

16. Aargang Nr. 20

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN

16. Oktober 1916

De tyske Lazarettog.

Ved *Otto Bendixen.*

Naar denne grufulde Verdenskrigs Historie en Gang skal skrives, og alle Fakta kommer til at ligge klart belyste, da vil det vise sig, hvilken vældig, ja afgørende Betydning, Jernbanerne har haft for alle de kæmpende Landes Krigsførelse, og ikke mindst for Centralmagterne. For disse er i Virkeligheden hele Krigsførelsen baseret paa Jernbanenettet. Gennem dette er man i Stand til fuldt at udnytte Fordelene ved at have de indre Linier. Fremrykningen til Belgien og Tilbagetoget ved Marne krævede saaledes over 6000 Tog. Ved Hjælp af et vældigt Jernbanenet, der navnlig for Tysklands Vedkommende ogsaa er anlagt med Strategien for Øje, kan man foretage en hurtig Veksling af Troppernes Koncentration ikke alene fra Front til Front, Tyskerne raader her over 6 forskellige Linier, men ogsaa langs disse ved Hjælp af parallelt løbende Jernbanelinier. Savnet af saadanne har Russerne i høj Grad maattet betale.

Hvilke Beretninger vil der ikke til sin Tid fremkomme om alle disse mange endeløse Rækker af Militærtog med deres forskellige Last. Soldaterne, der i

Begyndelsen af Krigen drog syngende og sejrssikre ud i straalende Uniformer, og dem der senere vendte hjem pjaltede og udasede, mere eller mindre mærkede for Resten af Livet af Krigens Gru. I Tog paa Tog kommer de, særlig efter de store Sammenstød, alle disse sukkende og lidende Soldater, der som andet forbrugt Materiel sendes tilbage fra Fronten, ødelagt for Livet og hjem til en trist Fremtid. Hvilke uendelige Transporter af Levnedsmidler, Ammunition og Materiel af enhver Art. Hertil kommer de planmæssige Krigstog, der daglig er lagt ind i Banernes sædvanlige Trafik efter en bestemt Plan. Særlig intens var naturligvis Trafiken i de første Mobiliseringsdage. Vi vil som Indledning til vort Emne lade nogle Tal tale.

I en af Tysklands Jernbanedirektioner alene blev i de to første Augustdage 1914 befordret 80,000 Mand foruden Heste, Køretøjer etc. I denne Jernbanedirektion blev der daglig gennemsnitlig læsset 40,000 Vogne med Militærgods, og i de 19 første Mobiliseringsdage 57 Tog i Timen, altsaa et Tog omtrent hvert Minut, ialt 26,000 Militærtog med 2,000,000 Soldater, Skyts, Oppakning, Ammunition og Proviant. 11,000 Mand af Jernbanepersonalet fra dette Distrikt

blev indkaldt. Dette var som sagt kun et enkelt af de mange tyske Jernbandedistrikter, og hele det imponerende Maskineri klappede. Ikke for intet er det hele gennem mange Aar anlagt med det militære Formaal for Øje, og med Tyskernes glimrende Organisationstalent. Det store, komplicerede Apparat er indøvet gennem mange Høstmanøvrer og Forsøg, intet Under da, at det forløb programmæssigt. Hvilket mægtigt Maskineri har ikke her virket, hvor mange Hjul har ikke her grebet ind i hinanden, og det var af stor Betydning, at intet svigtede.

Men ogsaa de franske Jernbaner, som for største Delen er Privatbaner, har ydet store Ting i denne Krig. Marcel Peschard, Generalsekretær ved Orleans Jernbanen, offentliggør i „Revue politique et parlementaire“ en indgaaende Afhandling om de franske Banners Ydelser og Indretning siden Krigens Begyndelse. Vi skal i en senere Artikel komme ind herpaa. For blot at drage en Sammenligning, Napoleon kunde kun regne med en Bevægelsehastighed af 30 km. om Dagen for sine Hærmasser; pr. Jernbane tilbagelægges derimod nu 600 km. i samme Tid.

Hele det tyske Jernbanenet er som sagt skabt ogsaa for militære Formaal, og i Krigen fuldstændig underlagt Militærets Forvaltning. Endnu kan man kun i Hovedsagen gætte sig til Enkelthederne i Jernbanernes Virksomhed; men der er dog fremkommen en Beretning om de tyske Lazarettog, et forholdsvist neutralt Emne, og denne viser blot paa et enkelt Punkt det tyske Jernbanevæsens storslaaede Krigsforanstaltninger. Men ikke blot i denne Henseende har Beretningen sin Betydning. Ordningen af Sanitetsvæsenets omfattende og ejendommelige Trafik er i sig selv en Opgave, hvis Løsning kan paa-regne Interesse.

„I 24 Timer har al Jernbanetrafik gennem Luxemborg været standset, for at

give Plads for Transport af Saarede. I den Tid er 41 Lazarettog, fyldt med Saarede passeret igennem, Dag og Nat i een Strøm, og Befolkningen staar stumme og rædselsslagne ved Synet af denne Elendighed.“ — Saaledes meddelte Telegrambureauerne, da Tyskerne i Februar begyndte at løbe Storm mod Verdun. Og nu, hvor det gaar løs over hele Linien, hvad kræves der da ikke, for at faa de Saarede transporteret bort; der er rig Anvendelse for Lazarettogene. I det følgende skal vi beskrive disse efter en Artikel, som er fremkommen i „Zeitschrift für Lokomotivführer“.

De første grundlæggende Erfaringer med Lazarettog blev høstet i Krigens 1866, skønt man den Gang endnu nøjedes med den meget utilstrækkelige og enkelte Fremgangsmaade, kun at lægge de Saarede paa Madrasser eller Straa. I den tysk-franske Krig 1870—71 viste sig allerede en væsentlig bedre Organisation af Lazarettogene, saa at man den Gang endog havde Gennemgangsvogne med fuldstændig Indretning. I den tysk-franske Krig blev disse Lazarettog kaldt for „bevægelige Feltlazaretter“. Siden denne Krig har Tyskerne ikke ladet Begrebet Lazarettog stillet i Bero, men dette Spørgsmaal er blevet skænket vidtgaaende Opmærksomhed. Den store Verdenskrig har derfor heller ikke truffet Tyskerne uforberedte paa dette Omraade, og vi skal i det følgende komme nærmere ind paa Indretningen af disse Lazarettog.

Forinden vil vi imidlertid forudskikke nogle Bemærkninger om den Vej, en saaret Soldat skal tilbagelægge fra Slagmarken til det hjemlige Lazaret. Enhver Saaret bliver først ført til Forbindingspladsen, der altid ligger i Nærheden af de kæmpende Tropper, og herefter bliver de haardest saarede overgivet til Feltlazareetterne, som ligeledes befinder sig i Nærheden af Kamppladsen, men dog er rykket bort fra den egentlige Fare. Sædvanligvis bliver Felt-

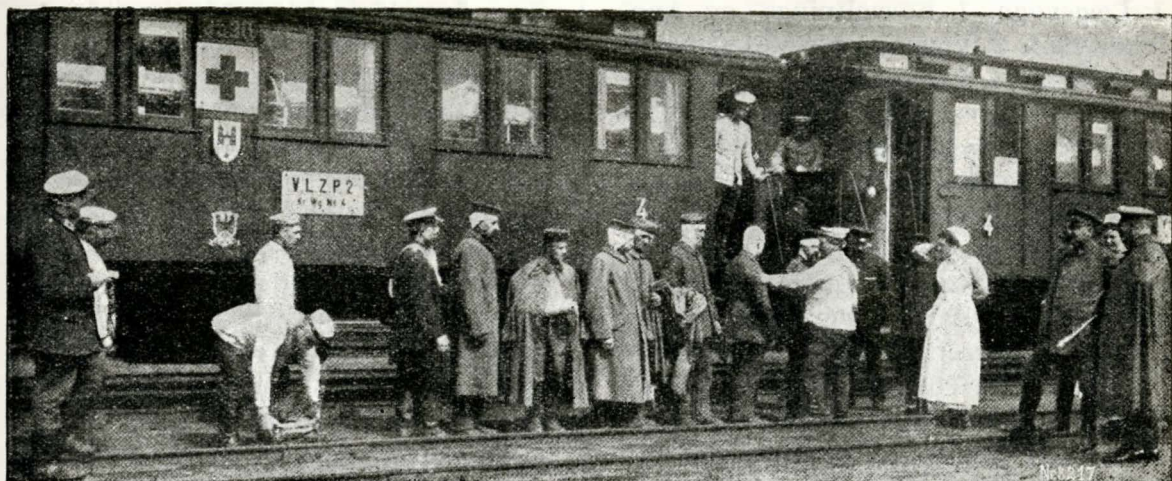


Fig. 1. Saarede fra Feltlazarettet ved Besigtningen af et tysk Lazarettog.

lazarettet opslaaet i en Landsby eller en Gaard. Saa snart de haardtsaaredes Tilstand tillader det, følger deres Overførelse til Krigslazaretterne, som ligger i Etapeomraadet mellem Hjemmet og de kæmpende Tropper. I Reglen finder her saadanne haardtsaarede Optagelse, hvis videre Transport til Hjemmet ikke kan tilraades. Saarede, som kan transporteres, og hvis Helbredelse sandsynligvis kræver længere Tid, transporteres hjem til Reservelazaretterne, som staar under militær Ledelse. Ligestillet med disse er de af den frivillige Sygepleje oprettede Foreningslazaretter. Endelig kommer endnu for den Saarede Optagelsen i hans eget Hjem i Betragtning, og som maaske helst ses af de fleste. For Transporten af Saarede i Operations- og Etapeomraadet bliver alle hensigtsmæssige Midler taget i Brug. I Betragtning hertil kommer Feltjernbaner, Køretøjer og i denne Krig i Særdeleshed Automobilene, der har vist sig ganske udmærket. Ganske fortræffelig egner Vandvejen sig for Transport af Saarede. Saaledes blev i denne Krig Saarede fra Belgien transporterede paa Rhinen i specielt indrettede Slæbebaade til Lazaretterne i Rhinbyerne. Paa lignende Maade har man ved at benytte Oder og Sprefloden bragt Saarede fra Østen til Sygehusene i Berlin. Desværre

kan Vandvejen, der tillader en fuldstændig, lydøs og stødfri Befordring, kun i mindste Grad tages i Brug paa Grund af dens lokale begrænsede Beliggenhed.

Efter Krigssanitetsordningen skelnes der for Saaretransporten mellem tre Arter af Tog, nemlig Lazarettog, Hjælpelazarettog, begge for liggende Saarede, og Sygetog for let Saarede, som kan transporteres siddende. For Lazarettogene og Hjælpelazarettogene bliver allerede i Fredstid hele Indretningen anskaffet af Militærforvaltningen og stationeret paa bestemte Steder. Lignende Forberedelse træffer Jernbanedirektionerne, der allerede i Fredstid nærmere har bestemt alle de Jernbanevogne, som der i Tilfælde af Krig kan være Tale om at anvende som Lazarettog. De i den senere Tid hyppigt nævnte Foreningslazarettog svarer i Indretningen nøje til de militære Lazarettog. Deres Betegnelse som Foreningslazarettog kendetegner dem kun som en privat Opfindelse. Efter at disse Tog er taget i Brug, staar de fuldstændig under Hærforvaltningens Bestemmelser.

Et planmæssigt Lazarettog er sammensat af 39 Vogne med 78 Aksler. (Fig. 1). Det medfører 24 Sygevogne med hver 12 Lejesteder, 1 Officerssygevogn med 8 Lejesteder, ialt 296 Lejesteder, 1 Overlægevogn med Forbindingsrum,

1 Lægevogn, 1 Forvaltnings- og Apotekervogn, 2 Vogne for Sanitetsmandskabet, 2 Køkkenvogne, 2 Forraadvogne, 1 Magasinvogn, 3 Kedelvogne og 1 Pakvogn. Sygevojnens Dragere, som bærer Hvilestederne, er anbragt to over hinanden paa faststaaende Jernstel, der hviler paa Bladfjedre. Et Lazarettogs forskriftsmæssige Personale bestaar af 1 Overlæge, 3 Læger eller Lægeassistenter, 1 Feltlazaretinspektør, 16 Sanitetsunderofficerer og 16 Militærsygepassere. Desuden bliver der af Jernbanen stillet det fornødne Personale til Togets Betjening. Ved Hjelpe- og Foreningslazarettogene er Personalet det samme, dog med den Forskel, at kun 3 Læger er til Stede. Foreningslazarettogene bliver i Reglen kun ledsaget af civile Læger og Sygeplejere, undertiden ogsaa af Søstre. Til Ledsagelse faar ethvert Foreningslazarettog en militær Transportfører med. Efter den oprindelige Sammensætning af Hjælpe-lazarettogene havde disse kun Sygevogne og Lægevogn, en Køkkenvogn til Forplejning fandtes ikke. Dette førte snart til Ubehageligheder, da de ved Banelinien oprettede Troppeforplejningsanstalter ofte ikke kunde naas rettidig. Da paa den anden Side Køkkenvogne med den store Dampkokekedel ikke saa hurtigt kunde anskaffes, blev til Afhjælpning Spisevogne fra D-Togene taget i Brug.



Anciennitetsregler.

Vi lovede i foregaaende Nummer af nærværende Blad at optrykke de nu vedtagne Anciennitetsregler, og de forskellige Forslag, der var fremsat i den Anledning. Vi skal, idet vi opfylder vort Løfte meddele, at Maskinchefen den 4. ds. i Skrivelse til Distriktscheferne har anmodet om at Reglerne bliver sat i Kraft snarest.

Forslag til Anciennitetsregler for Statsbanernes Lokomotivpersonale. Vedtaget af D. L. F. 11/4 1916.

1. Beordret Forflyttelse. Ved beordret Forflyttelse træder Vedkommende straks i Tur i Henhold til sin Anciennitet (dog ikke, hvis Forflyttelsen skyldes Tjenesteforseelse).

1 a. Ved Ansøgning om Forflyttelse tilbage til det Sted, hvorfra Vedkommende blev beordret forflyttet, for saa vidt Ansøgning er indsendt inden 6 Månedes efter Forflyttelsesdagen, gælder samme Regel som under Punkt 1.

1 b. Forsaavidt flere beordres forflyttede, gælder det, at den i Anciennitet ældste forflyttes først tilbage, naar Reglen i Punkt 1 a er overholdt.

2. Forflyttelse efter Ansøgning. Naar en Lokomotivmand forflyttes efter Ansøgning, vil han være at regne som yngste Mand paa Depotet. Efter 1 Aars Forløb indtræder han i Tur, i Følge sin Anciennitet, naar Tur er ledig. Samme Regel gælder for Forflyttelse ved Bytning.

3. Man udtaler det ønskelige i, at Ansøgninger bevilges i den Rækkefølge, de indgaar (jfr. dog Reglen i Punkt 1 a).

4. Afdelingerne bestemmer selv Turens Rækkefølge.

Maskinchefens Forslag til Anciennitetsregler for Statsbanernes Lokomotivpersonale.

Almindelige Bestemmelser.

1) Reglerne for Anbringelsen i Tur gælder kun saafremt de paagældende Lokomotivmænd efter Maskiningeniørens Skøn har de fornødne Kvalifikationer.

2) Pladsen i de faste Ture betragtes først som ledige, naar Indehaveren paa Grund af særlige Omstændigheder tages ud af Tur, er forflyttet, afskediget eller død.

Saa længe en Plads i de faste Ture i Henhold til foranstaaende endnu ikke

REGLER

er ledig, men kun midlertidig vakant, maa den — selv om man kan forvente, at Pladsen vil blive ledig, — ikke besættes med Personale fra Reserveholdet for længere Tid ad Gangen end 2 Maaneder, saa at Pladsen i Tilfælde af langvarig Vakance kommer til at gaa paa Skift imellem Reservepersonalet. Pladsen kan derimod besættes til Stadighed med Personale fra en af Depotets andre faste Ture, naar der maatte være Anledning dertil.

3) Ansøgninger om Forflyttelse bevilges som Regel i den Rækkefølge, i hvilken de indgaar.

Ansøgninger om Tilbageflytning til et Depot, hvorfra den paagældende er beordret forflyttet, har Fortrinnet, saafremt Ansøgningen er indgaaet inden 1 Maaned efter Forflyttelsesdagen.

Forsaavidt flere Lokomotivmænd ved samme Depot samtidig forflyttes ved Forfremmelse eller efter Ordre, der ikke er foranlediget ved Tjenesteforseelse, vil Ansøgninger, indgivet inden 1 Maaned efter Forflyttelsesdagen, om at komme tilbage til det oprindelige Depot, blive bevilget efter de paagældendes virkelige Anciennitet.

Ansøgninger om Forflyttelse har kun Gyldighed i 2 Aar. Ønskes Ansøgningen bibeholdt, maa den fornyes.

Naar en Lokomotivmand efter Ansøgning er bleven forflyttet til et Depot, vil der ikke blive taget Hensyn til en Ansøgning fra ham om Forflyttelse derfra før efter 2 Aars Forløb.

4) De københavnske Depoter Gb., Ki. og Ø. betragtes hver for sig som selvstændige Depoter.

5) Naar Lokomotivfyrbødere bestaar Prøven for Lokomotivførere, berører dette ikke deres Anciennitet i Rækken af Lokomotivfyrbødere.

6) Saafremt der ved et Depot samtidig er Forfremmelse og Tilgang af Lokomotivpersonale i samme Stilling, gælder de paagældendes virkelige Anciennitet.

for Anbringelse i fast Tur ved Forflyttelse efter Ordre og efter Ansøgning.

a) Naar en Lokomotivmand forflyttes efter Ordre, der ikke er foranlediget ved Tjenesteforseelse, har han paa det nye Opholdssted straks fuld Anciennitet i den Stilling, han beklæder, men Anbringelse i fast Tur kan dog først ske, naar Plads er ledig.

b) Naar en Lokomotivmand forflyttes efter Ansøgning ved Bytning eller ifølge Ordre, der er foranlediget ved Tjenesteforseelse, vil han i den Stilling, han beklæder, være at regne som yngste Mand ved Depotet i 1 Aar. Herefter opnaar han fuld Anciennitet, men Anbringelsen i fast Tur kan dog først ske, naar Plads er ledig.

c) Ved Forflyttelse efter Ansøgning tilbage til et Depot, hvorfra Vedkommende er forflyttet ved Forfremmelse eller efter Ordre, der ikke er foranlediget ved Tjenesteforseelse, gælder den under Punkt A optagne Regel, men Ansøgningen maa dog være indgivet inden 1 Maaned efter Forflyttelsesdagen.

De vedtagne Anciennitetsregler for Statsbanernes Lokomotivpersonale.

Almindelige Bestemmelser.

1) Reglerne for Anbringelsen i Tur gælder kun, saafremt de paagældende Lokomotivmænd efter Maskiningeniørens Skøn har de fornødne Kvalifikationer.

2) Pladser i de faste Ture betragtes først som ledige, naar Indehaveren paa Grund af særlige Omstændigheder tages ud af Tur, er forflyttet, opsagt til Fra-trædelse af Tjeneste eller død.

Saa længe en Plads i de faste Ture i Henhold til foranstaaende endnu ikke er ledig, men kun midlertidig vakant, maa den — selv om man kan forvente, at Pladsen vil blive ledig — ikke besættes med Personale fra Reserveholdet for længere Tid ad Gangen end 2 Maa-

neder, saa at Pladsen i Tilfælde af langvarig Vakance kommer til at gaa paa Skift imellem Reservepersonalet.

3) Ansøgning om Forflyttelse bevilges som Regel i den Rækkefølge, i hvilke de indgaar.

Ansøgninger om Tilbageflytning til et Depot, hvorfra den paagældende er beordret forflyttet, har Fortrinsret, saafremt Ansøgningen er indgaaet inden 3 Maaneder efter Forflyttelsesdagen.

Forsaavidt flere Lokomotivmænd ved samme Depot samtidig forflyttes ved Forfremmelse eller efter Ordre, der ikke er foranlediget ved Tjenesteforseelse, vil Ansøgninger, indgivet inden 3 Maaneder efter Forflyttelsesdagen, om at komme tilbage til det oprindelige Depot blive bevilget efter de paagældendes virkelige Anciennitet (d. v. s. regnet fra den faste Ansættelse som Lokomotivfyrbøder).

Ansøgninger om Forflyttelse har kun Gyldighed i 2 Aar. Ønskes Ansøgningen bibeholdt, maa den fornyes.

Naar en Lokomotivmand efter Ansøgning er bleven forflyttet til et Depot, vil der ikke blive taget Hensyn til en Ansøgning fra ham om Forflyttelse derfra før efter 2 Aars Forløb.

4) De københavnske Depoter Gb., Ki., og Ø samt Depoterne Aarhus H. og Aarhus Ø. betragtes hver for sig som selvstændige Depoter.

5) Naar Lokomotivfyrbødere bestaar Prøven for Lokomotivførere, berører dette ikke deres Anciennitet i Rækken af Lokomotivfyrbødere.

6) Saafremt der ved et Depot samtidig er Forfremmelse og Tilgang af Lokomotivpersonale i samme Stilling, gælder de paagældendes virkelige Anciennitet.

7) Rangerførerpladser, som skal opslaas ledige i Henhold til de givne Regler, besættes med den ældste, brugbare Ansøger.

REGLER

for Anbringelse i fast Tur ved For-

flyttelse efter Ordre og efter Ansøgning.

a) Naar en Lokomotivmand forflyttes efter Ordre, der ikke er foranlediget ved Tjenesteforseelse, har han paa det ny Opholdssted straks fuld Anciennitet i den Stilling, han beklæder.

b) Naar en Lokomotivmand forflyttes efter Ansøgning, ved Bytning eller ifølge Ordre, der er foranlediget ved Tjenesteforseelse, vil han i den Stilling, han beklæder, være at regne som yngste Mand ved Depotet i 1 Aar. Herefter opnaar han fuld Anciennitet, men Anbringelsen i fast Tur kan dog først ske, naar Plads er ledig.

c) Ved Forflyttelse efter Ansøgning tilbage til et Depot, hvorfra Vedkommende er forflyttet ved Forfremmelse eller efter Ordre, der ikke er foranlediget ved Tjenesteforseelse, gælder den under Punkt a) optagne Regel, men Ansøgningen maa dog være indgivet inden 3 Maaneder efter Forflyttelsesdagen.

d) der fastsættes en Rækkefølge for hvert enkelt Depot efter Forhandling med Distriktsledelsen og de lokale Afdelinger indenfor Organisationen.



Statsbanernes ny Ordning.

I Loven om Statsbanernes Styrelse findes den Bestemmelse, at Omorganiseringen af Styrelsen (Distrikternes Oprettelse m. m.) skal være tilendebragt i Løbet af et Aar.

Som bekendt tiltraadte Generaldirektør Andersen-Alstrup sin Stilling med denne Lovs Ikrafttræden d. 1. Oktober 1915, og maatte det naturligtvis blive denne Mands første Opgave i Løbet af dette ene Aar at omorganisere Statsbanernes Styrelse — at føre Administrationen ind under Lovens Bestemmelser.

Den 1. Oktober rykkede Resultatet af

disse mange Overvejelser, Lovens Hensigt, Administrationens Omorganisering, Personalet paa Livet.

Kredsene, saavel Trafik-, Bane- som Maskinkredsene forsvinder. Stillingsbetegnelserne: Trafik-, Bane- og Maskinbestyrer kendes ikke mere. Distrikter kommer de fremtidige Formationer til at hedde, som bekendt bliver disse 3 i Tallet med Distriktsæde i København, Aarhus og Struer, og med Distriktscheferne Eier, Hjort-Lorenzen og Wisenbach.

Disse Distriktschefer bliver samtlige i Distriktet ansatte Tjenestemænds Fælleschef.

Som Distriktschefernes nærmeste Medarbejdere ansættes 1 Trafikinspektør, 1 Maskiningeniør og 1 Baneingeniør; endvidere 1 Kontorchef og 1 Regnskabsfører samt øvrigt nødvendige Kontorpersonale.

Til det effektive Tilsyn med Distrikternes forskellige Forretningsgrene ansættes ligeledes under Distriktschefen, Trafikinspektører, Maskiningeniører og Baneingeniører.

Af Hensyn til en hurtigere Ekspedition, — en for Tilfældet konduitemæssig og for Toggangen nødvendig Indgriben, har man anset det for praktisk at udstationere Trafikinspektører, Baneingeniører og Maskiningeniører forskellige Steder i Distriktet.

Det har ganske sikkert været et overordentlig stort Arbejde, Generaldirektøren i det forløbne Aar har haft med denne Omorganisation, dobbelt stort, fordi han og hans nærmeste Medarbejder, Generalsekretæren, har været ret blottet for praktisk Indsigt i Jernbanelvæsenet.

Forhaabningerne, der stilles til den ny Ordning, er store. Generaldirektørens Arbejde er med Omorganiseringen at søge tilvejebragt bedre Samarbejde mellem de forskellige Afdelinger, en mere tilfredsstillende Togekspedition,

mindre Skriverier, bedre Orden og større økonomisk Udbytte.

Ved at dele Landet i 3 Distrikter og i hvert Distrikt at ansætte en Chef, der, udrustet med Myndighed, kan gribe ind overfor den Gnidning, der nu en Gang er til Stede mellem de forskellige Afdelinger — gribe ind overfor det daglige Kævl, træffe hurtige Afgørelser, jævne Uoverensstemmelser — maa — mener man, det for Jernbanen nødvendige tilfredsstillende Samarbejde mellem Afdelingerne opstaa.

Ved under den samme Chef at have Trafikinspektører, Baneingeniører og Maskiningeniører udstationerede forskellige Steder i Distriktet — der som Togledere med Fuldmagt handlende Embedsmænd, der hurtig kan gribe ind i Driften, — mener man at kunne skabe større Præcision, sikre det rejsende Publikum en hurtigere Togekspedition, — forskaane dem for de irriterende stadige Togforsinkelser og dermed fremkalde den længe ønskede Tilfredshed med Statsbanerne.

Ved at oprette et Distriktskontor, hvor alle de i Distriktet opstaaende Sager kan henvises til, hvor Afdelingernes forskellige Skrivelser — mange Gange den samme Sag — kan samles, hvortil det rejsende Publikums Beklagelser kan tilstilles, haaber man ved ensartede Afgørelser gennem ensartede Behandlinger, at kunne aflaste og forskaane Generaldirektoratet for mange unødige Skriveiser.

Ved at skabe Budget for Distrikterne, at fremvinge den Konkurrence mellem Distrikterne, som af sig selv paakalder en økonomisk Administration, der skulde faa de mægtige af Rigsdagen altid kritiserede Administrationsudgifter til at dale, kort sagt til i Forbindelse med de anførte Faktorer at skabe bedre Orden, den Orden, der skal være ved enhver Jernbane, og som man mente ikke i tilstrækkelig Grad var til Stede under den gamle Generaldirektion.

Saadanne Betragtninger har været Ægældende hos de Personer, der har været beskæftiget med Statsbanernes Omordning.

Vi vil ønske, ikke alene for disse Menneskers Skyld, at deres store Forhaabninger og Forventninger maa gaa i Opfyldelse; men ogsaa at den Tid maa være forbi, hvor Offentligheden kun har sure Miner og bitre Ord tilovers for Banerne.

En lille Beklagelse maa vi anføre, det har været en Skuffelse at se, at man ingen Hensyn har taget til de praktiske Jernbanemænds Mening; thi forhaabentlig var det mere end en Høflighed, der vistest Organisationerne, da man paa et vist Tidspunkt lod disse udtale sig til Ordningen, de Synspunkter, der herfra fremsattes, var ikke venlige overfor den maskerede Sektionsordning, hvorfor vi naturligvis med den største Interesse vil følge navnlig denne Del af den ny Ordning.



25-Aars Jubilæum.

Den 15. Oktober holder Lokomotivfører G. E. Jensen, Helsingør, Jubilæum som Lokomotivmand. Jubilæren begyndte den 1ste April 1890 sin Virksomhed ved Banerne som Maskinarbejder i „De sjællandske Statsbaner“s Værksted i København og blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Helsingør den 15. Oktober 1891. Den 1. Maj 1899 forfremmedes Jensen til Lokomotivfører i København Ø., hvorfra Jensen dog atter forflyttedes til Helsingør, hvor han siden har opholdt sig.

Jubilæren har altid hørt til de mere rolige iblandt vore Kolleger, og har forstaaet at bevare Ligevægten uanfægtet af de Stød, der som Regel falder af igennem Aarene. Iblandt Kolleger og Medansatte har Jubilæren forstaaet at gøre sig afholdt ved sin støtte og usnob-

bede Personlighed, og i Haabet om, at Jensen endnu i mange Aar maa virke indenfor vore Rækker, bringer vi hermed Jubilæren vore bedste Ønsker for Dagen. I.

Jubilæum.

Den 1ste November fejrer Lokomotivfører R. J. J. Frederiksen, Faaborggade 8, Aarhus, 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.

Glem ikke at sende nødvendige
Meddelelser
til Hovedbestyrelsen og Bladet

INDSENDT.

Lokomotivførere „Giv Agt“.

I Anledning af min Artikel i „Dansk Lokomotiv Tidende“ Nr. 18 bringer jeg Dem, Hr. Redaktør, min hjerteligste Tak for de af Dem til Artiklen fremsatte supplerende Bemærkninger, som nu giver mig Lejlighed til at give mine Tanker noget friere Løb. Det vi nu har for Øje, nemlig Lønsørgsmaalet, bør, som jeg tidligere har opfordret til, drøftes grundigt, thi jeg maa sikkert gaa ud fra, at de stadige Krav, som stilles til Organisationerne om Forbedring af Lønnings- og Arbejdsvilkår koster de ledende Kræfter et stort Arbejde og Udholdenhed, men derfor har det sin store Betydning, at Lederne fremsætter et Krav, som har bestemt Grund bag sig, og at Medlemmerne faar Stillingen rigtig bedømt og Fortjenesten derefter.

Det, jeg derfor tilsigter er, at denne Gang maa Lokomotivførernes Krav respekteres, at ikke atter en ny Skuffelse maa føles, thi denne Gang vil en saadan Skuffelse være mange Aar. Lønningslovene vil sikkert nok, naar disse skal revideres (lad os oprigtigt haabe, det snart maa ske) faa et saadant Udseende, at de af sig selv vil kunne regulere Værdien af Pengene ved Hjælp af „Statistisk Departement“, og en derefter regulerende Værdimaaler. Havde vi haft en saadan nu, da havde vi sparet meget Organisationsarbejde nu under Krigen, og Revisionen af Lønningslovene havde været imødeset med større Taalmodighed. De i „D. L. T.“ fremsatte Oplysninger angaaende Arbejdsmandenes Lønninger maa jo netop animere Lokomotivførerne til at arbejde hen til nu ogsaa at blive hørte, da der er fast ansatte med

højere Løn end Lokomotivførernes, der kan paavise, at Arbejdsmandens Løn overstiger endog disse. Man maa anerkende Arbejdsmandenes Organisation for dens Arbejde. Saavel Lokomotivpersonalet som andre ansatte er ved at drukne i human Parlamentarisme, medens Humbug og Svindel i det offentlige Liv surrer om os som Bisværme, og Forhaabninger og Idealer som Lokomotivpersonalet i Aarevis har ventet skulle anerkendes, endnu staar paa samme Stadium.

Vor ærede Redaktør mener ikke, at det vilde være saa let selv at gøre vore Krav gældende i Forbindelse med vor sociale Stilling, og de med denne forbundne Forpligtelser og Ansvar, da vi saavel som alle andre ansatte staar i Stampe, men netop dette viser, at vi selv maa tage fat. Vi har nemlig saa meget at tage ved Lære af, da saavel vi, som vore Lønningslove er rigtig godt gammeldags anlagte. Skal vi tage et Eksempel, lad os da erindre os Privatbanernes Fremgangsmaade for deres Lønningssag og ikke mindst Lokomotivpersonalets selvstændige Indgriben i Lønsagen, idet de ansatte ved Privatbanerne indsaa den store Nødvendighed selv at tage Initiativet til Fremme af deres økonomiske Interesser, selv om Forholdene er anderledes ved Privatbanerne end hos os. En anden Maade til at fremme vore Lønkrav kan ogsaa være denne, at d'Hrr. Tillidsmænd og Repræsentanter saavel i Centralorganisationen som i Lønningsudvalg maa gøres forstaaeligt, at en klækkelig Lønforbedring for Lokomotivføreren absolut maa tildeles ham saavel som andre Kategorier ved Statsbanerne. Det ser jo ikke særligt lyst ud, at et vel tilrettelagt Lønkrav først skal omdebatteres og beklippes i de ærede Repræsentantskaber, for derefter til syvende og sidst at faa et regulært „Hip“, naar Lønsagen endelig naar op til Regering og Rigsdag.

Mange saavel gamle veltjente som yngre Lokomotivførere har sikkert længe gaaet med den knyttede Haand i Lommen, men nu er Tiden inde til at arbejde, og slaa et kraftigt Slag for vor Lønsag og vore Livsvilkaar.

Da „Dansk Lokomotiv Tidende“ er Organismen i vor Organisation, samt vort Tale-rør, maa vi heri holde Interessen fangen, og det vilde glæde mig overordentlig, om det gennem disse Linier er lykkedes mig at rejse den Stemning, som skal til for at Arbejdet for vor Lønsag kan bære god og rigelig Frugt til Tilfredshed for Lokomotivpersonalet.

J. Nielsen.

Den ærede Indsender omtaler, at vi i vor Kommentar til Artiklen i Nr. 18 under samme

Overskrift har bemærket, at det ikke vilde være saa let at gennemføre et Lønkrav for Lokomotivførerne selv om Hensyn tages til alle gode og brugbare Argumenter. Noget saadant har vi nemlig slet ikke sagt eller skrevet, men derimod at vi ikke er helt sikre paa, at det vilde være saa let at gennemføre et Krav om Lønforbedring for Lokomotivførerne alene, altsaa helt uafhængig af alle andre Medansatte. Den Mening er vi ikke kommen bort fra ved Gennemlæsning af nærværende Artikel. — Men den ærede Indsender er jo ogsaa nu kommen os i Møde, idet han udtaler: „at en klækkelig Lønforbedring for Lokomotivføreren absolut maa tildeles ham saavel som andre Kategorier ved Statsbanerne“. Heri er vi helt enige, og det falder jo ogsaa helt i Traad med vor forrige Kommentar.

Videre henvises der til Privatbanemændenes Lønkamp, hvor Lokomotivmændene opsigde deres Pladser ved enkelte Baner for ved dette Pres at gennemtvinge Lønforbedring. — Opnaaede Privatbanemændene i Grunden saa umaadelig meget ved deres Fremgangsmaade? Ja, de fik Forhandlingsret, men deres Krav om Reform af Lønningerne er dog udskudt indtil videre. — Men dette behøver naturligvis ingenlunde at betyde, at en lignende Foranstaltning ved Statsbanerne vilde løbe af paa en lignende Maade. Det kunde meget vel tænkes, at der kunde opnaas noget betydeligt, men, her kommer atter et Men, den ærede Indsender kan vel ikke med nogen Sikkerhed, saalidt som vi, afgøre, hvor mange Lokomotivmænd, der vilde ind paa den Bane, navnlig indtil dem, der har været ansat en længere Aarrække ved Banerne.

Vi ved, at der er megen Gæring blandt Lokomotivmændene, saavel som blandt andre Medansatte, fordi det efterhaanden bliver helt umuligt at komme igennem uden Laan og Gæld, og dette har Lederne da ogsaa Opmærksomheden henvendt paa, hvorfor man kan forvente, at al Kraft vil blive lagt ind paa Løsningen af denne Opgave, saa at Tjenestemændene ved De danske Statsbaner kan komme til at leve under Forhold, som saavel de, som Regering og Rigsdag kan være bekendt. Man maa jo antage, at Tidspunktet, hvor Regering og Rigsdag faar Øjnene op, nu er kommen, saa at Ro igen kan tilvejebringes.

Red.



Faglærte Haandværkere.

Lokomotivfyrbødere.

Hvor ofte er følgende Ord: „Vi som faglærte Haandværkere“ ikke bleven udtalt af Lokomotivfyrbødere med Harmen i Blikket, naar han i disse Tider med sine Kolleger og andre medansatte drøfter den Sag, der trykker os alle, nemlig Lønnen og Dyrtiden. Jeg kender ikke nogen ansat ved Statsbanerne, der maa arbejde saa haardt ved Slid og i lang Tid baade paa sig selv og sit Tøj, som Lokomotivfyrbøderne. Det dyre Undertøj kræver stadig Fornyelse, fordi den Bunke Snavs og Sved, det indsuger, tiltrænger en skarpere Lud, der opløser Tøjet; og Læderfodtøjet er snart ikke til at betale, og det strenge Forbud mod at staa med Træfodtøj paa Lokomotivet, tør man ikke overtræde.

Naar Lokomotivfyrbøderen saa en Gang overgaar til Lokomotivførerstillingen, er der ingen ved Statsbanerne, der i Forhold til sit Ansvar, bydes en saa ringe Løn; thi hvor har en Lokomotivfører Bunker af Ærgrelser over det mangelfulde Skøn med Irettesættelser, der hagler ned over ham fra hans overordnede, for Overtrædelse snart af denne, snart af hin Paragraf osv.

Min Løn som Lokomotivfyrbøder efter at have været ansat i 7 Aar, er ca. 1700 Kr. om Aaret. Efter det Antal Timer, jeg er til Tjeneste, har jeg udregnet, at jeg ikke har mere end 45 Øre i Timen, saavel for Nat- som Søndagstimer. Nu er det 14 Aar siden, jeg blev Svend, og maa arbejde for denne ringe Løn, men det værste af det hele er, at der staa skrevet paa mit Ansættelsesdokument „Forfremmet fra Haandværker til Lokomotivfyrbøder“, i Stedet for, at der skulde have staaet n e d s a t fra Haandværker til Lokomotivfyrbøder, for naar man bliver forfremmet, mener jeg ogsaa, man skal oppebære en Forhøjelse af Lønnen fra Haandværker til Lokomotivfyrbøder, og ikke nedsættes til yngste Svendeløn, som jeg endnu staa paa endda efter 14 Aars Svendetid.

Følgende Eksempel kalder jeg for Forfremmelse. En Haandværker, der samtidig med mig kom paa Centralværkstedet i København, som fast Haandværker, havde jeg for nylig en Samtale med om Løbspørgsmaalet, og hans Svar paa min Forespørgsel om, hvad han havde tjent sidste Aar paa Jernbanen, var til min Overraskelse 2700 Kr., altsaa 1000 Kroner mere, end jeg har tjent. Bedre Lønvilkaar, bedre Livsvilkaar, er Forfremmelse.

En yngre Svend, der for nylig blev antaget som fast Haandværker ved et af Sjællands

Depoter, blev ved Antagelsen budt 46 Øre i Timen, og nu er det ialt 9 Aar siden, jeg kom paa Jernbanen, hvor jeg som sagt endnu staa med mine 45 Øre i Timen og et Forfremmelsesdokument.

Jeg synes, det er nogle interessante Tal, der her fremdrages, og selv om man henviser til Pensionen plus Forfremmelsen til Lokomotivfyrbøder fra Haandværker, saa synes jeg, det er bedst som Haandværkeren at nyde Frugterne af sit Arbejde, medens man lever og arbejder. N. H.

Hver Dag kan have Bud efter Dig! Hjælpefonden kun een Gang om Aaret!

FORSKELLIGT.

Det forenede Velgørenheds Selskab

udleverer i Løbet af Oktober Maaned Skemaer til Ansøgning om Optagelse i Selskabets Drengeskole.

Skolekomitéen ønsker i den Anledning gerne at henlede Offentlighedens Opmærksomhed paa denne Skole, som oprettedes i Aaret 1831 ifølge et Opraab fra nævnte Aar „af Ynglinge drevne af Begejstring ogsaa for den fattiges Oplysning,“ idet de paa tog sig „frit at besørge alle Undervisningstimerne med den Forpligtelse, naar nogen Lærer fratræder, at skaffe hans Plads atter besat.“

Efter denne Grundsætning optager Skolen aarlig indtil 16 af de bedst begavede københavnske Dreng i 9—10 Aars Alderen for gennem seks etaarige Klasser gratis at føre dem frem til Præliminæreksamen, som afholdes ved Universitetet. Mere end 1000 Sønner af ubemidlede Borgere, lavtlønnede Embeds- og Tjenestemænd samt deres Enker er derved forte frem til en fyldigere Udnyttelse af deres medfødte Evner.

Selskabets Skolefond er tilvejebragt dels ved testamentariske og andre Gaver, dels ved aarlige Medlemsbidrag; og Skolekomitéen henvender sig herved til enhver, der er i Stand til at støtte Skolens Virksomhed enten ved saadanne Gaver eller ved at indtegne sig som Medlem af Skolefonden, til hvis Midler der nu mere end nogensinde stilles overordentlig store Krav. Ligeledes henvender Skolekomitéen sig til enhver, der mener at kunne paatage sig nogle faa (2—3—4—5) ulønnede Timer ugentlig i et eller et Par af Skolens Fag.

Indmeldelser og Tilsagn om Gaver og Ti-

mer modtages med Tak af enhver af undertegnede samt paa Skolens Kontor, Aabenraa 29, Telefon Byen 7471, der paa Skoledage er aabent indtil Kl. 4.

Fredr. Dahl, Hans Ræder,
Professor, Formand Dr. phil.

H. Hornbeck,
Præst ved Holmens Kirke

D. Rønne, J. Fink-Jensen,
Mag. art., pens. Skoleinsp. Skolens Inspektør.

Efter at ovenstaaende var sat, modtog vi en Meddelelse fra Centralorganisationens Formand, Hr. Stationsforstander N. C. Henriksen om, at den gratis Skolegang, som det er Selskabets Opgave at byde et Antal velbegavede Dreng, nu i særlig Grad vil blive tilbudt vore Medlemmer samt kommunale Tjenestemænd.

Selskabet skriver bl. a. saaledes: Skolen ønsker derved bl. a. at være til Hjælp for saadanne Hjem, som har økonomiske Vanskeligheder ved at skaffe deres Børn en Undervisning, der svarer til Forældrenes Stand og Stilling og egen Skoledannelse, og det er Skolekomiteen klart, at saadanne Vanskeligheder meget ofte findes i de Hjem, hvor Husfaderens afmaalte Lønning ikke har kunnet følge Forretningens opadgaaende Konjunkturer, og hvor maaske desuden et stort Børnetal eller Forsørgerens tidlige Bortgang truer med at hidføre en social Sænkning af Hjemmet.

Det vil derfor være Skolekomiteen en Glæde, om en væsentlig Del af de Ansøgninger, som aarlig indgaaer til Skolen, maatte fremkomme fra saadanne Hjem, og Skolekomiteen er betænkt paa, for de Ansøgnings Vedkommende, der indsendes fra Statens og Kommunens Embedsmænd og deres Enker, at forlænge Indgivelsesfristen til den 1. December, i hvis nærmest paafølgende Dage Optagelsesprøven afholdes.

Skemaer udleveres, og nærmere Oplysninger faas paa Skolens Kontor, Aabenraa 29, daglig aabent indtil Kl. 4.

Stationsforstander Henriksen skriver her til følgende:

Dette smukke Tilbud viser, at der ogsaa uden for vore egne Rækker hersker Forstaaelse af de fortvivlede Vilkaar, hvorunder Tjenestemændene lever; Forholdene er nu saadan, at Statens og Kommunens Tjenestegørende Embedsmænd naturlig falder ind under dem, „der ved Mangel paa tilstrækkelig lønnet Beskæftigelse eller paa anden Maade er forhindrede i selv at erhverve sig det fornødne“, som det hedder i det gamle Selskabs Vedtægter.

Nuvel — Staten har villet det saaledes; med Tak tager vi mod den venlige Haandsrækning, der bydes os, der er saavist Trang dertil.

FRA RIGSDAGEN.

Finanslovforslaget 1917-18.

I 1915—16 udgjorde den regnskabsmæssige Indtægt af Personbefordringen 28,487,000 Kr. Som Følge heraf tror man at kunde anslaa Indtægten af Personbefordringen for 1917—18 til 28½ Mill. Kr.

Den regnskabsmæssige Indtægt af Gods- og Kreaturbefordringen udgjorde i 1915—16 ca. 39,395,000 Kr. — Det er uden for al Tvivl, at denne betydelige Godsindtægt kun er opnaaet ved de særlige Forhold, Kriststilstanden i Europa har skabt, og vil man derfor anslaa Godsindtægten efter normale Forhold, og ikke sætte den højere end til 31 Mill. Kr. Indtægt af Postbefordring og andre mindre Indtægter udgør ca. 3½ Mill. Kr.

Indtægten for 1917—18 er saaledes budgetteret til 65,714,105 Kr.

Driftsudgifterne er opførte til 55 Mill. Kr. Naar Afskrivning paa Anlægskapital (305,7 Mill. Kr.) foretages, fragaar ca. 3 Mill. Kr., og det budgetterede Overskud forventes at vilde blive ca. 7½ Mill. Kr.

Af Finansloven fremgaaer i øvrigt følgende:

Generaldirektionen. Til Fuldmægtige i Generalsekretariatet foreslaas som Ekspeditionshonorar 600 Kr. aarlig til hver.

En Assistent i Generaldirektionen, der bl. a. varetager Statsbanernes Forhold til Pressen, er paa Grund af Betydningen og Ansvaret ved det ham paahvilende Arbejde, foreslaaet henført til Stillingen som Fuldmægtig.

Tallet af samtlige mandlige og kvindelige Assisterter under Statsbanerne foreslaas forøget med 10 og 3.

For Søfartsafdelingen er ingen væsentlige Forandringer foreslaaet.

Til Værkstedstjenesten ønskes en Ingeniørassistent knyttet til Maskinafdelingens kemiske Laboratorium i Kjøbenhavn. Endvidere ønskes ansat 2 Overassistenter, 1 paa hver af Værkstedbestyrernes Kontor (Kjbh.—Aarhus).

Regnskabsafdelingen ønsker 2 Overassistenter som Arbejdsledere.

Trafiktjenesten. Tallet af Stationsmestre er forøget med 1 i Anledning af, at Gjødstrup Billetsalgssted skal udvides til Holdeplads.

3 Godsekspeditorer ved Kjøbhs. Godsbanegaard og den Overassistent paa Kjøbhs. Personbanegaard, der er Stationsforstanderens nærmeste Stedfortræder, foreslaas henført til 20de Lønningsklasse.

5 Overassistenter af 2. Grad ansættes paa Østerbros St., Esbjerg Godsekspedition, Bramminge, Aalborg og Holstebro St.

. Rangerformanden, der forestaar Blikkenslagerværkstedet i Aarhus, ønskes oprykket til Rangermester.

2 Pakhusformænd ansættes paa Østerbro og Aalborg St., 3 Overportører af 1. Grad til henholdsvis Østerbro, Strib og Fredericia St. 10 Overportører af 2. Grad til henholdsvis Skanderborg, Kjbhvns. Frihavns St., Vamdrup, Frederikshavn, Bramminge, Viborg, Aars, Vejen, Brøndsløv og Aalborg St.

Endelig 233 Portører.

Togtjeneste. Togførernes Antal forøges med 5 og Togbetjentenes med 20.

Banetjenesten. Til Banestrækningen Bramminge—Brande udkræves 1 Overbanemester af 2. Grad, 1 Baneformand af 1. Grad og 8 Baneførere af 2. Grad.

Til Telegraf- og Signaltvæsenet er ingen væsentlige Forandringer foreslaaet.

Maskintjenesten. Lokomotivmesternes Tal forøges med 1; men samtidig nedsættes Lokomotivformændenes Tal med 1. Denne Lokomotivmester ønskes i Aalborg. — Til Bramminge—Brande Banen kræves 5 Lokomotivførere og 7 Lokomotivfyrb.

For at man ikke til Stadighed skal være nødsaget til i væsentlig Udstrækning at anvende Lokomotivfyrbødere som Lokomotivførere til Togtjenesten, samt for at begrænse Antallet af Haandværkere, der gør stadig Tjeneste som Lokomotivfyrbødere, foreslaas Lokomotivførernes Tal forøget med 25 og Lokomotivfyrbødernes Tal med 51. — Det samlede Tal bliver herefter 661 Lokomotivførere og 896 Lokomotivfyrbødere.

I Anledning af Bramminge—Brande-Banens Aabning foreslaar man Vognopsynsmændenes Tal forøget med 1 af 2. Grad.

Driftsudgifter. Til Anlæg af Perrontunnel paa Nyborg St.: 30,000 Kr. Anlæg af et Krydsningsspor paa Tolne St. 56,000 Kr., Udvidelse af Varehus i Aalborg 52,000 Kr., Anlæg af en ny Sporforbindelse mellem Østerbro og Toldboden 40,000 Kr. Udvidelse af Hjørning St. 70,000 Kr., Anlæg af et Krydsningsspor m. m. paa Hanbjerg Holdeplads 60,500 Kr., Tilvejebringelse af Gennemkørselssignaler paa Slagelse—Næstved-Banen 65,000 Kr. Tilvejebringelse af Centralrøgaftæk i Remisen paa Korsør St. 32,000 Kr. Opførelse af en Jernbaneskolebygning 200,000 Kr. Anlæg af et 2det Spor mellem Lersø Rangerstation og Østerbro St. 140,000 Kr. Anskaffelse af en enkeltsporet Skruefærge til Lillebælts-Overfarten (1. Bidrag) 25,000 Kr. (En er under Arbejde). Anskaffelse af en Færge til Gedser Warnemünde Overfarten (1. Bidrag) 25,000 Kr., Udvidelse af Godsbanegaarden (1. Bidrag) 150,000 Kr. Endvidere foreslaas der betydelige Beløb til Spor-

forstærkninger m. m. og til Forøgelse af Statsbanernes rullende Materiel samt Udvidelse af Remiserne 4,556,000 Kr.

Af rullende Materiel, der skal anskaffes, vil vi anføre bl. a. 10 Stk. Persontogslokomotiver à 60,000 Kr. 10 Stk. svære Godslokomotiver à 70,000 Kr., 8 Rangerlokomotiver à 38,000 Kr.

De foreslaaede Persontogslokomotiver er bestemt til Fremførelse af de svære Persontog paa Nord- og Kystbanen efter Boulevardbanens Aabning, til hvilket Tidspunkt det vil blive nødvendigt at anvende en Maskintype, beregnet til saavel forlænds som baglænds Kørsel, og sværere end den nu anvendte Type, som ikke længere fuldt ud magter Trafikken paa de omhandlede Strækninger.

Godstrafikken har i de sidste Aar været i stadig Stigning, og da ikke alene Antallet af Godstonkilometre; men ogsaa Tonkilometre pr. Togkilometer er i stærk Stigning, vil det være nødvendigt at tilvejebringe forøget Trækkekraft til Godstogenes Fremførelse, hvorhos der maa fremskaffes Erstatning for nogle gamle Lokomotiver, der er af forældet Konstruktion, som maa udrangeres.

Den vedvarende Udvidelse af Rangeringen med Lokomotiver paa Banegaardene bevirker, at der tiltrænges 5 Lokomotiver til den daglige Drift, nemlig et til hver af Stationerne Horsens, Kolding, Struer, Roskilde og Korsør. — Samtidig maa tilvejebringes 3 Stk. til Reserve og Afløsning for Maskiner, der er til Reparation.

Af Udgifter til ny Statsbaneanlæg skal vi anføre: Anlæg af en Jernbane fra Funder til Bramminge (7. Bidrag) 1,500,000 Kr., Anlæg af en Jernbane fra Skjern til Videbæk (2. Bidrag) 300,000 Kr., Anlæg af en Jernbane fra Næstved til Hillerød (2. Bidrag) 300,000 Kr., Anlæg af en Godsbanegaard i Aarhus m. v. (2. Bidrag) 700,000 Kr. Dette er i al Korthed de mest interessante Punkter paa Finansloven.

TIL MEDLEMSLISTEN.

Overført fra „D. S. og M. F.“

Th. M. Sørensen, Struer. — S. Sørensen, J. C. Nissen, Fredericia. — C. C. O. A. Jensen, A. Møller Kristiansen, Aarhus. — J. J. B. Birkbo, K. V. Hansen, Esbjerg. — Niels Basse Nielsen, C. P. Clemmensen, O. R. Petersen, M. Rasmussen, Kbhvn. Gb. — V. L. Nielsen, Kbhvn. H.

Optaget i „D. L. F.“

J. Knudsen, Esbjerg. — C. Th. Pedersen, Kbhvn. Gb.

RETTELSE.

Lokfyrb. Thomsen (Tj. Nr. 266) Gb., der i sidste Nr. stod som ikke Medlem er Medlem, den beklagelige Fejltagelse bedes rettet.

Aarsregnskab 1915-16.

Aaret regnet fra 1. April 1915 til det Tidspunkt i 1916 hvor 9. Kreds ophævedes.

Kredsregnskab.

INDTÆGT:	UDGIFT:
Jernbaneforeningens Kredstilskud	Kredsens Delegeretm. i Kh. 10. April 15 114,70
April Kvartal 99,00	Referater af Delegeretmødet 29,50
Juli Kvartal 98,00	Jernbaneforeningens Delegeretmøde
Oktober Kvartal 97,00	i Sorø 19.—20. Juni 15 62,50
Januar Kvartal 97,00	Diæter til Formanden for Rejser og
Indgaaet Ekstrakontingent (Restance) 1,00	Møder 61,75
Kredskassens Underskud 218,39	Diæter til den øvrige Bestyrelse for
	Rejser og Møder 30,46
	Telegrammer, Papir, Porto m. m. 26,61
	Diverse Udgifter —
	Forrige Aars Regnskabs Underskud 254,87
<u>Kr. 610,39</u>	<u>Kr. 610,39</u>

L. S. Høegh,
p. T. Kasserer.

Revideret den 2. Juni 1916. Johs. Henningsen.

Revideret den 6. Juni 1916, A. Carstensen.

Hjælpefondet.

INDTÆGT:	UDGIFT:
Kasseholdning 31. Marts 1915 441,70	Papir og Porto 1,00
Indg. Bidrag f. 31. Marts 15 t. 20, Maj 16 58,00	1 Haandstempel forandret 0,50
	Kasseholdning 498,20
<u>Kr. 499,70</u>	<u>Kr. 499,70</u>

Revideret den 23. September 16.

Johs Henningsen. A. Carstensen,

L. S. Høegh,
p. T. Kasserer.

Hjælpefondets Likvidation.

INDTÆGT:	UDGIFT:
Regnskabets Kassebeholdning 30. Maj 16 498,20	Tilbagebetaling til Medlemmer
Jernbaneforeningens Tilsk. (vedt. 1 Sept.) 50,00	i 1ste Kreds 45,50
	i 2den Kreds 57,50
	i 3die Kreds 90,00
	i 4de Kreds 35,00
	i 5te Kreds 92,00
	Kredsregnskabs Underskud 218,39
	Papir, Porto m. m. samt Afskrivnings-
	arbejde 9,81
<u>Kr. 548,20</u>	<u>Kr. 548,20</u>

L. S. Høegh,
p. T. Kasserer.

Revideret den 23. September 16.

A. Carstensen. Johs. Henningsen,

Jernbaneforeningen. Lokomotivførererkredsen.
Hr. Redaktør!

I Anledning af at 9' Kreds indenfor Jernbaneforeningen faktisk er ophørt at bestaa, skal jeg herved anmode om Plads for Kredsen afsluttende Regnskaber i D. L. T. af Hensyn til, at de kan komme alle interesserede i Hænde.

Jeg undlader ikke samtidigt indtrængende at anmode ærede Kolleger, som ikke allerede er Medlemmer af Hjælpefondet indenfor D. L. F. om snarest at indmelde dem deri, idet de derved yder Hjælp til Selvhjælp.

Kallundborg i September 1916.

Rettelse til Adressefortegnelsen.

Hovedkassererens Adresse er fremtidig Dybbølsgade 14, 4. Sal, Kjøbenhavn B. Slagelse Afd. Nr. 16: Afdelingsformandens Adr. er fremtidig: P. A. Jensen, Svendsgade 8, 2. Sal.



Til gensidig Fordel og Støtte anbefales d'Herrer
Medlemmer udelukkende at anvende

D. D. P. A.'s PETROLEUM

der er ubestridt den bedste der findes.



Pelsvarer

i stort moderne Udvalg
til **LAGERPRISER.**
Lev. Varel. Tlf. Nora 1605.
Bundtmagerforretningen
35. Nørrebrogade 35.
ved ANDREAS PALSHOLM.

Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

Den mest økonomisk og letteste Maade at bruge Husholdnings sæbe paa. Faas overalt.

Samtlige Næringsmidler for
= Sukkersyge. =

"SANA" Skindergade 28,
København.
Tlf. 5650. Forsendes overalt.

PATENTER i Ind- og Udland udtages gennem
NORDISK PATENTBUREAU
Hans Petersen. Istedgade 3. Tlf. V. 3741.



HAFNIA

Samlet Forsikringsbestand
over 257 Mill. Kr.
Samlede Garantimidler
over 71 Mill. Kr.



smykker man sine Stuer om Vinteren og
Haven om Foraaret med

BLOMSTERLØG

Hyacinther, Tulipaner, Crocus, Narciser, Eranthis, Iris
etc. fra

M. JØRGENSEN'S Frøhandel & Planteskole,

Grejsdalen, Vejle, Telf. 731-822-887,
Grundlagt 1884.

Bedste Kvalitet. Største Udvalg. Billigste Priser. — Stort illustreret Katalog sendes gratis.
Ordresamlere antages mod stor Provision.

CHR. HELMBÆK
Nørrebrogade 206
Cigar- og Vinhandel
Telefon Taga 297 y.

12 Fotografier 50 Øre
AMERICAN PHOTO Co.
47. Nørrebrogade 47. E. NIELSEN.
(NB. Billeder kan leveres paa 1 Time)

Vesterbros Skotejshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres **FODTØJ**
Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

KØB hos de Handlende,
der avlerer i Bladet.

J. C. Andreasen & Søn's Skræderforretning

Regnfrakker for Damer og Herrer. Telf. Byen 5010 y.

Frederiksborggade 29²

Ekvipér Dem
altid i

Engelsk Beklædnings Magasin Østergade 6.
HJØRRING.

Udgaar 2 Gange maanedlig. **Redaktion** og **Ekspedition:** Vesterbrogade 98 a², Kjøbenhavn B. Tlf. Vester 2895 v.
Abonnementspris: 2 Kr. 50 Øre aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Ekspeditioner: { For Kjøbenhavn: C. Hansen, Sommerstedgade 22², Telefon Vester 4011.
For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.