i Stedet for afgives en Kendelse, der gaar ud paa, at en ikke i Voldgiften repræsenteret Afd. skal slette en lovlig Protokolliførsel.

Som vor ærede Formand, Lokf. Chr. Christensen, udtalte paa Generalforsamlingen, at han ansaa ikke den Sag afsluttet dermed, dertil kan jeg slutte mig og vil udtale mit varmeste Haab om, at den snart maa slutte for vor Organisations Skyld. Og vil jeg sige til d'Hrr. Voldgiftsmænd: Har De lavet en Brøler, da vær ærlig og slug den igen.

Glyngøre, i April.

Vilh. Thomsen,  
Lokf.

*Hr. Redaktør!*

Tillad mig Plads for nedenstaaende:

For at ubefæstede Sjæle ikke efter at have læst den paa Hovedgeneralforsamlingen afsagte Voldgiftskendelse skal mene, at alt er godt, naar det blot ikke er paa deres Fridag, at de gør opmærksom paa, at de godt kan udføre Ekstratjeneste, vil jeg gerne have Lov at henlede Opmærksomheden paa, at det omhandlede Tilfælde selvfølgelig maa være en Undtagelse fra Reglen. At det er en Undtagelse, vil Voldgiftskendelsen være en Borgen for. — Regelen bliver stedse, at *hvem, der under nogen Form søger at paavirke Tjenestens Fordeler, alene for paa Kollegers Bekostning at opnaa egen Fordel, han handler ukollegialt.*

Tillad mig ogsaa Plads for en korrigerende Oplysning til Redaktionsbemærkningen under Artiklen: »Efterslet fra Generalforsamlingen«; der staar, at kun Formanden havde Ordet *efter* Voldgiftskendelsens Oplæsning.

I Sandhedens Interesse skal jeg oplyse, at ikke alene Formanden havde Ordet, men og tillige Hr. Lokf. A. Madsen og Hr. Lokf. F. Knudsen. Det forekommer mig ogsaa, at den ene Kontrapart i Sagen, Hr. Lokf. H. Ohlsen, havde Ordet, men det kan godt være, at jeg heri husker fejl, og beder da undskyldte, hvorimod det er rigtigt nok, som be-

mærket, at den anden Kontrapart, Hr. Lokf. Beich, nægtedes Ordet.

Aarhus, den 12/4 1912.

C. Thygesen,  
Lokf.

Redaktionsbemærkningen til min sidste Artikel synes at være opfattet paa følgende Maade: »Den dømte søger nok en Hage at holde sig fast i, men nu skal han have Dødsstødet, at han ikke skal komme igen«. Imidlertid har Stødet forfejlet sin Virkning. Redaktøren skriver om, hvad der kunde læses i Beretningen, men jeg maa gøre opmærksom paa, at der var flere end undertegnede, som var i Tvivl, om Sagen Aat.-Affæren skulde behandles paa Generalforsamlingen, blandt andet Formanden, som ikke kunde tænke sig, at Hr. O. vilde have Sagen frem; iøvrigt kunde i ethvert Tilfælde ikke jeg tænke mig, at Sagen kunde staa for en Voldgift. Dernæst skriver Redaktøren, at kun Formanden havde Ordet, efter at Voldgiftskendelsen var oplæst; dette er urigtigt; jeg paastaar endnu, at flere havde Ordet; og dette *flere* taaler ikke Redaktørens Indskrænkning. Og naar Dirigenten lod andre tage Ordet, finder jeg det urigtigt, at jeg skulde afskæres derfra. Redaktørens sidste Bemærkning lyder, som om jeg i min Artikel stempler Dirigenten som forud indtaget mod mig, absolut ikke. Dirigenten gav det kun Udseende deraf i Slutningen af Mødet.

C. Beich,  
Lokf.

En berømt romersk Statholder endte altid sine Taler med: »Men iøvrigt mener jeg, at Karthago bør ødelægges«. Paa lignende Vis anser Hr. Beich os for at være samme Anskuelse som Cato. Kære Hr. Beich, det er hverken vor Hensigt eller Opgave at ville ødelægge Dem!

Naar vi i vort Tilsvær hævdede, at kun Formanden havde Ordet *efter* Voldgiftskendelsen, da støtter dette sig til Meddelelse fra et Medlem af Voldgiften. Da Paastand staar mod Paastand vil Generalforsamlingsreferatet forhaabentlig i nærmeste Fremtid bevise, hvem der har Ret.

Red.

## Struer Afdeling

afholdt Møde den 22/4 12.

1) Meddelelse fra Formanden.

Til Efterretning.

2) Referat fra Hovedgeneralforsamlingen.

Fleere Medlemmer udtalte sig skarpt imod Overenskomsten med Fagforbundene og bemærkede specielt, at udover Over-



gangsbestemmelsen kunde D. L. & L. F. intet have at gøre med en politisk Forening.

3) 2 Forslag fra Lokf. C. M. Christensen, Kjøbenhavn.

Vedtoges.

Valgt som Delegerede til Struer Borgerudvalg:

Lokf. Høegh-Olsen,

Lokfb. Lorentsen.

Indmeldt:

Lokfb. Thomasen.

*Viggo Gundel,*  
Afd.-Fm.

## Jernbaneforeningen, Jernbaneforbundet og Forhandlingsretten.

Interessant er det, efterhaanden som Tiden gaar, at se, hvorledes man indenfor de to Organisationer stedse bliver mere og mere ivrige for at faa Ministeren til at give disse Forhandlingsreglerne. Selv nu fornylig har de to Organisationer gennem deres fælles engagerede Talsmand, den radikale Hr. Toldinspektør Ivar . . . . !! atter slaaet Propaganda for Spørgsmalets Løsning i Rigsdagen, imens de og særlig Jernbanetidende bombarderer de udenfor Foreningerne staaende ansatte med mer eller mindre banale Argumenter og Forslag, der tydeligt tilkendegiver en indgroet — vi skal til Beroligelse ogsaa sige en velbegrunnet — Angst for, at d'Hrr.s skumle Planer skal blive krydsede, saaledes at Forhandlingsretten ikke fremkommer i den Skikkelse, som der fra samme Side var ventet.

Man siger for et gammelt Ord, at Folk bliver ivrigere og ivrigere i at forsvare en Sag, jo mere de føler, de har Uret, endog saa ivrige, at de undertiden af Vanvare kommer til at sige Sandheden. Og i saa Henseende leverer Jernbanetidende fra 16. April d. A. et saa klart Bevis for, hvad der Gang efter Gang her i Bladet har været fremhævet, nemlig, at den af Jernbaneforeningen og Jernbaneforbundet opstillede Fordring

angaaende Eneberettigelsen til Forhandlingsretten paa Grundlag af en Flertalsvedtagelse indenfor Lokomotivpersonalet *kun er opbygget paa et Væv af Opdigtelser og Selvmodsigelser.*

For at Læserne af Lokomotivtidende kan blive i Stand til ved Selvsyn at overbevise sig om Rigtigheden af denne Paa-stand, skal vi hermed citere hele Artiklen samtidig med, at vi gennem de af os foretagne Udhævelser beder vore Læsere lægge Mærke til Konklusionen i Artiklen — Flertalsspørgsmaalet, der er det brændende Punkt og af Bladet forlanges respekteret.

Dettes Redaktion skriver nemlig:

Vi kan stadigvæk ikke forstaa, hvorfor Togpersonalets Forenings Ledere skjuler det Regnskab, som Foreningens Hovedbestyrelse for over et Aar siden har vedtaget at offentliggøre.

Hvad er der monstro ved det Regnskab, som ikke taaler Dagens Lys?

Vi har spurgt Hr. H. J. Jensen og faaet det Svar, at vi kan tro nej, hans Regnskab faar vi ikke at se. Vi har spurgt Hovedkassereren, Hr. Søn-nichsen; men han tør ikke svare os. Det er unægtelig noget mystisk. Hr. Jensen har da vel ikke glemt, hvor hensynsfuldt vi behandlede ham, da han omtalte Forbundets Pengevæsen i Rubrikken; *vi sendte ham alle vore Regnskaber pr. Post og bad ham blot lade os vide, om han ønskede yderligere Oplysninger; vi skulde da beredvilligt være til Tjeneste.*

*Saadan bærer Folk sig ad, naar de har rent Brød i Posen.*

*Vi har altid saa Pokkers gerne villet se Togpersonalets Forenings Regnskaber, siger Hr. Jensen. Ja, det har vi, vi har nemlig altid næret en næsten til Vished grænsende Formodning om, at Togpersonalets Forening kun havde Halvdelen af det Antal Medlemmer, den af og til pralede af i Rubrikken, naar den forsikrede, at nu var den Flertallet.*

Men er det alene derfor, at Foreningen vil skjule Regnskabet for os, saa synes vi, det baade er dumt og hensynsløst, dumt, fordi Foreningen jo alligevel snart kommer til at lægge Kortene paa Bordet, og hensynsløst, fordi den udsætter de Mænd, der har med dens Regnskabsvæsen at gøre, for en mindre behagelig Opmærksomhed.

D'Hrr. raser i Rubrikken, fordi vi har givet Plads til en Indsender, der omtaler verserende Rygter om hemmelige Fond, som kun Togpersonalets Forenings øverste Spidser havde Adgang til. Vi ved godt, at der ikke eksisterer saadanne Fond, siger de. Hvor skulde vi dog vide det fra? Vi ved aldeles intet om Foreningens Regnskabsvæsen, fordi den trods en Hovedbestyrelsesbeslutning skjule

ler sine Regnskaber baade for os og for sine egne Medlemmer.

D'Hrr. skulde nu optrykke disse Regnskaber i Rubrikken; det bliver saamænd det mest læseværdige Stof, Medlemmerne længe har set. *Herregud, hvorfor nu forholde Medlemmerne og os andre disse interessante Regnskaber, blot for at opretholde den Fiktion, at Foreningen tæller et Flertal af Togbetjentene.*

*Løgnen vil jo dog alligevel en Dag blive afsløret.* — Saa er der ikke andet at skjule, Hr. Jensen, saa skulde De nu alligevel offentliggøre det Regnskab.

Betragter man disse Udtalelser ud fra det Standpunkt, at Jernbaneforbundet under ingen Betingelser nærer Frygt for at give Oplysninger angaaende sit Medlemsantal, kan det for Lokomotivpersonalets og udenforstaaendes Vedkommende være af Interesse at erfare, *hvormange Lokomotivfyrbødere at samme Forbund tæller indenfor den i sin Tid oprettede Afdeling for disse.* Vi har nu en til Vished grænsende Formodning om, *at der ikke findes en eneste Lokomotivfyrbøder i Jernbaneforbundet,* selv om der ogsaa skiltes med en særlig Afdeling.

I dette Tilfælde stoler vi paa her at staa overfor Mænd, der ønsker at lade Handling følge Ordene, hvadenten det gælder den ene eller anden Modstander.

Saadan bærer Folk sig ad, naar de har rent Brød i Posen, skriver jo Jernbanetidende, og saa maa det vel være sandt; thi hvorfor skulde dog vel Jernbaneforbundet forlange at faa Medlemsfortegnelsen fra Togpersonalets Forening at se, naar det ikke selv vilde handle efter sine egne Forslag og anerkende den Forening, hvis Medlemsantal i Øjeblikket er 330 Lokf. og 727 Lokfb., som Tilfældet er i D. L. & L. F.

*Løgnen vil jo dog alligevel en Dag blive afsløret,* siger saa Bladet som Slutningsbemærkning. Denne Udtalelse kan vi for en Gangs Skyld notere at være i Overensstemmelse med, selv om vi maa bedrøve d'Hrr. med den Oplysning, at vi allerede for lang Tid siden har opdaget, at netop det omtalte Ord i bogstavelig Betydning har været det eneste Vaaben, hvorved saavel Jernbaneforbundet som Jernbaneforeningen har søgt at faa ødelagt D. L. & L. F. Skulde derfor Resultatet imod

d'Hrr.s Ønske blive, at Forhandlingsretten enten helt gaar tabt, eller at Ministeren vedblivende holder denne tilbage, indtil de to Organisationer en Gang kommer til Erkendelse om at respektere et Flertal i andre Organisationer, da er det kun Løn som forskyldt, det er Nemesis, der hævnner.

Som Forholdene hidtil har været, hvor man fra enkelte Sider har udsat vore Foreningsmedlemmer for Mistænkeliggørelse iblandt de overordnede og ved flere Løjligheder forsøgt at skade Personerne materielt i Tjenesten, vil det dog aldrig gennem den foreslaaede Ordning af Forhandlingsretten kunne ventes, at der indenfor Jernbaneetaten skabes Enighed, i Særdeleshed ikke, hvor denne tillægges et Mindretal, der mindst af alt har vist at være til Gavn for de øvrige ansatte.

*Argus.*

\* \* \*

I Tilslutning hertil skal vi efter Rigsdags-Tidende citere faldne Udtalelser om Forhandlingsretten: —

*Jerichow:* Det første Samraad findes Spalte 1868 under Ministeriet for offentlige Arbejder. Det meddeles her, at der ved Samraad er forhandlet om Statsbanefunktionærernes Forhandlingsret. Det er et Samraad, der er rejst af det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen). Det, som det ærede Medlem særlig har ført frem, er, at Forhandlingsrettens Regler ikke bliver overholdte lige overfor Jernbanefunktionærerne, at deres Skrivelser ikke ere blevne besvarede, og at man andre Steder, hvor den samme Forhandlingsret er anerkendt, tager den paa mere loyal Maade. Bl. a. har det æ. Medlem fremhævet, at Orlogsværftet i saa Henseende stillede sig kulantere overfor sine underordnede. Den højtærede Minister har oplyst, at Sagen ikke forholdt sig saaledes, men at Grunden til, at der er andre Forhold ved Jernbanerne end paa Orlogsværftet og muligvis andre Steder, skyldes den Omstændighed, at det ikke er lykkedes Jernbanefunktionærerne at opfylde Forudsætninger for Forhandlingsretten, nemlig en saadan



Organisation, at der er bestemte Foreninger, med hvilke Administrationen kan forhandle. I Stedet derfor er der paa Jernbanernes Omraade talrige med hverandre konkurrerende Organisationer, saa at Forudsætningerne i det hele ikke er til Stede for en saadan organiseret Samvirken mellem Administrationen og Funktionærene som forudsat i de i sin Tid vedtagne Regler. Bl. a. oplyste Ministeren, at der udenfor er en Række Særforeninger, der omfatte 2,800 Medlemmer, der ikke ville ind i Hovedorganisationen, og at der i en af Organisationerne kun er 30 Medlemmer, medens flere Hundrede af samme Funktionærklasse staa udenfor.

*K. M. Klausen:* Med den højtærede Minister for offentlige Arbejder er der afholdt et Samraad om Statsbanepersonalets Forhandlingsret. Man hører ofte Klager fra det store Statsbanepersonale over, at de ikke kunne faa en direkte Forhandling med den øverste Administration. Der klages blandt andet over, at naar de indsende Skrivelser, kan der hengaa 3 Fjerdingsaar, inden de faar Svar derpaa. Jeg tror, at det vilde være heldigst, om der kunde træffes en Ordning, hvorved Statsbanepersonalet gennem sine Organisationer kunde træde i direkte Forhandling med den øverste Administration. Herved vilde man vist mange Gange kunne komme over Vanskeligheder, som det ellers kan være svært at komme uden om. Indenfor Statens andre Etater er der en saadan Forhandlingsret. Jeg skal navnlig her fremhæve, at fra Orlogsværftets Side siges det, at man altid fra Ledelsens Side er villig til at gaa til direkte Forhandling med Arbejderne, hvorved man, som sagt, let kommer over Vanskeligheder. Jeg kan ogsaa henvise til, at Kjøbenhavns Kommune overfor sine mange Arbejdere har aabnet en saadan Forhandlingsret, og jeg tror, at vi hidtil kun have haft Glæde og Gavn deraf.

*Ministeren for offentlige Arbejder:* Det ærede Medlem for Kjøbenhavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen) fremdrog i Tilslutning til den ærede Ordfører (Jerichow)

et Spørgsmaal, som der har været Samraad om, nemlig om Statsbanefunktionærernes Forhandlingsret, og beklagede, at Forhandlingsretten endnu ikke var indtraadt for Jernbanefunktionærernes Vedkommende. Det forholder sig rigtigt, at de Forhandlingsregler, som det foregaaende Ministerium havde vedtaget, endnu ikke ere traadte i Kraft, men Forholdet er ikke det, at Statsbanefunktionærene ikke have haft Forhandlingsret, thi de have haft Forhandlingsret i Henhold til gamle Bestemmelser derom, men den nye Forhandlingsret er ikke traadt i Kraft undtagen for Telegrafvæsenets Vedkommende, som har faaet sin Forhandlingsret anerkendt. (Fortsættes).

---

## Personalia.

---

<sup>1</sup>/<sub>5</sub> 12.

### Forfremmet er:

Haandværker K. M. Kristiansen, 5. Kreds, til Lokomotivfyrbøder i Roskilde

### Forflyttede er:

Lokomotivfyrbøder F. K. D. Gregersen, Roskilde, til Kjøbenhavn G. 1

Lokomotivfører E. P. J. S. Mortensen, Kbhavn. H. 1, til Kbhavn. G. 1

Lokomotivfyrbøder H. M. Rasmussen, Kbhavn. H. 1, til Kbhavn. G. 1

<sup>1</sup>/<sub>5</sub> 12.

Lokfb. J. C. T. Ringsted, Glyngøre, til Aalborg — A. Givskov, Aalborg — Glyngøre

### Navneforandring.

Lokfb. C. C. V. Jensen, Aarhus H., hedder fremtidig C. C. V. Eland.



### Bytning.

En Lokomotivfører i Vamdrup ønsker at bytte med en Kollega paa Sjælland — Slagelse, Helsingør, Kallundborg eller Kjøbenhavn.

Billet modtager Red.

# Statsbanernes Tjenstmænd köber en gros

Vesterbrogade 66.

|                        |                |                         |                |                           |                  |
|------------------------|----------------|-------------------------|----------------|---------------------------|------------------|
| Stødt Melis 22         | Øre pr. 1/2 kg | Dansk Mel 10            | Øre pr. 1/2 kg | Løvetand . . . . .        | 26 Ø. pr. 1/2 kg |
| Hugget do. . . . . 24  | — —            | Amerik. do. 11 1/2      | — —            | Malt. . . . . . . . . . . | 23 — —           |
| Farin . . . . . 19 1/2 | — —            | do. do. 12 1/2          | — —            | 2 1/2 Kilo Salt . . . . . | 10 Øre           |
| Hugg. Krystal 26       | — —            | Rismel . . . . . 13 1/2 | — —            | 2 Kilo Soda . . . . .     | 10 Øre           |

Efter endt Dagværk smager Hertzsprungs Kaffe bedst. 107 Øre pr. 1/2 Kilo. ☺  
Priserne er pr. 2 kg. Varerne sendes overalt, ogsaa til Provinserne.

### Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i 5te Kreds (Falster) ønsker at bytte med en Kollega i det nordlige Jylland.  
Billet modt. Red.

### Bytning.

En Lokfb. i Roskilde ønsker at bytte med en Kollega i Fredericia eller Skanderborg, helst snarest. Billet mrkt. »Roskilde« modt. Red.

### Bytning.

En Lokomotivfører i Nyborg ønsker at bytte med en Kollega i Kjøbenhavn.  
Billet modt. Red.

### Bytning.

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

CARLSBERG  
PILSNER

VERDENS FINESTE PILSNER

## Afbetaling.

Elegante Herreklæder færdige og efter Maal. Moderne Damekostumer, Nederdele og Skorter. Rimelig Udbetaling. Maanedlig Afdrag.

**Blitz** St. Pederstræde 18, —  
kun 1ste Sal.



## Trikotage og Linned.

Direkte til Forbrugerne fra egne Fabriker. Strømper, Sweatter, Underbeklædning i Uld og Bomuld, Linned, Reformbenklæder, Dowlas, Medium, Lagendowlas. — Specialitet: **Børnestrømper, ret & vrang, mindst 33 1/3 pCt. under alm. Pris.**

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

## Livsforsikringselskabet „DANMARK“.

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefritagelse ved Invaliditet ved Henvendelse til **Overinspektør F. Rasmussen**, Arkonagade 22<sup>3</sup>, Tlf. Vester 677 — **H. P. Mortensen**, Asger Ryggsgade 4<sup>3</sup>, Tlf. Vester 1480y, og Lokomotivfyrb. **Kildevang**.

Kontor Steenstrups Allé 9<sup>2</sup>, Kbhvn., aabent 11—1, samt St. Pauls Kirkeplads 9<sup>2</sup>, Aarhus, Tlf. 2862, Kontortid 9—3.



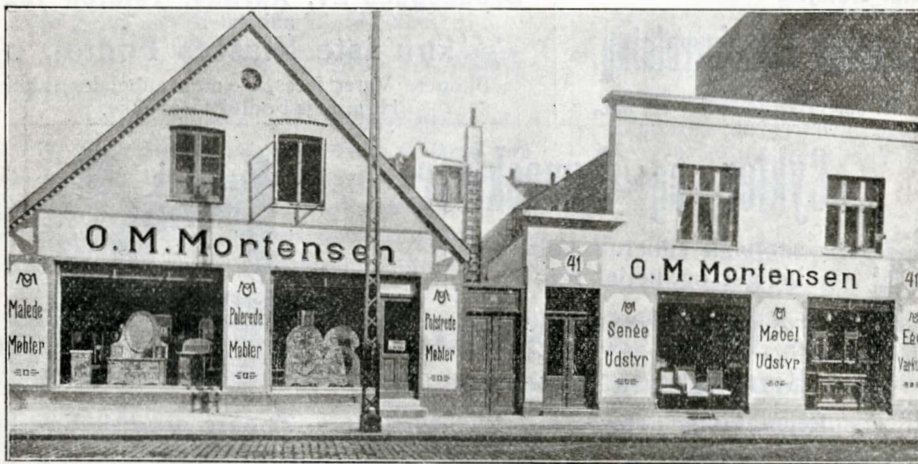
# Dame=Konfektion.

24. Vesterbrogade 24.  
Kjøbenhavn.

Realiserer til  $\frac{1}{2}$  Pris:

Foraarspaletots og Klædesfrakker samt  
Fruepaletots i stort Udvalg.

Vilh. Dalgaard.



Stort Udvalg  
af  
Spisestue-,  
Dagligstue- og  
Sovekammer-  
møbler.

Reparationer  
samt  
Oppolering  
udføres billigt.

Griffenfeldtsgade 41.



Alle Banefunktionærers Hustruer køber Overtøj i 

**A. MUNCK'S**  
**Overstykkemagasin**

Istedgade 87, fordi

Priserne ere 10 à 20 pCt. lavere end i andre Overstykkemagasiner, og der findes altid et righoldigt Udvalg for enhver Smag og til enhver Pris. Leverandør til Varelokkeriet.

# H. J. Hansens

Skræderforretning Tlf. Vester  
1574 y

38 Sønder Boulevard 38

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

## 1ste Kl. Cykler & Cykledele.

Brennarbor

Naumann

Wanderer

Opel

Bramtens

RudgeWhitewort

og Perfect Cykler

**BRENNABOR**



Naumann  
Symaskiner

Brennarbor  
Barnevogne

Stort Lager  
af prima  
Gummi

Reserve-  
dele til de  
fleste gang-  
bare Cykler

Nye Cykler

fra 85 Kr.

med prima

Prinav & Ringe.

Reparationer hurtigt til rimelige Priser.

Cykler udlejes.

H. V. & J. C. Jacobsens Cykleforretning.

Tlf. 552. Lövegade Port Nr. 53. Slagelse. Tlf. 552.



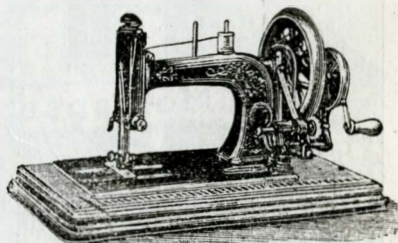
## Cykler og Symaskiner

samt alt Tilbehør køber man  
billigst og bedst hos

**J. Jensen & Co.**

Bruunsgade 3, Aarhus.

Reparationer udføres samvittighedsfuldt. — 22 Aars praktisk Erfaring.



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

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.

# Vesterbros Guldsmed

Edm. Bodé

anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.

Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.

Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.

**N. CHR. JENSEN**

Bruunsgade 39, Aarhus.

Tricotage & Børnekonfektion.

Billigste Priser. Stort Udvalg.

# Vrag

i Spisestel, Fajance, Por-  
cellæn og Syltekrukker.  
Stort Udvalg. Anbefales d'Hrr.  
Jernbanemænds Hustruer.

Absalonsgade Nr. 16,

TH. BISTRUP

**Peter Grosen, Skomager,**

Bruunsgade 27, Aarhus, Telefon 1928,

anbefaler

↪ kun 1ste Klasses Fodtøj. ↪

Billigere Varer føres, — men anbefales ikke.  
Humbugs-Fodtøj føres ikke.