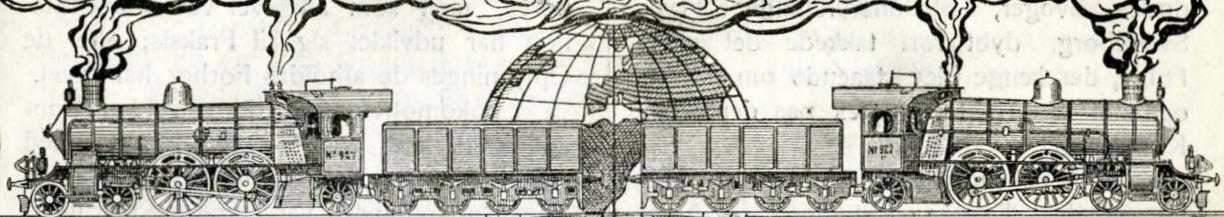


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

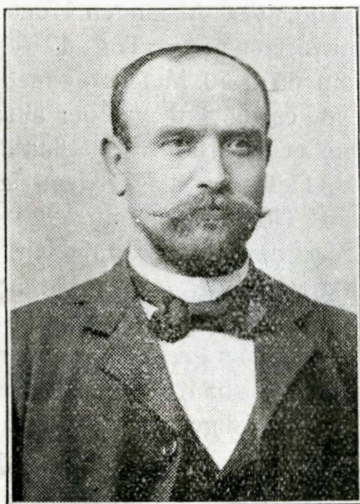
HJÆLP

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

Nr. 14.

15. Juli 1912.

12. Aarg.



* 25/10 1865. † 15/7 1912.

Under overordentlig stor Deltagelse begravedes Mandag den 3. Juni afdøde Maskininspektør Milling paa Assistenskirkegaarden i Kjøbenhavn.

I det store Følge, hvoriblandt Hr. Driftsdirektør Etatsraad Kier med flere af Sydfynske Jernbaners ledende Mænd, og hvori var mødt ca. 100 Funktionærer, saas blandt andre Hr. Maskinbestyrer Rambusch og Maskiningeniør Petersen fra de danske Statsbaner, Repræsentant fra »White Star

Linien«s danske Afdeling, samt flere, hvem den afdøde var kommen i Forretningsforbindelse med.

Et Væld af Blomster og Kranse dækkede Kisten; der var foruden Familiekrans sendt Krans fra Odense – Kerteminde-Banen, Nordfynske Jernbane og Nordvestfynske Jernbaner, ligeledes fra Kontor- og Togpersonalet ved Sydfynske Jernbaner.

Fra den Afdødes nærmeste Underordnede, Værksted- og Lokomotivpersonalet, var sendt en stor Sølvkrans med Inskription; ligeledes var sendt Krans fra »White Star Linien«.

Forhenværende Kultusminister Provst Nielsen talte varmt og inderlig over den Afdøde. Fremhævende dennes noble, retlinede Karakter søgte Provsten at forklare de Tanker, der havde fyldt den Afdøde i de skrækkelige Timer, da han ventede paa Døden; og da Talen var sluttet, sang Koret Dødssalmen »Nærmere, Gud, til dig« – et gribende smukt og vemodigt Øjeblik.

Under stor Bevægelse af alle i Kapellet bares Kisten, hvorover Sydfynske og Slangerupbanens florumvundne Faner vaje-de, af Lokomotivpersonalet til det sidste Hvilested, hvor den sænkedes i en muret Grav.

Efter Jordpaakastelsen sænkedes Færnerne tre Gange over Graven, og Følget sang »Dejlig er Jorden«, hvorpaa den Afdødes Svoger, Stationsforstander Fryd, Svendborg, dybt rørt takkede det store Følge, der længe blev staaende om Graven og kun langsomt spredtes paa den store Kirkegaard.

Som bekendt var Maskininspektør Millig saa ulykkelig paa en Studierejse til Amerika at komme med det forulykkede Skib »Titanic«.

For Sydfynske Jernbaner, hvis Maskinafdeling den Afdøde ledede med stor Dygtighed og Energi, betyder hans Død et smerteligt Tab; vi, hans underordnede, mistede i ham en human og altid forstaaende Foresat, hvis altfor tidlige Død vi alle beklager.

Lokomotivafdelingen ved S. F. J.

Malmslättulykken.

Paa Grund af en mellem den 15.—16. Juni herskende Storm forsinkedes Dampfærgen Sassnitz—Trelleborg ca. 2 Timer i Ankomsten. Fra Trafikekspeditionen i Malmø blev da givet Ordre til, at Tog Nr. 12, det for den indenlandske Trafik bestemte Tog, skulde gaa forud for Tog Nr. 2 (Kontinentaltog), der ellers afgaar 10 Min. forud for førstnævnte Tog. Tillige blev der givet Liniedepeche, at Tog 2 var indstillet — indtil videre.

Ved Omrangering i Malmø, hvor Sovevognen fra Kjøbenhavn indsattes, forsinkedes Tog 12 yderligere noget, men denne Tid kunde paa den 380 km lange Strækning Malmø—Malmslätt sagtens indhentes, saa Toget kunde ankomme rettidigt til sidstnævnte Station.

Da Toget nærmede sig Stationen, blev der af Lokomotivføreren i Henhold til Forskrifterne ved Krydsningsstationer givet Signal »Toget kommer«; det fremskudte Signal og Stationsmastesignalet var dog for-

inden stillet til »Kør« — et Forhold, som ikke maa finde Sted paa en Krydsningsstation, men først efter, at Signal fra Toget høres, men som alligevel ved denne Station har udviklet sig til Praksis, efter de Oplysninger de afholdte Forhør har givet.

Lokomotivføreren, der var vidende om denne Praksis, lod Toget fortsætte med sædvanlig Hastighed ind mod Stationen, da Togvejen fremdeles var klar for »Kør igennem« eller »Kør frem«, for hvilket der i Sverige vises samme Signalbillede. Omtrent 50 Meter fra Stationsmastesignalet bemærkede Lokomotivføreren, at Signalet sattes paa »Stop«, og Sporskiftet samtidig blev lagt om til det paa Stationen holdende Blandetog Nr. 751, hvilket Tog 12 efter Køreplanen skulde krydse i Malmslätt.

Tog 751 havde en Længde, saa der lige var sporfrit i begge Ender for Tog 12, men da Sporskiftet lagdes over mod førstnævnte Tog, var Afstanden i det Øjeblik, Lokomotivføreren paa Tog 12 opdagede Faren, kun 65 à 70 Meter, og med en Hastighed af ca. 60 km var der altsaa højt givet ham et Tidsrum af 5 Sekunder til at handle i. Det siger sig selv, at det var et altfor kort Tidsrum for, at den straks benyttede Vacuumbremse kunde yde tilstrækkelig Virkning til at afværge Faren; det er senere konstateret, at Lokomotivføreren, Bonniere, tillige har givet Kontradamp, hvilket beviser, at han til sidste Øjeblik har bevaret sin Sindsligevægt og i de 5 Sekunder har gjort alt for at mildne den uundgaaelige Katastrofe.

Sammenstødet, som tillige foregik under kraftige og vedholdende Faresignaler fra begge Lokomotiver, skete med et voldsomt Brag, hvilket i denne tidlige Morgentime vækkede det lille idylliske Samfund paa en saa voldsom Maade.

Da det første rystende Brag var forstummet, gik man straks i Gang med Redningsarbejdet, og fra den nærliggende Eksercerplads ankom straks en Masse Soldater, der for en Gangs Skyld gjorde virkelig Nytte ved Redningen af de Forulykkede.

I alt har Ulykken krævet 22 Ofre, hvil

ket Antal sikkert havde været betydelig større, om Togstammen havde haft den sædvanlige Sæmmensætning med Siddepladser i den forreste Togdel. Et lykkeligt Tilfælde vilde imidlertid nu paa Grund af Omrangeringen i Malmø, at Sovevognene fra Malmø og Kjøbenhavn, der ellers gaar i Tog 2, var de forreste Personvogne i Toget med det Resultat, at den første fuldstændigt og den anden delvis ødelægdes. Det er endnu uvist,

drede Togforhold, samt havde meddelt dette til sin Afløser.

Havde saaledes den førstnævnte Assistent tjenstgjort, til Krydsningen havde fundet Sted, skulde det synes, at ingen Ulykke var sket.

Den i Ulykkesøjeblikket tjenstgørende Assistent *Källsson* paastaar imidlertid, at han ikke har faaet klar og tydelig Underretning af *Eriksson*, den ved Tog 751 tjenstgørende

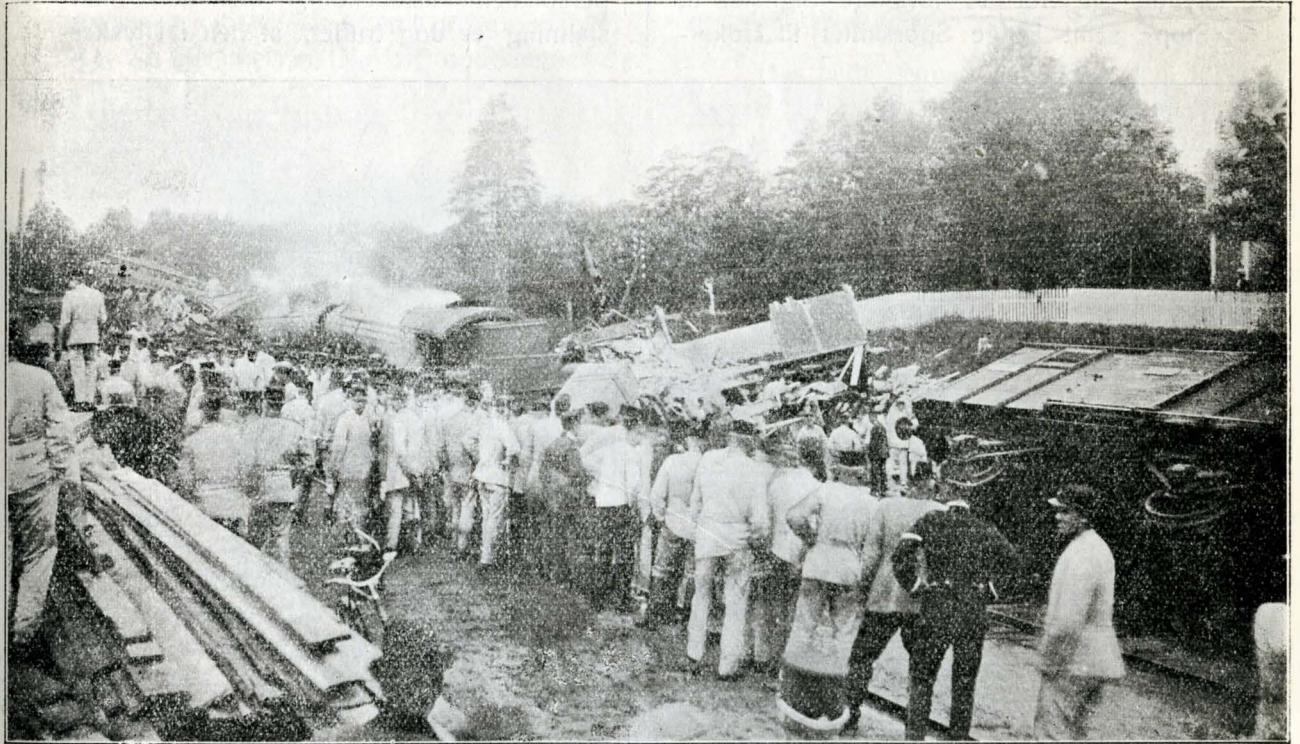


Fig. 1. Til venstre ses det først ankomne Redningsmandskab paa den med »2« mærkede Sovevogn, som ved Sammenstødet løftedes op og pressedes frem over Sovevogn Nr. 1, som fuldstændig knustes. Yderst til venstre Vogn Nr. 3, som med Forenden pressedes ind under Vogn Nr. 2. Den udstrømmende Damp dækker til Dels Konturerne af Lokomotiverne. Til højre ses de sønderlaaede Vogne i Blandetog Nr. 751. Billedet, der er taget specielt for Lok.-Tid., er taget 10 Min. efter Sammenstødet.

om ikke Ulykken vil kræve sit 23. Offer. Ingen af Togpersonalet kom til Skade, og kun Lokomotivpersonalet paa Tog 12 blev, hvor mærkelig det end lyder, let saared.

Og Aarsagen til Ulykken?

De to Assisterter afløste hinanden efter Tog 751' Ankomst, men inden Tog 12 skulde passere. Den ved Tog 751 vagthavende Assistent har i Forhøret oplyst, at han var fuldt paa det rene med de foran-

Assistent — og saaledes ikke har kunnet give den i Sporskiftehytten tjenstgørende Sporskiftekarl tydelige Ordre. Nævnte Sporskiftekarl havde af Eriksson længe før Togets Ankomst faaet Meddelelse om, at der ikke var nogen Ændring for Togene 751 og 12, men at de som sædvanlig skulde krydse i Malmslätt, uanset at Tog 2 var indstillet. Efter at Tog 751 var indkommen paa Stationen, havde han derfor stillet søndre

Signal til »Kør« og derefter fjernet sig fra Sporskiftekontrollen. Paa Perronen havde Källsson sagt, at Tog 751 skulde krydse i Bankeberg — Nabostationen — men ikke nævnt, hvilket Tog Nr. der skulde krydse 751 i Bankeberg. Sporskiftekarlen troede da paa Grundlag af tidligere Meddelelse om Tog 2, at Krydsningen i Bankeberg skulde ske mellem Tog 12 og 751. Han sagde derfor til Källsson, at han da maatte skynde sig for at forandre Signalet til »Stop« samt lægge Sporskiftet til Udkør-

stemme, at Tog det og det gaar forud for et andet. I Stedet for havde det været nok saa rigtigt som i foreliggende Tilfælde at lade Tog 12 gaa som Tog 2 og derefter medgive Tog 12 det for Tog 2 bestemte Tog og afgaa rettidigt, eller ogsaa indstillet Tog 2 og, naar de udenlandske Vogne ankom, da at befordre disse som Særtog.

Forhørene i Sagen har indtil videre maattet opsættes for Afventning af Lokomotivpersonalets Tilstedekomst; men den Foranstaltning er dog truffet, at den i Ulykkes-

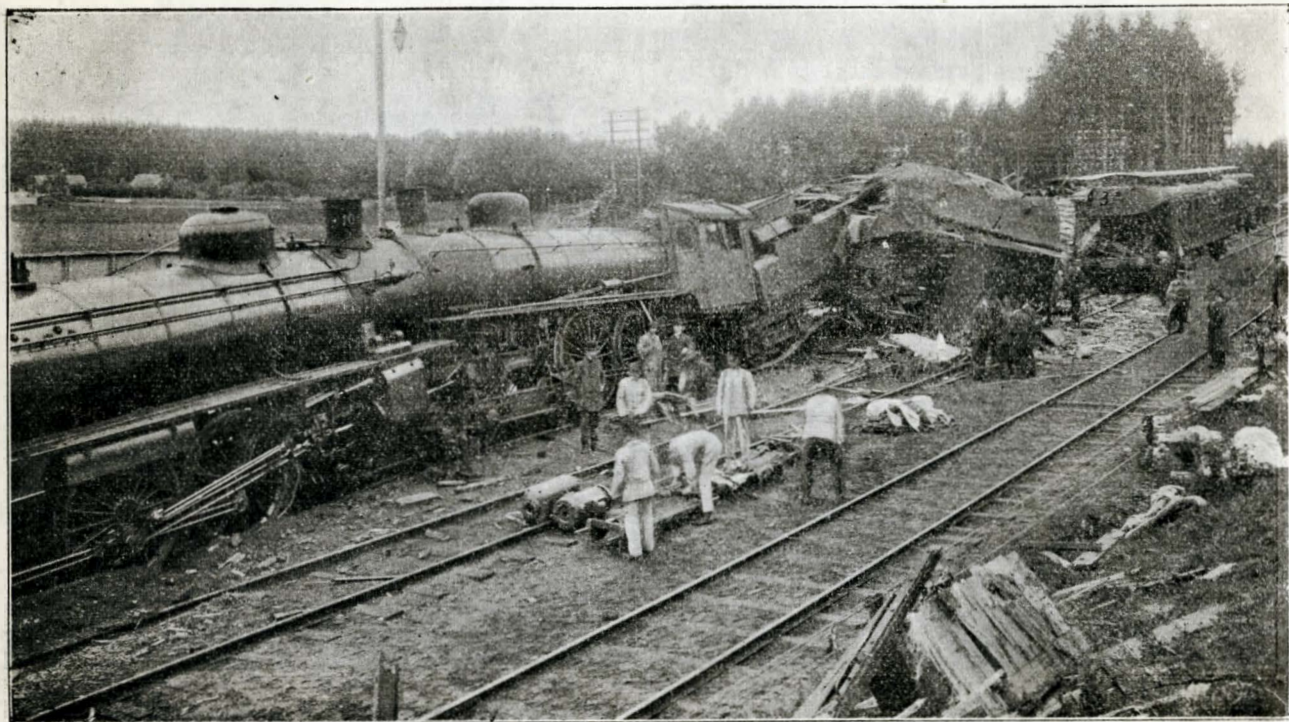


Fig. 2. Billedet er taget fra modsat Side. Midt paa Billedet ses Soldater i Færd med at transportere de forulykkede. Til højre ses den ramponerede Sovevogn Nr. 3.

sel for Tog 751. Denne Udtalelse paahørte Källsson, hvorfor Sporskiftekarlen skyndte sig at udføre sit Forsæt — med det bekendte sørgelige Resultet.

Havde Sporskiftekarlen straks faaet tydelige Ordre, havde det kunnet forebygge Ulykken; eller havde Källsson haft det hele klart for sig, havde selv dette været tilstrækkeligt.

Tilbage staar selve Togledelsens Andel i Ansaret for Ulykken. Det er givet, at det maa virke højst forvirrende at be-

øjeblikket tjenstgørende Assistent Källsson er suspenderet.

løvrigt er naturligvis nok de forskellige Omstændigheder i Forbindelse med Ulykken bleven livligt kommenterede i Dagspressen, den illustrerede Ugepresse, og hos Regeringsmagten er den resulteret i Nedsættelsen af en Civilkommission, som skal undersøge alle i Forbindelse med Trafiksikkerheden staaende Ting, saasom Ordre og Bestemmelser, samt Personalets Tjenstforhold.

Denne Foranstaltning fra Regeringen, der hovedsageligt er beregnet paa at berolige Offentligheden, medgiver dog visse Forhaabninger — ikke mindst hos Jernbanepersonalet paa Grund af den ganske gode Sammensætning, den har faaet.

Som bekendt var der blandt de omkomne danske Overassistent hos Trafikdirektøren Travn og Hustru; at der ogsaa for det danske Lokomotivpersonale har været Anledning til at mindes hans altfor tidlige Bortgang, vil fremgaa af en Korrespondance, der er ført mellem ham og undertegnede:

DE DANSKE STATS BANER.

2. Trafikkontor,
Kjøbenhavn B.

Redaktionen af »Dansk Lokomotiv-Tidende«.

Adr.: Hr. Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser.

I »Dansk Lokomotiv-Tidende« Nr. 2 findes en Henvisning angaaende nedsat Kørehastighed til »Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen«, hvilken Artikel Trafikdirektøren ønsker at studere. Da vi desværre mangler nogle Numre i vor Samling af »Z. d. V. D. E.«, vilde jeg være Dem taknemmelig, hvis De vilde opgive mig, i hvilket Nr. af dette Blad det nævnte Emne er behandlet, for at jeg kan rekvirere det.

Jeg takker Dem paa Forhaand og beder Dem undskylde den Uejlighed, jeg herved gør Dem.

Ærbødigt

Travn,
Overassistent.

DE DANSKE STATS BANER.

2. Trafikkontor,
Kjøbenhavn B.

Hr. Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser.

Det var mig meget kærkomment at modtage Deres Meddelelse om »Nedsatte Kørehastigheder«, idet jeg først derved blev i Stand til at referere Sagen for Trafikdirektøren.

Samtidig takker jeg paa det bedste for Eksemplaret af »Dansk Lokomotiv-Tidende«, som jeg, fraset Navnet, ellers ikke har kendt. At et overvejende teknisk Fagskrift som dette kan have min udelte Interesse, vil De se deraf, at jeg er Maskinarbejder af Profession og fra den Tid, jeg var Inspektionsassistent paa Kbhavn. H., tør regne de kjøbenhavnske Lokomotivførere til mine bedste Venner. Efterhaanden som Aarene gaar med Kontorarbejde, er jeg naturligvis kommen noget udenfor eller rettere bort fra det rigtig pulserende Liv i Driften, og Deres venlige Brev med Indhold virkede som en god Erindring herom. Jeg forbliver

Deres ærbødige

Travn.

MEDDELELSE

til
Hr. Overassistent Travn, Klh,
fra
Dansk Lokomotivfører- og
Lokomotivfyrbøderforening.
Redaktionen.

Ge, den 18. — 6. — 1912.

Tak for Deres venlige Brev. Vort nære Slægtskab til Vulcan har glædet og behageligt overrasket mig. Jeg tør da af Deres Reminiscenser slutte, at De møder Lokomotivpersonalet med en Forstaaelse, som adskillige af Deres Standsfæller savner, idet man undertiden bedømmes under den Synsvinkel, at til det mindre vel soignerede Ydre, som Tjenesten giver, hører ogsaa — en sort Sjæl.

Her faldt Pennen os af Haanden, idet Avisen, der lige var kommen ind ad Døren, indeholdt Meddelelse om Overassistent Travns Død.

Red.

Forsøg med automatisk Bremsesignal.

Samtidig med Jernbanevæsenets mægtige Udvikling i de sidste Decennier er ogsaa Jernbanekatastrofernes Antal steget i en ganske foruroligende Grad, og der hengaar snart ikke en Dag, uden at Dagspressen bringer Meddelelse om en eller undertiden flere Jernbaneulykker paa en og samme Dag fra de mest forskellige Steder paa Kloden. Under saadanne Forhold er det ikke saa underligt, at der stadigt opdukker nye Ideer og Opfindelser, som alle gaar ud paa at formindske eller snarere fuldstændigt ophæve Faren for Jernbanesammenstød.

I disse Dage berettes der igen om et tilsyneladende vellykket Forsøg, som den australske Opfinder *Augus* har foretaget paa en Banestrækning i *Watchet* paa Kysten ved Bristolkanalen. Det drejer sig her om en Konstruktion, der muliggør Togenes øjeblikkelige Standsning ad automatisk Vej. Angaaende denne sensationelle Opfindelse skrives der d. 6. Juli fra London:

I Gaar har den australske Opfinder *Augus* i Overværelse af talrige Overinge-

nører fra de store engelske Selskaber forevist en ny Opfindelse, som skal være i Stand til at bringe Jernbanetog i fuld Fart til øjeblikkelig Standsning. Augus' Opfindelse bestaar i en Bremsekonstruktion, der samtidig med, at den fuldstændig afspærre Friskdampen fra Kedlen, ogsaa paavirker Hjulene og bringer Lokomotivet til Standsning. Der er foretaget talrige Forsøg. Man lod saaledes paa en Afstand af 200 Meter 2 Lokomotiver løbe imod hinanden; omtrent 4 Meter efter, at Bremsen var bragt i Virksomhed, standsede Maskinerne. Ingeniørerne fra de store engelske Jernbaneselskaber har overbevist sig om Opfindelsens Betydning, og deres Nysgerrighed er bleven vakt ved Mekanismens Hemmelighed, som de dog ikke formaade at trænge ind i, da Opfinderen vægrede sig ved at give nogen som helst nærmere Oplysning om sin Opfindelse, fordi den endnu ikke var beskyttet ved Patent.

Man gør dog vist bedst i at stille sig skeptisk overfor denne Nyhed eller dog modtage den med Forbehold, thi netop i den Retning er der indenfor Jernbanetekniken foretaget saa mange Forsøg og Eksperimenter, som dog alle i Praxis har svigtet i det afgørende Øjeblik. Der gives mange Opfindelser af lignende Art, men hidtil har ingen ført til noget tilfredsstillende Resultat. De fleste Apparaters væsentligste Fejl er den komplicerede Konstruktion, der gør den sikre Funktion til en Umulighed, samt at de udelukkende er beregnede paa Tog med *gennemgaaende* Bremseindretning. Ganske vist vilde det jo være en Glæde, om denne Opfindelse virkelig kunde faa nogen Betydning og blive til Nytte og Betyggelse for Samfundet. Men vi tror dog med Henblik paa denne Art Opfindelser, at man burde skænke vor forrige Maskindirektør Busses Ord langt større Opmærksomhed, end man hidtil har gjort, i hvert Fald herhjemme: »Hvad nytter alle Sikkerhedsforanstaltninger, naar man ikke har en paalidelig Lokomotivfører!«

Dette er Ord, der uanset *alle* Opfindelser paa dette Omraade altid vil staa ved Magt.

Funktionarismen i Ind- og Udland.

Nærmest beklageligt virker det herhjemme at se, hvorledes en Del af den borgerlige Presse, særlig Landbostandens, vedblivende søger at rejse Befolkningen til Kamp mod Tjenstmændene, en Handling, der til Dels ogsaa har vist sig at bære den ønskede Frugt i Form af en Forringelse i disse Menneskers Kær ved en Reduktion af Indtægterne, forøget Arbejdstid, Inddragelse af Rettigheder o. s. v., og muligvis vil Fremtiden frembyde endnu større Overraskelser paa dette Omraade.

Vi har tidligere haft Lejlighed til at gengive Eksempler paa, hvorledes Udlandets Syn er paa samme Spørgsmaal, og hvoraf fremgaar, at man paa disse Steder ikke farer frem i Blindhed og fremsætter Kritik, men derimod først undersøger og overvejer, hvorhen denne bør rettes. Som et Bevis paa, hvorledes Befolkningen i vort sydlige Naboland gennem Dagspressen beskæftiger sig med Tjenstmændenes sociale Stilling og øvrige Forhold, skal vi gengive en Artikel fra »Leipziger Neueste Nachrichten«, saaledes at enhver selv kan dømme om, i hvilket Land Forstaaelsen og Betydningen af dette Spørgsmaal er mest intensiv.

Nævnte Blad skrev nemlig nogen Tid efter de 2 store Uheld følgende træffende Artikel:

De ulykkelige Udfald fra Jernbaneulykkerne ved Mühlheim i Baden og Niedergörsdorf paa Strækningen Bitterfeld—Berlin har atter, saaledes som Tilfældet plejer at være ved den Slags Uheld, fremkaldt en dybtgaaende Ængstelse iblandt det rejsende Publikum, og med Rette gransker man derfor efter Aarsagen til det, som kunde bewirke saa skrækelige Følger. Et af de første Spørgsmaal, som her trænger sig frem, er dette: *Hvem var den skyldige, og hvori bestod hans Fejltagelse? Træffer Skylden Personen eller Systemet?**

* Udhævelsen af os.

Uden at vi med Hensyn til Aarsagen af begge de en Gang disputerede Jernbanekatastrofer atter vil fordybe os i en Omtale, vil vi dog ikke afstaa fra at henlede den almindelige Opmærksomhed paa en hidtil endnu saa lidt paaagtet Omstændighed: *vi mener de tjenstlige Fordringer til Jernbanepersonalet, i Særdeleshed til det kørende Personale.** Jernbanedriftens særlige Beskaffenhed fordrer, at enhver nok saa tilsyneladende ubetydelig Handling bliver udført med den største Punktlighed og Nøjagtighed og frem for alt med roligt Overlæg; thi netop her har ofte de mindste Aarsager fremkaldt de største Virkninger. Jernbanetjenesten maa derfor stille overordentlig store Fordringer til Tankernes Klarhed, en aldeles upaavirket Opmærksomhed og overhovedet til hele den menneskelige Præstationsevne, og i saa Henseende er de ansatte henviste til at følge de af Bundesraadet opstillede Forskrifter. Men det er ikke tilstrækkeligt, at de for Jernbanetjenesten uundværlige Egenskaber er til Stede ved Tjenestens Tiltrædelse eller ved Overgangen til en anden Stilling; disse Egenskaber maa ogsaa holdes vedlige under hele Tjensttiden. *Forbetingelserne herfor er et sundt, fuldkomment udhvilet Legeme, et frisk Sind og et tilfreds Humør. Hvorledes staar det hermed?*

Jernbanedriftens Vanskelighed beror for største Delen paa Tjenestens Uregelmæssighed. Den Kendsgerning, at en Tjenstmand, som grundet paa Tjenestetiltrædelse allerede om Morgenen Kl. 3 maa afbryde sin Nattesøvn eller til lignende Tid afslutter et Tjenstskifte eller muligvis flere Gange efter hinanden har forrettet Nattjeneste, bringer et langt større Offer af menneskelig Livskraft end den Tjenstmand, der udfører sit Arbejde om Dagen og i et bestemt fastsat Tidsrum, synes imidlertid at være et Punkt, som man ikke i tilstrækkelig Grad tillægger den fornødne Betydning. Den førstnævnte maa saaledes i Modstrid med Naturens Love søge at finde Søvn —

den mest unaturlige — om Dagen og paa den Maade forvandle Dag til Nat og Nat til Dag. *Desuagtet forlanger den moderne Jernbanedrift fremfor alt af sit Personale, at det under sin uregelmæssige og tillige lange Tjenestetid til enhver Tid skal være i Besiddelse af aandelig Virksomhed og Beslutsomhed, hvilket kun de udenforstaaende, som med varm Interesse følger Jernbanetrafikken, forstaar og begriber.* Hertil slutter sig saa Ansvarsfølelsen, der, som let begribeligt er, ogsaa virker tærende paa Arbejdsevnen, naar overmæssige legemlige og aandelige Anstrengelser er knyttede sammen med denne.

Disse Indflydelser maa der ved Fastsættelse af de nødvendige Hviledage, Afskaffelsen af den 7de Arbejdsdag saavel som gennem en passende Regulering af Nattjenesten tages tilstrækkeligt Hensyn til. Det er det tyske Jernbanepersonales Hovedønsker, som har lydt i Petitionerne til Rigsdag og Regering samt gennem Artikler i Fag- og Dagspressen, og hvori der er blevet paavist, at de ansatte i vor største Statsbedrift med sit stadige voksende Overskud ikke alene staar tilbage for den private Arbejdsvirksomhed, men yderligere, hvad angaar Hvile udenfor Tjenesten, ogsaa bag Tjenstmændene ved Postvæsenet. *Og dette finder Sted ved en Befordringsinstitution, hvor Driftens Sikkerhed for største Delen afhænger af et friskt, produktivt og sundt Personale! Dog nu fordrer Samfundsinteresserne Opfyldelsen af det tyske Jernbanepersonales ovenfor citerede Hovedkrav som en uundgaaelig Nødvendighed!*

Aldeles uforstaaeligt bliver derfor det Standpunkt, som Præsidenten for Rigsbanevæsenet forsvarede i Rigsdagen under Behandlingen af Andragendet fra Lokomotivpersonalets Rigsforbund*. Han betegnede der en Regulering af Tjenst- og Hviletiden som unødvendig, da Forholdene i det store og hele var tilfredsstillende. Præsidentens Standpunkt staar kontra Personalets Klager og Petitioner, dem, hvis Legeme og Sjæl

* Udhævelsen af os.

* Findes tidligere omtalt af Lok.-Tidende.

bedst mærker de »i det store og hele tilfredsstillende Forhold«. Personalets Dom, som støtter sig til den praktiske Erfaring, maa i dette Tilfælde, hvor det selv berøres, anses for den mest kompetente. Hvem formaar til Eks. at bedømme Nattjenestens Indflydelse rigtig, naar vedkommende aldrig har prøvet en saadan Tjeneste regelmæssig under vanskelige Forhold, eller hvem vil vel rigtig kunne mærke de moralske Indvirkninger, der opstaar ved, at Jernbanepersonalet, som Tilfældet er i Øjeblikket, yderst sjældent faar tildelt Søn- og Helligdagsfrihed paa Dage, der følger en tjenstfri Nat?

(Fortsættes).

Uheldsforsikringsforeningen og Foreningspolitik.

Tillad mig, Hr. Redaktør, som Medlem af saavel D. L. & L. F. som Uheldsforsikringsforeningen for de danske Statsbaners Personale gennem Deres ærede Blad at fremkomme med en Bemærkning angaaende ovenfor nævnte Forening og dennes Virksomhed.

Tilfældigvis saa jeg forleden i Bladet »Vor Stand« en Artikel, der, saavidt skønnes kan, er en Beretning om Foreningens hidtidige og fremtidige Virksomhed, og hvori meddeles, at Repræsentantskabet har vedtaget fra 1. Dec. d. A. at etablere sig som et selvstændigt Ulykkesforsikringsselskab. Foreningens Medlemsantal opgives til i Øjeblikket at være 3217 Medlemmer med en samlet Forsikringssum af 4423000 Kr.

Muligvis, at denne Forandring lader sig realisere, hvad jeg dog foreløbig tillader mig at tvivle paa, idet nævnte Forenings Repræsentantskab efter min og, hvad der sikkert ogsaa nok vil vise sig, efter flere andre Medlemmers Opfattelse har begaaet en overordentlig stor Fejl ved at blande Foreningspolitik i sin Forretningsgang. At

dette er Tilfældet, fremgaar saaledes tilstrækkeligt af »Vor Stand«, der bl. a. skriver:

Repræsentantskabet begyndte derfor for tre Aar siden at forberede Foreningens Omdannelse. Foreningens Love og Forsikringsbetingelser revideredes med Selskabsvirksomhed for Øje med Assistance af Foreningens juridiske Konsulent, Overretssagfører *Otto Bing*, og dens lægekyndige Konsulent, Læge *Arnold Møller*; samt som specielt forsikringskyndig Højesteretssagfører *Bache*. Maalet for Revisionen var: en Mønstervedtægt. Endvidere foretoges en Rentabilitetsberegning over Foreningens fremtidige Virksomhed som Selskab, og da alt dette var tilendebragt, indlededes med Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg som den naturlige Fællesfaktor for de to styrende Organisationer Forhandling for at erfare, om Fællesudvalget kunde tiltræde Foreningens paatænkte Omdannelse.

Efter at Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg havde givet bekræftende Svar herpaa, efter at de forløbne og siden første Opgørelse yderligere tilkomne Aars Resultater atter var prøvede og viste sig at pege i samme Retning som før, samt efter at *Dansk Jernbaneforbunds Hovedbestyrelse i Anledning af en derom rettet Henvendelse fra Foreningen havde vedtaget at anbefale til Forbundets Kongres gennem et større Laan at sætte Foreningen i Besiddelse af den midlertidige Reservefond*,* — besluttede Uheldsforsikringsforeningens Repræsentantskab som forannævnt den 16. Maj i Aar enstemmigt at opsigte den nuværende Forsikringskontrakt med Selskabet »Royal Exchange Assurance« og fra 1. December omdanne Foreningen til selvstændigt Selskab.

Foreningen beholder som Selskab sit gamle Navn »Uheldsforsikringsforeningen for de danske Statsbaners Personale«. Foreningen ledes som tidligere af et Repræsentantskab paa 20 Medlemmer. Heraf vælger Jernbaneforeningen de 8, Dansk Jernbaneforbund de 8 og Værksteds- og Remise-

* Fremhævelserne af os.

arbejdernes Organisation de 4 Repræsentanter. Til at foretage den forretningsmæssige Ledelse, herunder Skadeafgørelsen, ansætter Repræsentantskabet en særlig Styrelse paa 3 Mand, valgt udenfor Repræsentantskabet. Øverste Instans for Afgørelse af Erstatninger er en fast Voldgiftsret bestaaende af Formanden for Jernbaneforeningen, Forretningsforen for Dansk Jernbaneforbund eller et andet fra hver af disse Organisationer valgt Medlem samt en af Repræsentantskabet valgt lægekyndig Formand.

Som det heraf fremgaar, repræsenterer altsaa Jernbaneforeningen og Jernbaneforbundet samtlige ansatte, foruden at disse Foreninger ogsaa udgør en selvvalgt Bestyrelse, eller med andre Ord, enhver ansat, der ikke staar som Medlem enten i Jernbaneforeningen eller Jernbaneforbundet, vil ikke nogensinde faa Medbestemmelsesret, ja, end ikke engang Stemmeret til Bestyrelsesvalgene. Mærkeligere Ordning har vist næppe nogensinde tidligere været praktiseret indenfor Foreningslivet her i Landet.

Uvilkaarligt maa man spørge, om et saadant Princip i Længden vil være rentabelt. Som Lokomotivmand tillader jeg mig nemlig at tvivle paa, at et eneste Medlem af D. L. & L. F. og sikkert adskillige andre ansatte ønsker sig prisgivet Jernbaneforeningens eller Jernbaneforbundets Afgørelser og Bestemmelser; *thi med de Erfaringer, som der allerede indenfor det almindelige foreningspolitiske Liv er indhøstede, vil der være tilstrækkelig Grund til nu i Tide at raabe et Varsko*, saaledes at i hvert Fald ingen Lokomotivmand senere skal fortryde Indmeldelsen.

Hvorledes bør Medlemmerne af D. L. & L. F. stille sig til denne Sag?

Efter min Mening vil det rigtigste være, at vor Hovedbestyrelse straks tager Spørgsmaalet op og søger oplyst, hvor mange Medlemmer indenfor vor Forening der staar i nævnte Uheldsforsikringsforening, og om enhver vil være villig til en bloch

Udmeldelse, saasnart Hovedbestyrelsen, muligvis gennem Forhandling med Privatbanernes Lokomotivpersonale, evt. ogsaa det Personale, som staar udenfor Jernbaneforeningen og Jernbaneforbundet, kan faa afsluttet en passende Overenskomst med et eller andet solidt Privatselskab. Efter den i Optrykket gengivne Ordning maa enhver af os, uanset om vedkommende er Lokomotivfører eller Lokomotivfyrbøder, betakke sig for at være Medlem af Uheldsforsikringsforeningen for de danske Statsbaners Personale, selv om man ubetinget maa indrømme Værdien og Nyttens i Sagens Realitet, altsaa Forsikringsssystemet, som er den bedste Hjælp til Selvhjælp.

L. E.

Fagbevægelse og Politik.

At der i vort Samfund findes Mennesker, som vil tillægge et bestemt politisk Parti Æren for vor Tids moderne Fagbevægelse, og at der er andre, som tillægger dette politiske Partis Indflydelse paa Fagforeningerne og angiver dette som Grund til den indre Splid, er en uomtvistelig Sandhed, og der vil altid blandt Fagforeningsmedlemmerne være nogle, som betragter dette politiske Parti med Tillid, medens andre ser skeptisk dertil. Spørger man, om noget politisk Parti har Ret til at tilegne sig Protektoratet over de faglige Foreninger, maa der svares et absolut Nej. Fagbevægelse og Politik har intet med hinanden at gøre, Fagforeningen samler Fagets Udøvere i Arbejde for de faglige Interesser, medens de politiske Foreninger samler Meningsfæller i Kamp for den politiske Anskuelse, her kan Skomageren og Skrædderen træffe hinanden, medens man i Fagforeningen kan finde Højre, Venstre o. s. v., og man kan med god Ret disputere en Fagforenings Eksistensberettigelse, om der søges at blande Politik deri, f. Eks. om Lovene indeholder Bestemmelser, som fratager eller lægger Hindringer for Medlemmets Frihed i politisk

Henseende. Det, at største Delen af Medlemmerne har en bestemt politisk Anskuelse, eller at Formanden, Kassereren o. s. v. er valgte af politiske Meningsfæller til Tillids-hverv i Stat eller Kommune, er ikke Begrundelse nok, naar vedkommende Formand, Kasserer o. s. v. med Dygtighed varetager Medlemmernes faglige Interesser, maa det politiske ligge dem uvedkommende.

Men desværre har vi selv indenfor D. L. & L. F. erfaret, at nogle af vore Separatister har benyttet denne Kæphest, at vor Organisation var socialistisk, til at ride ud paa. Jeg har endog haft et Tilfælde, hvor en Separatist udtalte, at nu var D. L. & L. F. bleven anarkistisk! Naa, det ene Vrøvl kan jo være lige saa godt som det andet, især naar man hører Begrundelsen, nemlig de Artikler, der var fremsat i Lok.-Tidende til at belyse Lokf. Rohdes Forhold til vor Organisation. At vor Organisation altid har søgt at holde Politik udenfor, kender enhver, som har fulgt Foreningen i dens Arbejde og Trivsel; vi har altid været klar over, at idet faglige havde vi Stof nok til at arbejde i vor Organisation. Men til Trods for dette, er der selv blandt vore gode Medlemmer nogle, som nærer Frygt for Politikens Indblanding. Jeg skal nævne de Forhandlinger, der de sidste Par Aar er førte mellem Dansk Smede- og Maskinarbejder-Forbund og D. L. & L. F. Allerede paa Generalforsamlingen 1910, hvor der var fremsat Forslag om at søge opnaaet Overgangsbestemmelser mellem de 2 Foreninger, var der Delegerede, som deri saa en Fare for politisk Udvikling af D. L. & L. F. Men som Lokf. F. Knudsen, Nyborg, allerede den Gang stærkt betonedede, at ingen kunde vel beskyldte Dansk Smede- og Maskinarbejder-Forbund for at være politisk, og som saadan maatte det vel kunne gavne os, om man kunde komme til god Forstaaelse og Samarbejde med en gammel Moderorganisation.

En anden væsentlig Faktor, der gør sig gældende som Oppositions-Moment mod D. L. & L. F., er, at Organisationens Formand er valgt af et bestemt politisk Parti

til Medlem af Esbjerg Byraad. Men her staar Skumlerne ene; thi enhver, som kender vor ærede Formand, ved, at han aldrig i D. L. & L. F.s faglige Spørgsmaal har blandet en Draabe Politik. Og hvad skulde vi med Politik der; det har vi jo ikke mere Brug for, end en Mand med Træben har for en Ligtorneoperatør.

Naar Direktøren derfor til vor Formand, der sammen med et andet Medlem af Hovedbestyrelsen har Foretræde hos ham angaaende Spørgsmaalet om Rangerpladsernes Besættelse med Lokomotivførere, udtaler, at det er de socialistiske Tendenser, der er oppe i Folk, maa man vel have Lov til at udtale sin Forbavselse over Hr. Maskindirektørens Opfattelsesevne paa dette Punkt; thi dette, at Organisationen søger at opnaa Stillingsbetegnelse og Løn for en Del af dens Medlemmer, der daglig Aar efter Aar udfører Førertjeneste, har dog i Virkeligheden ikke mere med Socialismen at gøre, end det har med Missionen eller Afholdssagen. Kun er det beklageligt, at den samme Kæphest, som Separatisterne ynder at ride ud af D. L. & L. F. paa, ogsaa benyttes af Direktøren til at ride udenom et til ham af Organisationen rettet Spørgsmaal.

Men da Direktøren jo tidligere har besiddet Personalets ubetingede Tillid, en Tillid, der har sin Grund i en altid udvist Imødekommenhed og Elskværdighed, tør vi vel haabe ogsaa i denne Sag at faa Hr. Direktøren paa vor Side og yde os sin værdifulde Støtte til Sagens Gennemførelse. Derfor vil Organisationen ogsaa arbejde videre mod Maalet.

Jylland, i Maj.

Jørgen Lykke.

Lokomotivførerprøven.

Til de nu afsluttede Prøver for Lokomotivførere, der er afholdte i Dagene fra den 5. Marts til den 26. April d. A., ind-

stillede der sig i alle 5 Maskinkredse ialt
123 Lokomotivfyrbødere, hvoraf efternævnte
erholdt Karakteren »Bestaaet«, nemlig:

M. F. Andersen, København Ki.
G. P. C. Nielsen, — -
P. H. N. Pedersen, — -
J. A. Rasmussen, — G.
H. Kaster, — Ø.
L. C. Jensen, — -
P. Hansen, — G.
O. Nielsen, — Ki.
O. B. Wass, — G.
J. D. Knudsen, — -
J. Rasmussen, — -
N. Nielsen, — -
C. Møller, — Ø.
H. J. M. Ludvigsen, — Ki.
J. G. Milne, — -
K. M. Sørensen, — -
F. H. A. Andersen, — Ø.
P. J. Olsen, Helsingør
P. S. E. Millner, København Ki.
F. P. F. Larsen, Helsingør
T. V. Johansen, København Ki.
K. A. Egevang, — G.
S. H. C. Svensson, — Ø.
I. L. G. Petersen, — G.
H. C. Rasmussen, Kalundborg
K. T. A. L. Holst, Roskilde
H. C. Lorentz, København G.
H. I. Høi, Korsør
C. C. Olsen, København G.
L. P. T. Pedersen, Skjelskør
F. N. Hegelund, Veade
P. I. Nielsen, København G.
O. C. Christensen, Roskilde
C. P. M. V. Ekelund, København G.
J. M. M. Jensen, Korsør
A. L. V. Christensen, København G.
H. Nielsen, Korsør
A. P. C. Poulsen, København G.
H. F. Hansen, Kalundborg
K. F. D. Gregersen, Roskilde
V. E. Johansen, København G.
J. S. E. Kühn, Kalundborg
E. C. Vidstrup, Masnedsund
N. C. Thomsen, Kalundborg
V. T. Thomsen, Korsør

G. Busse, Roskilde
J. A. M. Nielsen, København G.
E. I. P. Nielsen, Korsør
H. I. V. Hansen, —
L. K. Markvordsen, Gjedser
M. N. Hammer, Roskilde
N. C. F. I. Pedersen, Korsør
N. M. Frederiksen, —
L. Christensen, Esbjerg
T. Holm —
N. A. West, Vamdrup
H. J. L. Rosted, Nyborg
J. L. H. Grønning, Fredericia
J. N. Smidt, —
J. F. Clausen, —
C. R. Christensen, Esbjerg
K. K. Klausen, —
A. L. Johansen, Nyborg
C. M. Wendt, Fredericia
C. L. Christensen, Esbjerg
N. P. Andersen, Fredericia
U. Sørensen, —
A. Eriksen, Esbjerg
A. C. V. Andersen, Esbjerg
W. M. Thorsen, Nyborg
O. P. C. Tægge, Ribe
J. N. J. Madsen, Esbjerg
V. C. C. Rasmussen, Fredericia
N. P. Gaarde, Skanderborg
C. C. Larsen, Nyborg
C. T. Danielsen, Fredericia
J. C. Rasmussen, Aarhus H.
I. P. Toft, —
I. Bille, —
I. C. Jensen, —
I. Sørensen, —
A. Rasmussen, —
P. K. Pedersen, —
P. Jensen, —
H. P. Jensen, —
S. P. Jensen, —
J. A. Nielsen, —
H. N. Pallesen, —
H. Sejersen, —
A. Andersen, —
C. A. Sørensen, —
A. Johansen, —
S. C. Andersen, Aalborg
C. C. E. L. Lennø —

V. Rasmussen, Aalborg
 A. T. L. Givskov, —
 J. Hansen, —
 J. Andersen, Frederikshavn
 F. A. Møbius, —
 T. J. Nielsen, —
 K. V. Jakobsen, —
 O. Jensen, —
 H. V. Laursen, —
 H. C. Hansen, Struer
 P. C. Petersen, —
 N. P. Skou, Thisted
 K. V. Abrahamsen, Struer
 L. P. Conradsen, —
 K. M. Sørensen, Thisted
 H. C. Bøjsen, Viborg
 C. Andersen, Struer
 H. M. Wollenberg, Struer
 A. A. E. Gütthler, —
 C. M. Larsen, Aalestrup

En Lokomotivfyrbøder mødte ikke paa Grund af Sygdomsforfald, medens 8 Lokomotivfyrbødere eller $6\frac{1}{2}$ pCt. (mod ifjor $6\frac{1}{2}$ pCt.) erholdt Karakteren »Ikke bestaaet«.

Danske Jernbaners Afholdsselskabs

aarlige Generalforsamling afholdtes i Aarhus den 8. Juni i Højskolehjemmets store Sal.

Til Generalforsamlingen var mødt ca. 150 Medlemmer samt Repræsentanter fra Norges og Sverrigs Jernbane-Afholdsselskaber.

Formanden aabnede Mødet med at byde Medlemmerne og de fremmede Repræsentanter velkommen samt aflagde Aarsberetning for Aaret 1911—12.

Kassereren oplæste det reviderede Regnskab, der godkendtes. Derefter foretoges forskellige Valg. Til Formand genvalgtes Hr. Assistent Gustav Hansen, København, til Kasserer valgtes Hr. Togbetjent Poulsen, København, begge enstemmig, som Suppleanter til Bestyrelsen Hr. Overportør

Linnel, København, og Hr. Togbetjent Poulsen, Thisted, til Revisorer Hr. Togbetjent Kjeldsen, Aalborg, og Hr. Portør Spielmann, København, og som Suppleant Hr. Portør I. Gulby. Efter Valget blev en Del Ændringer til Selskabets Love behandlede. Kl. 6 sluttedes Forhandlingerne med, at Formanden oplæste en Del Telegrammer og skriftlige Hilsener fra Ind- og Udlandet, der var indgaaede i Løbet af Dagen, samt udbragte et Leve for danske Jernbaners Afholdsselskab. Til Mødested for næste Aars Generalforsamling valgtes Svendborg.

Kl. $6\frac{1}{2}$ afholdtes Fællesspisning, hvori omtrent alle de til Generalforsamlingen mødte Medlemmer med Damer deltog. Efter Spisningen holdt Hr. Larsen-Ledet Foredrag, hvorefter der var musikalsk Underholdning med Sang af Frk. Vivi Petersen, København, og Musik af Hr. Assistent Gustav Hansen, København. Aftenen sluttede med en Dans.

Søndag den 9de var der Udflugt om Formiddagen med Baad til Riis Skov og Spadseretur tilbage til Byen, hvor der spistes til Middag i Højskolehjemmets Sal. Kl. 2 foretoges en sidste Udflugt med Baad til Ørnereden, hvorfra spadseredes til Varne, hvor Kaffebordene ventede Selskabet. Efter at have drukket Kaffe og hørt paa Koncerten droges i Procession med Fanen i Spidsen ind til Byen, hvor Processionen opløstes, og Deltagerne spredtes omkring i Byen. En Del af de blivende samledes senere paa Aftenen paa Højskolehjemmet, hvor de sidste Par Timer, indtil Afrejsen fandt Sted med Aftentogene, tilbragtes i behageligt Samvær.

Det sjælland-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek.*

Ordentlig Generalforsamling afholdtes den 30. Marts.

Om Bibliotekets Virksomhed i det for-

* Forsinket Optagelse af Mangel paa Plads.

løbne Aar henviste Formanden til den udsendte Aarsberetning og gjorde derefter Rede for, hvad der fra Bestyrelsens Side er foretaget for at bevare Statstilskudet. Formanden oplyste, at Biblioteket efter det nu foreliggende i Aar vil faa et Statstilskud af 750 Kr., næste Aar 500 Kr., næste Aar derefter 250 Kr., hvorefter Tilskudet bortfalder.

Det fremlagte Regnskab blev enstemmigt godkendt.

Til Stemmetællere valgtes d'Hrr. Assistenten H. Matthiesen og C. A. Beyer.

Da der kun var mødt 9 Medlemmer, blev af Hensyn til de foreslaede Vedtægtsændringer besluttet at indkalde en overordentlig Generalforsamling.

Overordentlig Generalforsamling afholdtes den 27. April.

De fremsatte Forslag til Ændringer i Vedtægterne blev her enstemmigt vedtagne. Herefter udtræder Regnskabsføreren af Bestyrelsen og ansættes af denne i Lighed med Bibliotekaren og dennes Medhjælper. For Opstilling af Kandidater til Valgene er givet bestemte Regler. Desuden vedtoges nogle mindre væsentlige Ændringer, blandt andet med Hensyn til Antal af Suppleanter for Bestyrelsen og Revisorerne. Samtlige vedtagne Ændringer vil senere blive bekendtgjort for Medlemmerne.

Resultatet af Valgene er, at samtlige fratrædende genvalgtes.

Til Bestyrelsen:

Fuldmægtig Schwanenflügel med 75 Stemmer
Assistent E. Jensen - 72 -

Suppleanter for Bestyrelsen:

Assistent J. A. Møller med 68 Stemmer
- J. Nielsen - 61 -

Revisor:

Assistent R. Houmann med 75 Stemmer

Revisorsuppleant:

Fuldmægtig Møgelvang med 61 Stemmer

Da Assistent E. Jensen har nedlagt sit Mandat, er Assistent J. A. Møller indtraadt i Biblioteksbestyrelsen. *Bestyrelsen.*

Ekspressen.

Natten drønner, Stemplet stønner,
Staalet klinger, Staal mod Staal.
To af Banens raske Sønner
Spejder frem mod Rejsens Maal.

Dampens Skyer hastigt flyer
Ildbelyst af Flammers Baal.
Over Marker, gennem Byer
Flyer Ekspressen mod sit Maal.

Paa Maskinen tavs er Minen,
Ilden straaler under Tugt.
Øjet vogter Styringslinen
Under hjulbevinget Flugt.

Tændt er Stjernen paa Lanteren,
Løvet hvirvles op til Dans.
Hvert Signal skal lynsnart Hjernen
Fange under Klarheds Sans.

Faa kun tænker, naar de sænker
I Rupeen til Ro sig hen.
Hvilken Kamp, naar Bølgen stænker,
Kræves af Maskinens Mænd.

Livets Gaader Skæbnen baader,
Tidt den Tanke for ham staar:
Staa kun trygt; thi Gud han raader,
Om dit Hjem Du atter naar.

N. Hammer,
Lokomotivfyrbøder.

D. L. & L. F.

Adressefortegnelse:

Formanden.

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

Hovedkassereren.

Lokf. C. Larsen, Vesterbrogade 128^{III},
Kjøbenhavn.

Redaktionen.

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

* * *

Voldgiftskendelsen.

Dette at nedsætte en Voldgift har temmelig sikkert været forhastet, naar det var

Meningen, at Vg. Afd.s Sager skulde medtages. Jeg vil paa det bestemteste pointere, at jeg i Lighed med Villh. Th. selvfølgelig var forvisset om, at Sagen var mellem Hr. O. og undertegnede, og fik ikke under Samtalen med d'Hrr. Voldgiftsmænd den mindste Forstaelse af, at der var andet, der skulde behandles; der blev ikke til mig med et Ord nævnet noget om Vg. Afd.s Protokolltilførsel. Det er givet, at de 24 Medlemmer, som var til Afd.s Møde, er klar over, at Misbilligelsen, som blev enstemmigt vedtaget at føre til Protokols, er berettiget. Det, der er misbilliget, er Henstillingen fra Aat.-Førererne om at udføre et à to Træk pr. Reservedag; thi dette kunde de i Aat. ikke udføre paa den Dag. Da Vg. Afd. ikke har beskyldt Aat.-Førererne for at have forlangt Kørsel paa Fridagen og ikke forlangt nogen Voldgift, men derimod skrinlagt Sagen iflg. Hovedbestyrelsens Anmodning, skal Afd. som Følge deraf heller ikke skaffe Beviser. Det er og bliver Vg. Afd. en Gaade, med hvilken Ret Voldgiften har beskæftiget sig med Vg. Afd.s Sager; thi andet Stof end det, Hr. O. har afgivet, har Voldgiften ikke været i Besiddelse af.

C. Beich,
Lokf.

Det af Generalforsamlingen i April nedsatte Udvalg til Undersøgelse af Betingelser for Realisering af Forslaget »Skabelse af et Fond gennem Salg af et Byggemærke« afholdt den 21. Juni konstituerende Møde i København. — Udvalget, der bestaar af Lokf. C. M. Christensen, Lokf. Th. Florentz, Lokfb. J. Søndergaard, Lokfb. Møller og Lokfb. Lillie (alle af København), valgte Lokf. C. M. Christensen til Formand og Lokfb. Lillie til Sekretær.

Korsør Afdeling.

Til Underretning tjener, at Lokf. C. C. Nielsen er slettet af D. L. & L. F. paa Grund af Restance.



Svenske Lokomotivmænd paa Rejse i Danmark.

I det i forr. Nr. omtalte Besøg er de besøgendes Antal ved en beklagelig Trykfejl reduceret til 10. Det skal imidlertid være 80.

Red.

Personalia.

²⁹/_n 12.

Lokomotivfører E. L. Byrum, Frederikshavn, er afgaaet ved Døden.

¹/₇ 12.

Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er Haandværkerne:

C. M. Madsen, Gjedser, med Station i Struer
L. M. Jensen, Slagelse — Struer

Forflyttede er:

Lokomotivfyrbødernes

A. V. G. Jensen, Korsør, til Østerbro
J. B. Jørgensen, Struer — Aarhus H.
A. A. E. Gütthler, Struer — Korsør

¹/₈ 12.

Forflyttede er:

Lokomotivfyrbødernes

V. V. Berg, Kjøbenhavn H., til Kjøbenhavn G.
H. Nilsen, — G., til — H.

25 Aars Jubilæum

kan Lokomotivformand Christiansen, Hammel—Aarhus-jernbanen, fejre den 1ste August.



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

Bytning.

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

Billet modtager Red.

Bytning.

En Lokomotivfører i Nyborg ønsker at bytte med en Kollega i København.

Billet modt. Red.

Afbetaling.

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

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

Statsbanernes Tjenstmænd køber en gros

Vesterbrogade 66.

Stødt Melis 20	Øre pr. 1/2 kg	Dansk Mel 10	Øre pr. 1/2 kg	Løvetand	26 Ø. pr. 1/2 kg
Hugget do. 22	— —	Amerik. do. 11 1/2	— —	Malt	23 — —
Farin 17 1/2	— —	do. do. 12 1/2	— —	2 1/2 Kilo Salt . . .	10 Øre
Hugg. Krystal 24	— —	Rismel 15 1/2	— —	2 Kilo Soda	10 Øre

Efter endt Dagværk smager Hertzsprungs Kaffe bedst. 110 Øre pr. 1/2 Kilo. ☺

Priserne er pr. 2 kg. Varerne sendes overalt, ogsaa til Provinserne.

Carlsberg Skattefri

Lys og mørk

Fineste Afholdsøl



Trikotage og Linned.

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

Besparelse: **Garanteret 25 pCt.**

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

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

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 Rygs-gade 4^a, Tlf. Vester 1480 y, og Lokomotivfyrb. Kildevang.

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

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
Bramtons
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.

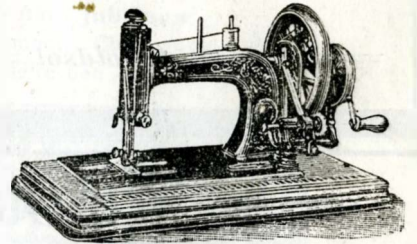


Cykler og Symaskiner

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 »Jernhanefagpressens Annoncebureau«, Asger Ryggsgade 4^a 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.

Afklippede Frimærker,

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

Viggo Gundel, Struer.

Vrag

i Spisestel, Fajance, Por-
cellæn og Syltekrucker.
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.