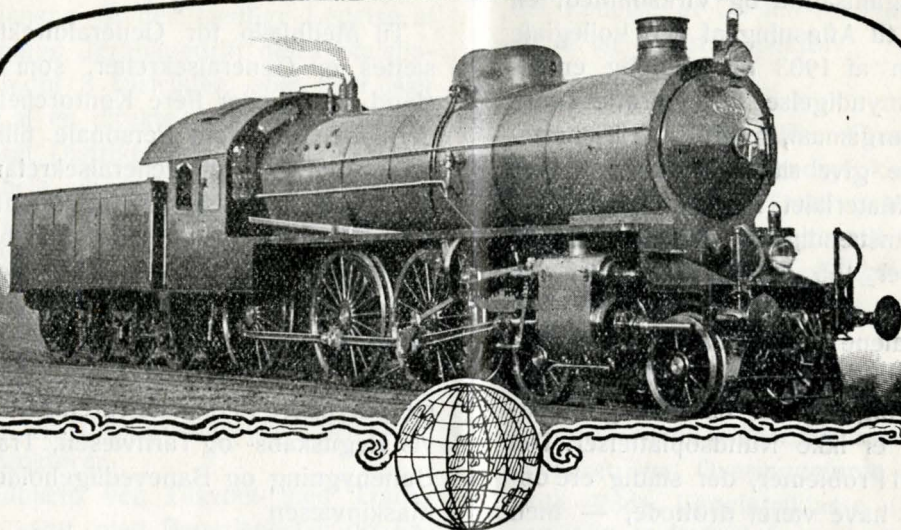


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR STATS- OG PRIVATBANERNES LOKOMOTIVPERSONALE (DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND)

NR. 4

15. FEBRUAR 1914

14. AARGANG

STATSBANEUDVALGETS BETÆNKNING.

Fornylig har Statsbaneudvalget afgivet sin Betænkning*). Med Spænding har man i mange Kredse, baade indenfor og udenfor Banerne, afventet denne *historiske* Begivenhed. Hvorledes denne Spænding vil udløse sig, er jo ikke paa Forhaand givet, om end det vel kan forudses, at den afgivne Betænkning vil komme til at dele utallige andre Betænkningers Skæbne: nogle ville hilse det udførte Arbejde, de foreslaaede Reformer som en Bedrift af Rang, andre, og i Særdeleshed Jernbanemænd, ville trække paa Skuldrene. Saaledes gaar det nu en Gang i denne Verden!

Et kraftigt Stød til Udvalgets Nedsættelse var de stærke Angreb og den overdrevne Kritik, som under Takstlovens Behandling

rettedes mod Statsbanernes Ledelse. Man krævede fra Rigsdagens Side, som det hedder i Kommissionens Betænkning, en Ledelse, der kunde betyde „en mere forretningsmæssig, økonomisk Ledelse og udbyttegivende Drift af Statsbanerne gennem en hensigtsmæssig Omordning af disses Styrelsesform og praktiske Reformer af deres Driftsforanstaltninger“.

Og disse Udtalelser fandt et sympatisk Ekko i Folketingssalen. Under Forhandlingerne om Takstloven fremkom fra forskellige Sider Ønsket om at faa Statsbanernes hele Styrelse og Stilling til Offentligheden som Statsinstitution belyst ved en Kommissions Virksomhed, og daværende Trafikminister Thomas Larsen lyttede til disse Ønsker. Kommissionen kaldtes u populært Sparekommissionen. Hvorvidt den har været en virkelig Sparekommission eller blot en „Reguleringskommission“ vil Tiden vise.

*) Vi skal senere udførligt komme tilbage hertil. Red.

Og et stort Arbejdsstof har været tildelt Medlemmerne, der har foretaget en Undersøgelse af Statsbanernes hele administrative Ordning — derunder særlig det økonomiske Spørgsmaal — at undersøge Muligheden af at tilvejebringe en ny Grundlov for Statsbanernes Organisation og Virksomhed, en Kodifikation til Afløsning af den kollegiale Styrelsesform af 1903 og sluttelig en almindelig Bemyndigelse til at drøfte andre Jernbane-Spørgsmaal, hvortil alle Tjenestemænd kunne give sit Besyv med. Hvor omfattende Materialet har været, vil tremgaa af den Omstændighed, at Betænkningen spænder over 155 og Bilagene over 475 Sider.

Spørgsmaalene om Statsbanernes økonomiske Forhold og Stilling i det hele taget, om Tilvejebringelsen af en rimelig Rentabilitet o. s. v. er ikke Nutidsopfattelser. Det er tværtimod Problemer, der stadig ere opdukede, tit have været drøftede, — men for enkeltes Vedkommende i det mindste — ikke bragt til endelig Løsning.

I Udvalgets Betænkning har man fuldstændig brudt Staven over det kollegiale Styre mellem Generaldirektøren og de 4 Direktører, idet man har ment, at den havde sine Vanskeligheder, derved at man indenfor Generaldirektionens Ledelse kunde komme til at indgaa Kompromisser bag hindens Ryg, og at dette vilde være meget uheldigt. Man har ment, at der ved denne Ordning let fremkommer nogen Gnidningsmodstand, og har derfor foreslaaet, at Generaldirektøren har den øverste Ledelse af Driften, og at han staar umiddelbart under Ministeren for offentlige Arbejder. Vi skal i Sammendrag gengive Forslagets Ordlyd:

Forslag til Lov om Styrelsen af Statsbanerne.

I. Styrelsen.

§ 1.

De danske Statsbaner med tilhørende Søforbindelser styres af en Generaldirektør,

der har den øverste Ledelse saavel af Driften som af Forberedelsen og Gennemførelsen af nye Statsbaneanlæg.

Generaldirektøren staar umiddelbart under Ministeren for offentlige Arbejder.

§ 2.

Til Medhjælp for Generaldirektøren ansættes en Generalsekretær, som med Bistand af en eller flere Kontorchefer og yderligere fornødent Personale tillige forestaar Ledelsen af Generalsekretariatet, til hvilket de i Ministeriet for offentlige Arbejder hidtil behandlede Statsbanesager samt Statsbanernes Sekretariat henlægges.

Endvidere har Generaldirektøren til Medhjælp 4 faglige Afdelingschefer, som med Bistand af det fornødne Antal Kontorchefer og yderligere Personale varetager henholdsvis Regnskabs- og Tarifvæsen, Trafikvæsen Banebygning og Banevedligeholdelse samt Maskinvæsen.

Afdelingschefen for Baneafdelingen leder endvidere Forberedelsen og Gennemførelsen af nye Statsbaneanlæg og har til Medhjælp ved denne Virksomhed en eller flere Baneingeniører og en Banearkitekt. Banearkitekten har tillige Overtilsyn med de i Drift værende Statsbaners Bygninger.

Til Hjælp ved Ledelsen af de nye Statsbaneanlæg kan der efter Ministerens Bestemmelse under Afdelingschefen for Baneafdelingen ansættes en Overingeniør.

Ministeren fastsætter Generaldirektørens, Generalsekretærens og Afdelingschefernes Myndighedsomraade og foreskriver Regler for deres Samarbejde.

§ 3.

Revisionen af Statsbanernes Regnskabs- og Kassevæsen forestaas af en umiddelbart under Ministeren for offentlige Arbejder staaende Hovedrevisor med Bistand af det fornødne Personale.

Den af Finansministeriets 2det Revisionsdepartement hidtil udførte Revision af Statsbanernes Regnskabsanliggender overgaaar til Hovedrevisionen.

Revisionens Udsættelser, ledsagede af

Generaldirektørens Besvarelser, afgøres af Ministeren for offentlige Arbejder, som tillige fastsætter Regler for Revisionens Virksomhed.

§ 4.

Med Hensyn til den stedlige Ledelse af den egentlige Jernbanedrift deles Statsbanerne i indtil 3 Distrikter, som hver især forestaas af en direkte under Generaldirektøren ansat Distriktschef. Denne er Chef for det hele under Distriktet ansatte Personale. Der tildeles hver af Distriktscheferne til Medhjælp det fornødne teknisk og kontormæssigt uddannede Personale.

Ministeren fastsætter efter Indstilling fra Generaldirektøren de nærmere Bestemmelser for Samarbejdet mellem Distrikterne indbyrdes og for Distrikternes Forhold til Generaldirektøren.

Til Medhjælp ved Tilsynet med Trafiktjenesten samt med Banetjenesten og Banernes Vedligeholdelse ansættes under Distriktscheferne henholdsvis Trafikinspektører og Baneingeniører, der hver især faar tildelt en bestemt Strækning (Sektion), hvis Størrelse for hver af de to Virkeomraader bestemmes for sig, saa at Grænserne for Trafik- og Banesektioner kan fastsættes forskelligt. Endvidere ansættes i hvert Distrikt en Signalinspektør.

Til Hjælp ved Ledelsen af Maskintjenesten i Distrikterne ansættes under Distriktschefen en eller flere Maskiningeniører.

Generaldirektøren bestemmer, hvilken Medhjælp der til Stadighed eller i enkelte Tilfælde skal tilstaa de nævnte Trafikinspektører, Baneingeniører, Signalinspektører og Maskiningeniører.

§ 5.

Til at forestaa Statsbanernes Maskinværksteder i København, i Aarhus og i Nyborg under Ledelse af Afdelingschefen for Maskinafdelingen ansættes hver af de to førstnævnte Steder en Værkstedsbestyrer og i Nyborg en Maskiningeniør.

Der tildeles alle Værkstederne fornøden teknisk uddannet og anden Medhjælp. I

hvert af Værkstederne i København og i Aarhus kan der ansættes en eller flere Overværkmestre.

§ 6.

Statsbanernes Søfartsvæsen forestaas under Ledelse af Chefen for Trafikafdelingen en af en Søfartsinspektør.

§ 7.

Saafernt tvingende Omstændigheder maatte gøre det nødvendigt, kan Ministeren midlertidigt forøge Tallet paa de ansatte, hvis Tal ikke er bestemt ved Loven, indtil endelig Bestemmelse kan tages ved Finansloven for det følgende Finansaar.

§ 8.

Generaldirektøren, Generalsekretæren, Afdelingscheferne,¹ Distriktscheferne, Hovedrevisoren og Overingeniøren samt de til 17de—23de Lønningsklasse (jfr. Lov Nr. 113 af 27. Maj 1908) hørende Tjenestemænd udnævnes af Kongen. Udnævnelsen har ingen Indflydelse paa, hvilke Pensionsregler der bliver anvendelige for de paagældende og medfører ingen Indskrænkning i Retten til at forflytte dem.

Det øvrige Personale ansættes enten af Ministeren eller af Generaldirektøren eller Distriktscheferne eller andre efter de derom af Ministeren udfærdigede Regler.

Generaldirektørens Udnævnelse sker kun for et Tidsrum af 6 Aar. For saa vidt fornyet Udnævnelse finder Sted, sker denne efter Ministerens Bestemmelse for 6 eller 3 Aar. Udnævnelsen medfører Ret til Pension ogsaa i det Tilfælde, at der ved Udløbet af et af de nævnte Tidsrum ikke finder fornyet Udnævnelse Sted.

§ 9.

Fast Ansættelse ved Statsbanerne sker for enhver, der ikke har kongelig Udnævnelse, med 3 Maaneders gensidig Opsigelsesfrist. Forseelser og Forsømmelser kan dog medføre Afsked med kortere Varsel eller uden Varsel. Fast Ansættelse giver Ret til Lønning samt Adgang til Pension efter de derom fastsatte Bestemmelser.

Enhver, der ansættes fast, faar en skriftlig Udfærdigelse herom. indeholdende Angivelse af det Tidepunkt, fra hvilket hans faste Ansættelse regnes.

§ 10.

De fastansatte, der er fyldt 70 Aar, er berettiget til at forlange Afsked med den Pension, der maatte tilkomme dem efter de til enhver Tid gældende Regler.

Lokomotivførere, Lokomotiv- og Skibs fyrbødere, Togførere og Togbetjente har dog saadan Ret, allerede naar de har fyldt det 65de Leveaar. For saa vidt Ret til at forlange Afsked med det 65de Aar efter de før den 1. Oktober 1903 gældende Regler har været tillagt andre ansatte, bevares denne Ret, saalænge vedkommende forbliver i samme Stilling.

§ 11.

Generaldirektøren, Generalsekretæren, Afdelingscheferne, Distriktscheferne, Hovedrevisoren og Overingeniøren maa ikke, og samtlige øvrige ved Statsbanerne ansatte Tjenestemænd maa kun med Ministerens Samtykke, udenfor deres Embedsgering ved Statsbanerne paatage sig noget Arbejde ved Jernbaner eller ved Jernbaneanlæg eller for Befordringsmyndigheder, som konkurrerer med Statsbanerne, eller for Selskaber eller private, der staar i Kontraktforhold til Statsbanerne.

En ved Statsbanerne ansat Tjenestemand maa ikke uden Ministerens Samtykke være Medlem af noget Aktie- eller Andelsselskabs Bestyrelse eller være Deltager i eller have Ansættelse i nogen privat Forretningsvirksomhed.

§ 12.

De fornødne nærmere Bestemmelser om Styrelsen af Statsbanerne fastsættes af Ministeren.

II. Lønninger m. v.

§ 13.

Generaldirektøren lønnes med 18,000 Kr. aarlig.

Generalsekretæren lønnes med 9,000 Kr.

aarlig, stigende hvert 3die Aar med 1,000 Kr. indtil 12,000 Kr. aarlig.

Afdelingscheferne lønnes med 8,000 Kr. aarlig, stigende hvert 3die Aar med 600 Kr. indtil 8,800 Kr.

Distriktscheferne og Hovedrevisoren lønnes hver med 7,000 Kr. aarlig, stigende hvert 3die Aar med 600 Kr. indtil 7,800 Kr. aarlig.

Saafernt der ansættes en Overingeniør, lønnes han med 6,000 Kr. aarligt, stigende hvert 3die Aar med 600 Kr. indtil 7,800 Kr. aarlig.

Kontorchefer i Generalsekretariatet lønnes som Tjenestemænd i 22de Lønningsklasse jfr. Lov Nr. 113 af 27. Maj 1908 § 1.

Under særlige Omstændigheder kan Ministeren tillægge enkelte Tjenestemænd ledende Stillinger en højere Lønning end den ved Loven fastsatte, dog maa den herved fremkomne forøgede aarlige Udgift ikke overstige 30,000 Kr. ialt.

§ 14.

Lov Nr. 113 af 27. Maj 1908 § 1 ændres for Statsbanernes Vedkommende saaledes:

1. Under 17de Lønningsklasse indføjes efter Ingeniørassistenter:
Arkitektassistenter.
2. Under 20de Lønningsklasse tilføjes:
Overværkmestre.
3. Under 21. Lønningsklasse ændres „Trafikinspektører, Baneingeniører og Maskiningeniører“ til:
Trafikinspektører af 2den Grad.
Baneingeniører af 2den Grad.
Maskiningeniører af 2den Grad.
4. Under 22de Lønningsklasse udgaar „Signalinspektører“.
5. Under 23de Lønningsklasse udgaar „Trafikbestyrere, Banebestyrere og Maskinbestyrere“.

I Stedet derfor indføjes:

- Trafikinspektører af 1ste Grad.
- Baneingeniører af 1ste Grad.
- Maskiningeniører af 1ste Grad.
- Signalinspektører.
- Banarkitekt.

§ 15.

De i § 13, Punkt 1, i Lov Nr. 113 af 27. Maj 1908, gentagne i §§ 21—27 i den under 27. Maj optrykte Lov Nr. 81 af 15. Maj 1903 om Statsbanernes Ordning, angaaende Andel i Statsbanernes Udbytte til Banernes Tjenestemænd, ophæves.

Der tillægges de Tjenestemænd, som i Medfør af nævnte Bestemmelser har oppebaaret saadan Udbytteandel, en aarlig personlig Godtgørelse, svarende til Gennemsnittet af de Andele, som i Medfør af Lov Nr. 81 af 15. Maj 1903 med senere Ændringer aarlig har været udbetalte til Tjenestemænd i de Stillinger, de paagældende beklæder paa det Tidspunkt, da nærværende Lov træder i Kraft.

Den nævnte Godtgørelse udbetales den 31. Marts hvert Aar for det sidst forløbne Finansaar.

Godtgørelsen tilkommer kun saadanne, som har været ansatte ved Statsbanerne inden 1. April 1913 og i hele det paagældende Driftsaar har gjort Tjeneste i en af de Stillinger, som gav Ret til Udbytteandel, i hvilken Henseende en Stilling som Afdelingschef ved Statsbanerne skal regnes lige med en Stilling som Direktør. En Afdelingschefs Aarsløn med Tillæg af den nævnte Godtgørelse maa dog ikke overstige 12,000 Kr. ialt for et Aar.

§ 16.

De i § 13 nævnte Tjenestemænd har efter deres eget Valg Ret til Pension efter de almindelige Pensionsregler eller efter Pensionsreglerne i Lov Nr. 81 af 15. Maj 1903 om Statsbanernes Ordning.

§ 17.

Dersom nogen udnævnes til Tjenestemand ved Statsbanerne efter tidligere andetsteds at have været i Statens Tjeneste, overføres hans i saadan Tjeneste erhvervede Pensionsanciennitet til hans Stilling ved Statsbanerne, for saa vidt han ikke oppebærer Pension af Statskassen.

III. Ophævelse af ældre Lovbestemmelser, Afgørelse af Tvivlsspørgsmaal m. m.

§ 18.

Bestemmelserne i §§ 1—10, 13, 14 og 28 i Lov Nr. 81 af 15. Maj 1903, saaledes som denne er ændret ved Lov Nr. 113 af 27. Maj 1908, ophæves, jfr. hermed § 15 i nærværende Lov.

§ 19.

For saa vidt nogen blandt det ved Anlægene af nye Statsbaner hidtil beskæftigede Personale bestikkes til Tjenestemand ved Statsbanerne, beregnes hans Tjenesteadler i Henseende til Lønning og Pensionsret efter Ministerens nærmere Bestemmelse.

§ 20.

I Tilfælde af Tvivl vedrørende de i nærværende Lov med eventuelle senere Ændringer omhandlende Lønningsforhold træffes Afgørelse — hvor andet ikke maatte følge af særlig vedtagne Bestemmelser — af Ministeren, uden at Sagen kan indbringes for Domstolene.

Spørgsmaal om Ret til Pension eller Vente penge kan derimod fordres afgjorte af Domstolene.

Lov af 26. Marts 1870, indeholder almindelige Bestemmelser om Embeds- og Bestillingsmænds Lønningsforhold m. v., er med Undtagelse af sammes § 7 og § 10, sidste Stykke, uanvendelig paa det ved Statsbanerne ansatte Personale.

§ 21.

Gennemførelsen af denne Lovs Bestemmelser skal være tilendebragt senest den 1. April 1915.

— — —

Men nu de øvrige Problemer, som dette Forslag vil afføde. Trindt omkring vil det Spørgsmaal blive rejst: „Betyder Udvalgets Betænkning en Marsch paa Stedet, eller endog Tilbageskridt — eller har den sat Radikalismen i Højsædet? Det vilde vistnok være at skrue Fordringerne for højt op, hvis man forlangte, at Kommissionen

skulde have sagt det endelige og afgørende Ord i alle Forhold. Det ligger næsten i Sagens Natur, at det Afsnit, som f. Eks. behandler Maskinafdelingens Virksomhed, ikke betyder nogen Revolution udover en Formindskelse af Kredsenes Antal. Og i sin objektive Fremstilling kan det ikke bringe noget overraskende Nyt, i det mindste ikke for dem, der tilhører Maskinafdelingen eller paa anden Maade er kendt med de virkelige Forhold, rent bortset fra, at man ønsker at formindske Kredsenes Antal og derved komme bort fra den iøvrigt meningsløse Ordning at have København delt i to Maskinkredse.

Glæde i vide Kredse vil det vække, at Udvalget i fuld Enstemmighed har slaæet til Lyd for omfattende og gennemgribende Lønreformer for Styrelsen. Det er et Afsnit, der vil studeres med Begærlighed af alle interesserede og samtidig vække Forhaabninger hos det mere underordnede Personale om en tilsvarende Forhøjelse af vore Lønninger.

Det lød som indsmigrende Fremtidsmusik, da et af Udvalgets Medlemmer Folketingsmand Chr. Rasmussen under Forslagets Behandling i Folketinget den 3. ds. blandt andet udtalte —

„Maa jeg saa blot til Slut sige, at naar vi nu giver disse ret rundelige Lønninger til Toppen af Statsbaneledelsen, haaber jeg at man ogsaa vil være lidt lydhør overfor Krav i samme Retning fra de Tjenestemænd der ikke kommer i Betragtning her, særlig fra dem paa de laveste Lønninger, som det er yderst vanskeligt at slaa sig igennem med. Det er ikke nok, at man betaler høje Lønninger, for at faa de dygtigste Folk paa de højeste Pladser, man maa ogsaa yde en ordentlig Løn til Funktionærerne i de underordnede Stillinger; maaske vil det ogsaa blive det billigste i Længden“.

Kommissionen har nu talt. Men om dens Arbejde vil bære den forventede Frugt, eller om dens Betænkning — som det er gaaet andre — af praktiske Hensyn skal udstødes i det Mørke, hvor alle Katte er graa kan kun Fremtiden afgøre. Den der lever, vil faa det at se!



LOKOMOTIVPERSONALET OG JERNBANEULYKKER.

I Anledning af den store Jernbaneulykke der indtraf i Slutningen af f. A. ved den lille franske By Melun, har det finske „Hufvudstadsbladet“s Pariserkorrespondent under Signatur „Alineus“ skrevet en Artikel i sit Blad, der fortjener at kendes i videre Kredse, idet den nærmest er enestaaende i sin Slags. Naar en Jernbaneulykke indtræffer, ligegyldigt hvor det sker, kan man være temmelig overbevist om, at Lokomotivpersonalet, og først Lokomotivføreren uden videre udpeges som den skyldige. Saavel Administrationen, Offentligheden som Dagspressen have sig det straks klart for Øje, at Lokomotivføreren ene og alene er Syndebukken, som skal stenes. Dette gælder ikke alene her til Lands, men er vel nærmest et internationalt Fænomen. Ogsaa ved Melun (udtales Meløng) er det Føreren, der har Skylden. — Han har ikke observeret Signalerne. — — Han blev arresteret og, at han ogsaa bliver dømt, er der næppe nogen Tvivl om, thi nogen Forstaaelse af Tjenestens mange Besværligheder, de store Krav til Opfattelsesevnen, Sindsligevægt og den øjeblikkelige Handlekraft, tør man vistnok ikke regne med hos de dømmende Myndigheder.

Lokomotivføreren skal være et af menneskelige Følelser eller Svagheder uberørt Præcisionsværk — og dermed Basta! Lokomotivet kan havarere, Banelegemet kan svigte, saadant er forklarligt og naturligt, men Lokomotivføreren tør ikke et Sekund, hverken legemligt eller aandeligt svigte, thi dette vilde være et utilgiveligt Brud, som nedkalder Straffen over ham i al Lovens Strenghed, ham til Straf — og andre til et afskrækkende Eksempel. For Lokomotivføreren findes hverken Undskyldninger eller formildende Omstændigheder. Saaledes har Forholdene altid og overalt formet sig for os, tillige har Dagspressen heller ikke taget i Betænkning ved indtrufne Katastrofer straks at kaste den første Sten mod Lokomotiv-

føreren. At saadant sker, kan man egentlig ikke forundres over, thi vore egne Foresatte giver ofte selv ved deres forudfattende Meninger Anledning dertil.

Hvor ofte har man ikke haft Lejlighed til at iagttage hvor letsindigt vore Overordnede ser paa Lokomotivtjenesten. Det er ikke hændet en men flere Gange, at Lokomotivførernes nærmeste Foresatte, naar en Lokomotivfører, ved en beordret Tur, har besværet sig over ikke at være tilstrækkelig stedkendt over den paagældende Strækning, er blevet modtaget med et „Der er Skinner hele Vejen“! Signalernes Respektering kerer vore Foresatte sig i saadanne Tilfælde intet om; men herpaa hviler først og sidst Driftens Sikkerhed og Præcision.

Overfor en saadan Opfattelse af Sikkerhedstjenesten, har det ikke altid været enhver givet at reagere, fordi det *føleligt* kan berøre Lokomotivpersonalets økonomiske Interesser, (Kørepenge), thi forudsætter man at en Lokomotivfører ved et større Depot gentagne Gange besværer sig over ikke at være tilstrækkelig stedkendt over en eller flere Strækninger, vil han sin Samvittighedsfuldhed til Trods — dels komme til at staa i de foresattes Omdømme som en Mand, der er mindre brugbar og dels mærke det som et Minus i sin Indtægt, hvorimod den — om man saa maa sige — mindre samvittighedsfulde Lokomotivfører, der dels for at staa sig vel med sine Foresatte og dels og hovedsagelig for at tjene de fleste Kørepenge vover sig ud paa Strækninger, hvor han i Sikkerhedens Interesse burde være bedre stedkendt, han vil, naar han vender helskindet tilbage, staa med Prædikaten: „Ham kan vi bruge overalt“! — Selv om det saa er paa Bekostning af Sikkerheden; men er et saadant System i Banernes og Offentlighedens Interesse?

Fra Udenforstaaendes Side kan man stundom ved indtrufne Uheld høre deltagende Udtalelser, ja endog Forstaaelse; men blandt vore egne Overordnede, som bedre burde forstaa sig paa de ofte overmenneskelige

Besværligheder, der er uadskilleligt forbunden med Lokomotivførerstillingens Udøvelse, finder man sjælden eller aldrig nogen Forstaaelse. For dem eksisterer kun de døde Reglementer, der bringes til Live ved Tjenesteforseelser.

At det er saaledes, er ogsaa helt naturligt, thi Tjenestemanden oplæres allerede ved sin Indtrædelse til at kvæle alle Følelser for den saakaldte Betjeningens Ve og Vel. Paa denne Maade frembringes lidt efter lidt hos Tjenestemanden en fuldstændig Følelsesløshed for Tjenesten, som til Slut overgaar til Natur. Det er derfor intet Under, at den i „Hufvudstadsbladet“ med Alineus Signatur optagne Artikel, der fra Begyndelse til Slutning vidner om dyb Medfølelse for Lokomotivføreren og grundig Forstaaelse for Tjenestens Vanskeligheder, har vakt en berettiget Opsigt blandt Lokomotivmænd. Selve Oprindelsen til Artiklen berører os ikke direkte, ejheller kunne de franske Forhold ligestilles med vore, men saa vidt som Samfølelsen er til Stede, berører den i lige høj Grad hele Verdens Lokomotivmænd, og vil det være os kært at bringe den til alles Kundskab.

— — —

Paris, den 8. Novbr.

Gennem Dagspressen kender alle den uhyggelige Jernbaneulykke, der indtraf ved Melun, en lille By, et Par Timers Rejse Syd paa fra Paris.

Det var i Banernes Historie en af de mest rædselsfulde Katastrofer, man nogensinde har hørt Tale om, med ca. 40 Døde og 80 lemlæstede. Redningsarbejdet, om man ellers kan tale om saadant, frembød store Vanskeligheder. De splintrede Vogne gik i Brand, mange af de forulykkede opbrændtes levende, andre fandtes fastnaglede mellem det ødelagte Materiel og udstod navnløse Kvaler, inden de befriedes — af Døden. Flere Lig var saaledes massakrerede eller forkullede, at det var umuligt at identificere dem.

Men jeg skal ikke gaa i Detailler, som er kendte.

Spørgsmaalet om, hvem eller hvilke, som bære Ansaret for Sammenstødet, syssel-sætter hele Frankrig og først Paris.

Lignende Ulykker, omend af mindre Omfang, har været foruroligende mange paa franske Baner i de sidste Aar. Hvor ligger Fejlen? Ved Bramminge, der endnu er i frisk Minde, konstateredes en daarlig Sporlægning. Nogen lignende Aarsag har man ikke kunnet tillægge de franske Katastrofer. Her har man ladet sig nøie med den fatale Forklaring, at „Ulykken kommer ikke med Klokke om Halsen.“

Men jo frygteligere en Ulykke er, jo flere Menneskeliv, der derved og aldeles meningsløst gaar til Grunde, des mere energisk opstaar Spørgsmaalet: „Hvis er Skylden?“

Samfundet forlanger Aarsagerne oplyst for i Fremtiden at kunne undgaa dem. Findes der en Syndebuk, maa han træde frem, eller eftersøges, saafremt han dølger sig.

Og nu har man udpeget en saadan. Det er Lokomotivføreren paa det ene af begge de forulykkede Tog ved Melun, som er Syndebukken.

Han hedder *Dumaine*. Hans Billede har været gengivet i Pariserpressen. Han ser trohjærtet og sympatisk ud. Han er ganske sikkert pligtro og samvittighedsfuld. Man udser ikke Banditter til Lokomotivførere! *Dumaine* anses saavel af Foresatte som Kammerater for at være duelig i sit Fag og har i langt Aaremaal upaaklageligt varetaget sit magtpaaliggende Hverv.

Jeg har altid næret en stille Beundring, ja Ærbødighed og Respekt for Lokomotivførerne. Hvilket dygtigt Folk!

Det er med en vis Spænding, jeg gaar og venter paa et Tog, som skal ind til Perronen, i Særdeleshed et lltog, der bruser frem med en Fart, som om det aldrig skulde standse. Jeg har ligesom en ubevidst Følelse af Uro for Lokomotivføreren. Bare der ikke er hændt ham noget. Tænk om han blev svimmel og faldt om! Saadant er hændt før! Eller om han pludselig blev sindssyg og øger og øger Farten, til

Toget løbsk kører ind i Stationsbygningen og knuses i smaa Stykker mod Væggen!

Men dér kommer Toget. Præcis paa Sekundet bruser det frem til Maalet, og jeg ser Lokomotivføreren i en Støvsky. Der staar han rolig og tryg, tøjlede sin Damphest. Jeg ser Sveddraaberne paa hans Pande, Sodrande i hans vejrbitte Ansigt, og jeg næsten viger tilbage for det gennemtrængende Blik i hans inflammerede Øjne. Jeg synes, jeg burde tage Hatten af, blotte mit Hoved for ham, denne Mand, som synes mig omgivet af en ufattelig Mystik midt i Livets jernhaarde Virkelighed. Hans Hjerne maa aldrig trættes, hans Opmærksomhed maa aldrig svigte, hans Blik skal se lige skarpt i brændende Sol og kulsort Taage, i kvælende Varme eller isnende Kulde, i styrtende Regn eller piskende Snestorm. Med det stadig vaagne Ansvar for de ubetalelige Menneskeliv, som betros i hans Varetægt, skal han hele sit Liv igennem holde ud paa sin Post, styrende sin Damphest i svimlende Fart over Vidderne, gennem Skove, førende sine Medmennesker til Hjem og Arne, som han selv sjældent eller aldrig faar Stunder til. Og hastigt skal det gaa, med velberegnet Hastighed skal det gaa, thi paa Klokkeslaget skal han være der.

Blandt vore tjenende Brødre, som kunne gøre Fordring paa vor Erkendelse, vor Sympati, vor Taknemmelighed, er Lokomotivføreren først og fremmest den, hvis Haand vi skulle trykke.

Tænker vi nogensinde paa det, naar vi stige ud af en Boggievogn, hvori vi har sovet blidt og godt, indtil Toget ruller ind paa Stationen?

Nej, det gør vi aldrig. Men hvis Toget afspores, da gaar vor første Tanke til Lokomotivføreren — han havde Ansaret for vore Liv, og han har svigtet os. Han er Syndebukken, som skal stenes!

Se nu faldt *Dumaine*! Man har arresteret ham, og han sidder bag Laas og Slaa, medens Undersøgelsen staar paa.

Han har til og med allerede forklaret sin Skyld. Thi han har erkendt. Hvad? Jo,

at han ikke i Tide har observeret Signalerne.

Det var ved Nattens Frembrud, at Toget i ravnsort Mørke nærmede sig Melun med en Fart af 80 km pr. Time. Tre forskellige Signaler havde Lokomotivføreren at observere, og hvis Stilling ikke paa Forhaand var ham bekendte. Det var hans Pligt og Skyldighed at iagttage dem.

De to første Signaler viste, at Farten skulde sagtnes, og det tredje viste „Stop“, for at et andet Tog uhindret kunde passere samme Sporskifte.

Dumaine kørte forbi de to første Signaler uden at se dem. Det tredie observerede han, men da var det for sent.

Hvorledes er det muligt, at Lokomotivføreren ikke saa alle Signalerne? Han synes forøvrigt selv at have et noget dunkelt Indtryk af, at han saa dem. Og han er fortvivlet over, at han ikke kan gøre sig det klart, hvorfor han ikke rettede sig efter dem og sagtnede Farten. Han siger, at han burde have set dem; men han ved ikke sikkert, om han saa dem. Han vil være oprigtig og sanddru. Man faar det Indtryk af hans Svar. Og hvorfor skulde han være andet? Med Vidende og Vilje er han jo ikke kørt sammen med det andet Tog.

Her maa Videnskaben løse Gaaden.

Og den er bleven spurgt som et Orakel. Man har spurgt Lægerne Gilbert Ballet og Vinchou, Specialister i Psykiatri, om Dumaines eventuelle Ansvar for Ulykken.

Doctor Gilbert Ballet svarede:

— Ansvar! Hvad er Ansvar? Jeg anvender aldrig det Ord!

Der er ingen Tvivl om, at Lokomotivføreren Opmærksomhed kan svækkes eller lammes af den stærke Fart og Bulderet. Den mest sunde og stærke Mand, som skal fremføre et Tog med denne infernalske Hastighed, kan blive udsat for en Udmatelse af Hjernens Funktion, en Udmattelse som paralyserer hans Opfattelsesevne.

Doctor Jean Vinchou udtalte sig paa følgende Maade:

— Naar et Barn begynder at lære at gaa,

tænker det paa, hvilke Bevægelser det bør gøre. Dets Handlinger fremgaar af Refleksioner. Efterhaanden bliver det Vane og Tænkningen inddysses; Barnet handler automatisk. Og det samme er Tilfældet med Lokomotivføreren. Han kommer til et Stadium, hvor Reflektionen ikke spiller nogen Rolle, han udfører automatisk og instinktivt de Handlinger, han i Begyndelsen tænkte over. Han er paa sin Maskine selv blevet til en Maskine. Og hvad nu denne ulykkelige Dumaine angaar, har han antagelig været ude for et kendt Fænomen; han har set Signalerne, det kan man være overbevist om, men Indtrykket er ikke gaet længere end til Øjets Nethinde, det har ikke reageret paa hans Hjerne, og følgelig udeblev den Viljeakt, det burde have fremkaldt. Et Øjeblik Ubestemthed — fuldkomment begribeligt. . . Det er umenneskeligt, at man af menneskelige Væsener vil fordr den Hjærns Spændstighed, som man forlanger, at Lokomotivførerne skulle besidde en Uendelighed . . . under lange, trættende Timer. Vi ser her et Eksempel paa, hvad det fører til.

Saavidt Videnskaben!!!

Jeg har intet at tilføje; det skulde da være, at ved den sidste store Jernbanestrejke i Paris forlangte Lokomotivførerne en forkortet Arbejdstid for at hvile deres Hjerne, og virkelig vide sig ansvarlige for det Ansvar, man fordrer af dem.

Alineus.

Efter denne Artikels Fremkomst i Helsingfors har det finske Lokomotivpersonale sendt en telegrafisk Hilsen og Tak til Alineus for den dybt menneskelige Medfølelse, hvormed han har behandlet det foreliggende Emne.

Red.



D. L. & L. F.

Lokomotivfører-Afdelingen i Slagelse

afholdt den ordinære Generalforsamling Mandag den 25. Januar 1914 Kl. 7 Em.

Beretning om Virksomheden.

Forskellige Sager vedrørende Foreningen blev diskuteret; blandt andet Maanedssregnskaberne, det vedtoges at rette en Forespørgsel til Sekretæren angaaende disse.

Lokomotivfører Hjort Lorentzen (Sorø), som fra den 31. Januar 1914 har erholdt Afsked med Pension, vedbliver at staa som kontingentfrit Medlem.

Regnskabet godkendtes.

Til Bestyrelsen genvalgtes Lokf. N. P. Petersen, Formand, Lokf. P. Raabæk, Kasserer. Revisorer Lokomotivførerne N. Friholt og F. Rasmussen, Sekretær H. Petersen.

Til Delegeret valgtes Formanden.

N. P. Petersen.

Lokomotivfører-Afdelingen i Nyborg

afholdt ordinær Generalforsamling den 17. Januar 1914.

Dagsorden:

Punkt 1 Protokollen.

„ 2. Regnskabet.

„ 3. Forslag fra Lokfb.-Afd. i Nyborg

„ 4. Valg af Afdelings Bestyrelse og Revisorer.

„ 5. Valg af Festudvalg (udgik af Dagsorden)

„ 6. Eventuelt.

Formanden aabnede Generalforsamlingen, bød velkommen og foreslog Valg af Dirigent, Lokf. F. Knudsen blev valgt og bekendtgjorde at Generalforsamlingen var lovlig indvarslet, hvorefter man gik over til Dagsordenen.

Protokol og Regnskab godkendtes.

Til Afdelingsformand genvalgtes Lok. H. Petersen, til Kasserer genvalgtes Lokf.

Iversen, til Repræsentant genvalgtes Lokf. Voigt, til Revisorer Lok. Jørgensen, Lokf. S. Christensen, til Suppleant Lokf. Vaaben.

H. H. Petersen.

Viborg Lokofb.-Afdeling.

Efter afholdt Generalforsamling den 27. Januar bestaar Bestyrelsen af følgende Medlemmer:

J. Kr. Jensen, Formand, M. Jakobsen, Kasserer, V. Jensen, Suppleant, Morgen og Bøijesen Revisorer.

Delegerede:

J. Kr. Jensen og M. Jakobsen.

J. Kr. Jensen.

Frederikshavns Lokofb.-Afd.

afholdt aarlig Generalforsamling d. 31. Jan. og ved en skriftlig Afstemning om Bestyrelse blev følgende valgt: til Formand N. Voldby, Kasserer S. Hansen, Repræsentant R. Rasmussen, Revisorer valgtes Jul. Nielsen og J. Andersen.

N. Voldby.



FORBEDRINGER AF DET FREMSKUDTE SIGNALSYSTEM.

Med dette Emne for Øje, har Regjeringsbaumeister Dr. Hans A. Martens, Thorn, for nogen Tid siden skrevet en Artikel i „Zeitung des Vereins Deutschen Eisenbahnverwaltungen“ og hvori Forfatteren udtaler, at Arbejdet for en Forbedring af de fremskudte Signaler ikke afsluttes førend, der er gennemført et fremskudt Signal, som svarer til alle Fordringerne og som har været prøvet i Praksis. Som medvirkende Hovedfaktorer for en saadan Gennemførelse, opstiller Dr. Martens følgende fire Punkter. 1. de

tyske Jernbaneforvaltninger som Følge af deres tekniske Beskæftigelse med Spørgsmaalets Løsning. 2. Forslagene fra Lokomotivpersonalets Kredse. 3. Gennem Bidrag fra Fagkolleger i Tidskrifterne og 4. efter Erfaringerne fra et paa de svenske Statsbaner siden d. 1. Juni f. A., som Forsøgsobjekt anvendt „Fremskudt Signal“ med 3 forskellige Omstillinger.

I Artiklen oplystes derefter, at den paa den 20. tekniske Kongres indenfor „Verein D. E. V. i 1912, var opstillet følgende to Spørgsmaal:

Tilkendegivelse af Langsomkørsel fra de fremskudte Signaler: Maa det anses at være nødvendigt, at de fremskudte Signaler (paa tysk Vorsignal) ikke blot tilkendegiver Hovedsignalets „Stop“ og Kørestilling, men tillige en af Hovedsignalet betinget Langsomkørsel, og hvorledes kan dette hensigtsmæssigst ske?

Det fremskudte Signals Synlighed: Hvilke Midler skal anvendes for at forhøje Synligheden af de fremskudte Signaler og gøre dem mere iøjnefaldende? Har Midlerne bestaaet sin Prøve og været tilstrækkelige?

Forfatteren omtaler dernæst, at alle Teknikere er enige om, at ved den voksende Hastighed maa det anbefales, at skænke Sagen den fornødne Opmærksomhed og anstille videre Forsøg og oplyser derpaa, at der ogsaa indenfor Lokomotivførerkredse hersker den samme Mening, idet der herfra og allerede for længere Tid siden, gennem Fagorganet, er bleven henvist til den Fare, som rummes deri, at man gennem Signallingerne ikke kan meddele det kommende Tog, naar Kørselen skal anlægges til andre Spor, end de efter Reglerne fastsatte.

Efter en nærmere Beskæftigelse med Emnet og dets Betydning ved 3 Omstillinger og en sikker Toggang, fremsætter Hr. Martens Udtalelsen: Efter disse Betragtninger har Praxis nu Ordet.

Herpaa har Organet for det tyske Lokomotivpersonale i det sidst udkomne Nr. givet følgende Svar:

„Efter disse Betragtninger har Praxis nu

Ordet,“ saaledes skriver Forfatteren af foranstaaende Artikel. Mangen en Lokomotivfører maa ved Læsningen af denne Opsats have tænkt, naar blot den anden Omstilling ved det fremskudte Signal var til at opnaa med Sikkerhed, og uden man behøvede at tvivle paa Misvisning.

Netop den nuværende kolde Aarstid frembyder for Lokomotivføreren den bedste Lejlighed til at foretage Studier, angaaende Fuldkommenheden hos det nu brugelige „Fremskudte Signal“. Om selve Signalet skal ikke siges noget nedsættende, thi Indførelsen af det dobbelte Lys med den nye Farveanvendelse, betyder et væsentlig Fremskridt ved vort Signalanlæg. Men hvad der ved det fremskudte Signal viser sig at være meget uheldigt i den praktiske Drift er, forøvrigt ogsaa i hele Signalvæsenet, Omskiftningsmekanismen.

Hoved-saa vel som ogsaa de fremskudte Signaler bevæges ved Traadtræk. Ved de store Afstande fra Betjeningsstedet, som Hoved-, men i Særdeleshed de fremskudte Signaler maa opstilles i, volder disse Traadtræk en Vanskelighed. Temperaturen's Indvirkning forsøger man at udligne ved Hjælp af Traadstrammere, hvad der almindeligvis ogsaa opnaas. Men en absolut sikker Funktion af vore Signaler er endnu i Dag ikke opnaaet, og dette ligger hovedsagelig i Konstruktionen af Signalernes Omskiftningsmekanisme der bevirker, at den rigtige „Kør“ eller „Stopstilling“ ikke altid upaaklagelig finder Sted, uden gennem tilsigtede Mellemstillinger. At give det fremskudte Signal endnu en tredje Begrebsbetydning, maa betegnes som et vovet Spil med Driftssikkerheden.

Dog, naar der en Gang er opfundet et absolut sikkert Signalsystem, og dette har bestaaet sin Prøve, da vil Tanken om fremskudte Signaler med tre forskellige Stillinger let kunne gennemføres, ligesom det vil blive hilst med Glæde af alle Fagfolk. Yderlig kunde Bestemmelserne, med Hensyn til Hurtigtogenes Omlægning til andre Spor, om just ikke ophæves i den hurtigere Ekspedition's Interesse indskrænkes betydelig; men

saa længe at tvivlsomme Signalbilleder er mulige, maa Indførelsen af en tredje Signalstilling i det fremskudte Signal være for tidlig at fremsætte.

Naar jeg i Oversættelsen her har givet disse Udtalelser, da er det i Forvisningen om, at mine Medansatte heraf kan drage Lære, saaledes at enhver kommer til at se paa vort eget fremskudte Signal med et objektivt Blik. Netop heri findes jo dog de samme Mangler, som dem hvorover vore Standsfæller i Syden klager.

Tager vi Hensyn til at Organet, hvorfra de citerede Udtalelser er gengivne, er Tale-røret for ca. 35 000 Lokomotivmænd, da forekommer det mig rigtigt at vi bøjer os for en saa betydelig Overmagt, i Betragtning af at Signalkonstruktionerne er ensartede i begge Lande, og med Resignation erklærer, at da det fremskudte Signals Upaalidelighed i den nuværende Udførelse er dokumenteret saavel herhjemme som i Udlandet, bør Statsbaneadministrationen alene foretager Indførelsen, samt at vi fralægger os ethvert Ansvar indtil der er os tilstillet en Erklæring om, hvorvidt vi til enhver Tid maa eller ikke maa stole paa de fremskudte Signalbilleder.

Dette er et Sikkerhedshensyn, som jeg finder at vi som praktiske Lokomotivmænd skylder ikke alene Befolkningen, vor Familie, vor egen Person, men tillige vor Stand.

At rette sig efter haartrukne Bestemmelser, kan til Tider være vanskeligt, men aldeles umuligt er det at overholde Bestemmelser, hvis Konsekvenser gøres afhængig af et Fortolkningssystem. Har et eller andet Uheld ramt en Mand, da er det forsent at træffe Foranstaltninger til Afhjælp, naar man selv i Forvejen med sit Navn har bidraget til Aarsagen.

Aalestrup den 3. Februar 1914.

Herm. Ohlsen
Lokomotivfører



LØNFORBEDRING.

Hvorledes Lønspørgsmaalet for Tjenstemændene overalt er et aktuelt Emne, ses bedst af følgende Uddrag af Trontalen ved Aabningen af den tyske Rigsdag. I det Afsnit, som angaar Statsbanernes Personale, hedder det bl. a.:

„Til Forbedringer af Lønninger for enkelte Tjenstekategorier, kan der, overensstemmende med Rigets Fremgang, stilles Midler til Raadighed. Der vil derfor tilgaa Dem et Lovforslag, hvis Lønningforhøjelser tager Hensyn til den lavestlønnede Del af Tjenstemændene, saavel som Assistenterne og de med denne Lønningsklasse sammenhængende Tjenestemandsgupper.“

Naar dette Forslag senere forelægges, skal vi nærmere oplyse for Bladets Læsere, i hvilken Omfang Forhøjelsen foreslaas og bliver vedtaget. Paa nuværende Tidspunkt ser vi os dog i Stand til at meddele, at der foreslaas 15,500,000 Mark til Forhøjelse for de fast ansatte.

I forrige Nr. meddelte vi efter Dagspressen, hvorledes de danske Statsbaner belønner Agtpaagivenhed og god Konduite. Det kan da have sin Interesse at se, hvorledes man i Tyskland belønner de samme gode Egenskaber.

Ifølge D. E. Z. har Lokomotivfører Reimann og Lokomotivfyrbøder Golombek af Kattowitz ved særlig god Konduite og Agtpaagivenhed afværget en større Fare og derfor modtaget som Paaskønnelse et Beløb af henholdsvis 300 og 250 Mark.



REGNSKAB

for

De sjællandske Statsbaners Lokomotiv-
personales private
Enkeunderstøttelses-Kasse.

Oversigt for Halvaaret 1913—14.

Indtægt:

	Kr.	Øre
Saldo fra Aaret 1912—13 . . .	71610	34
Kontingent og Indskud	2323	00
Renter	1254	25
Balance:	75187	59

Udgift:

	Kr.	Øre
Pensioner	2016	67
Tryksager	8	00
Porto m. m.	2	46
Afkortning af Kontingent	43	08
3½ % Østf. Kreditf. Oblg.	65000	00
Indestaaende i „Bikuben“	8117	38
Balance:	75187	59

Kassens Kapitalformue er i det forløbne Halvaar steget fra Kr. 71610,34 til Kr. 73117,38. Medlemsantallet er steget fra 390 til 397. 9 ny indmeldte og 2 udmeldte, grundet paa Hustrus Død. Pension ydes de samme 35 Enker som forrige Aar. 25 erholde 100 Kr. og 10 150 Kr. aarlig. Ny Medlemmer optages ved Henvendelse til Bestyrelsen.

Kjøbenhavn, den 31. Januar 1914.

Roosen,
Kasserer.



PERSONALIA.

Forfremmet er:

1/2 14.

Lokomotivfører C. Frederiksen, Kallundborg til Lokomotivformand sammesteds.

Forfremmet er:

Lokfyrbøder J. B. Jørgensen, Aarhus H, til Fredericia, Lokofyrbøder H. P. J. Jensen, Fredericia til Aarhus H.

Forflyttet er:

5/2 14.

Lokomotivfører C. F. Pedersen, Fredericia til Nyborg.

Afskediget er:

28/2 14

Lokomotivfører J. Laugesen, Langaa 4 og Lokf. H. Nielsen, Helsingør, begge med Pension paa Grund af Svagelighed.

Navneforandring:

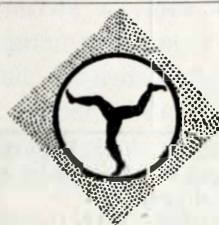
Lokofyrbøder N. C. P. Nielsen, Struer, hedder Stubdrub og ikke Stubdrup.

Til Medlemslisten.

Fredericia Lokfrb. Afdl.

Indmeldt fra 1/5—13, Aspiranterne:

7108 A. C. Jørgensen, 7109 M. Appel, 7110 O. Hansen, 7111 Molbeck-Petersen, 7112 C. C. Degn, 7113 H. A. Hansen.



Worning &
Petersens

Xeroformsæbe

er 'kun ægte, naar
dette Mærke findes
paa Emballagen.

Adressefortegnelse:

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg

Hovedkassereren:

Lokf. C. Larsen, Vesterbrogade 128^a, København

Hovedbestyrelsens Sekretær:

Lokf. C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a²,
Kjøbenhavn B.

Formanden for Lokomotivførernes Hovedafdeling:

Lokf. M. Mortensen, Rosenvængets Allé, Esbjerg

Formanden for Lokomotivfyrbødernes Hovedafdeling:

Lokfb. Rich. Lillie, Middelfartgade 4¹, Kjøbenhavn Ø,

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Kronprinsesse Sofies Vej 21, 3 Sal
København F.



AFBETALING

indrømmes paa alt FODTØJ.

LODBERG,

Saxogade 3. - København.



Stort Udvalg
i fine Barne- og
Dukkevogne
til Fabrikpris.
10 % til
Banemænd.

Danmark. Aaboulevard 3.

Kolonial Pakhuset

Nansensgade 32, høje Stue

Detail Salg — en gros Priser
Cognac og Rom fra 77 Øre pr. Lit.

P. C. Krüger,

Fisk, Vildt & Fjerkræ.
N. Farimagsgade 68—70.
Jernbanefunktionærer 5 à 10%.
1ste Klasses Fiskefars 60 Øre Pd.
Telefon 9027.

Forsøg Deres Indkøb af
Manufakturvarer i

**„De danske Fabrikers
Varedepot“**

19, Godthaabsvej 19.

Stort Udvalg. Alltid godt Køb. Ærb. C. JAHNKE



Har De

prøvet mine billige Cigarer?
10 Stk. 30 Ø. 10 Stk. 38 Ø. 10 Stk. 45 Ø.

Kassepris.

E. Trølich, Cigarforretningen „PERFECT“
Blaagaardsgade 22.

Flora giver Kredit

Flora har det største Lager i Dame-,
Herre- og Børnekonfektion.
Flora syer alt paa egne Systemer.
Flora Bestillinger udføres hurtigt.
Flora sælger billigt og giver Rabat
for kontant Betaling. - - -
Flora har 15 Udstillingsvinduer, Hj.
af Baggesensgade 15 og
Blaagaardsgade 13.

A. BRAAMS' ^m

Skøjtesforretning — Ny Carlsbergvej 11.
Lager af Fabriksfodtøj. Bestilling efter
Maal med Garanti for god Pasning.
— Specialist i vanskelige Fødder. —
Stort Reparationsværksted. Tlf Vester 692 x.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages ved Henvendelse til „Lokomotiv-Tidende“s Annonceekspeditioner:

Provincs-Afdelingen:

L. Rasmussen, Hans Tausensgade 14, Odense.
Telefon 2288.

Københavns-Afdelingen:

M. Mortensen, Hollændervej 13¹, F.
Telefon Vester 5588 y.