

16. Aargang Nr. 21

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN

2. November 1916

De tyske Lazarettog.

Ved Otto Bendixen.

Som typisk Sygevojn for Lazarettogene gælder de prøjsiske Statsbaners ældre 2-akslede Personvogne for 4. Klasse. Disse er byggede med det Formaal for Øje i Krigstid at kunne omdannes til Sygevogne, da det af økonomiske Hensyn ikke godt lod sig gøre at have en speciel Vognpark til dette Øjemed. Ved Krigens Begyndelse havde de prøjsisk-hessiske Statsbaner 10,000 saadanne Vogne i Drift som 4 Klassenes Personvogne, hvoraf de 5000 i Fjor blev omdannet til Anbringelse af Sygebaarer. En Del af disse stod dog endnu i Reserve. Ved Omdannelsen bliver alt det indvendige Udstyr, Bænke og Mellemvægge fjernet, hvorved der dannes et frit Rum til Anbringelse af Bæreindretningerne til de militære Sygebaarer. Vognene har overdækkede Endeperroner, der ved dobbelte Svingdøre staar i Forbindelse med Sygerummet, og da Gelænderet ved Endeperronerne kan lægges ned, er det muligt uden Vanskelighed at transportere Baarerne ud og ind, og dette har navnlig stor Betydning, hvor det drejer sig om Saarede med Knokkelbrud. Forinden Indsættelsen i Lazarettogene faar alle Vognene indvendig en ny lys Overmaling. Gaslamperne kan blændes ved mørke For-

hæng, og desuden besidder hver Vogn en Reservebelysning. Af Hensyn til bedre Renlighed er hvert Vogn gulv belagt med Linoleumsløbere. Største Delen af Togene har Telefonforbindelse med Overlægevognen. Ved smitsomme Syge bliver anvendt Tørvesmuldbækkere for at forhindre Udbredelsen af Sygdomsspirer paa Banelinien. Et stort rødt Kors paa Vognens Langside og paa Taget gør den kendelig som Lazarettog.

Et saadant Lazarettog har med sine 39 Vogne en Længde af ca. 450 m., saa det tager en 5 Minutters Tid at gaa det igennem, og det vejer omkring 600 Tons. Da Vognene af Hensyn til de Saarede maa være stramt koblete, kan kun de kraftigste Godstogslokomotiver trække et saadant Tog med den anvendte Hastighed. Denne var i Begyndelsen 30 km. i Timen, men den er senere for alle Militærtogene sat op til 40 km., da det gør det lettere at passe dem ind i den gældende „Fredskøreplan“.

I Begyndelsen af Krigen søgte Tyskerne at gøre de i Belgien erobrede Personvogne anvendelige som Lazarettog. Men da de ikke viste sig egnede, besluttede man at anvende det tyske Materiel, der forud var bestemt for dette Formaal, og de belgiske Vogne er nu helt gaet ud af Lazarettogene.

Straks efter Krigens Udbrud paabegyndtes en storartet Virksomhed for Stiftelsen af Foreningslazarettog, og ved Midten af Februar 1915 var mere end 100 saadanne til Stede. I alle disse Tilfælde blev Jernbanevognene stillet gratis til Disposition af Jernbaneautoriteterne og Stifterne overtog da Bekostningen af Udrustningen, der gennemsnitlig beløb sig til 50—60,000 Mark. Organisationen af disse Foreningslazarettog laa hovedsagelig i Hænderne paa den frivillige Sygeplejes Korporationer, særlig maa her nævnes røde Kors Foreningerne, Johanniter- og Maltheserridderordenen. For at danne en ensartet Udrustning og Sættelse af Foreningslazarettogene, har Militærforvaltningen udgivet faste Bestemmelser herom. Efter disse maa et saadant Tog ikke overskride 80 Aksler. Det skal ved sin Optagelse af 250 Syge bestaa af en Pakvogn, 1 Magasinvogn, 1 Vogn til Sanitetsmandskabet, 6 Sygevogne for Soldater, 1 Kedelvogn, 1 Vogn til 2 Læger og 4 Søstre, 1 Vogn til den ledende Læge, Transportfører og Regnskabsfører, 1 Sygevogn for Officerer, 1 Vogn med Apotek og Forbindingsrum, 14 Sygevogne for Soldater, 1 Kedelvogn, 1 Køkkenvogn, 1 Forraadvogn og 5 Sygevogne for Soldater. Denne Angivelse viser Vognenes Rækkefølge i Toget.

Da det muligvis vil kunne interessere at høre lidt om de enkelte forskellige Vognes Indretning, skal vi til Slut beskrive et saadant Foreningslazarettog, nemlig det af Deutsche Museum i München (et meget stort og interessant teknisk Museum), stiftede „Bayerske Lazarettog Nr. 2“, der af Kong Ludwig den III. blev stillet til den tyske Kejsers Disposition. Denne anviste atter dette Lazarettog til 6. Armé, hvis Fører er Kronprins Rupprecht af Bayern. Det til 200 Saarede indrettede Tog har et Personale paa 46 Personer, nemlig 3 Læger, 3 Forvaltere, 2 Gejstlige, 3 Pleje-

søstre, 22 Sygepassere, 4 Fyrbødere og Maskinister, 2 Kokke, 4 Soldater og 3 Jernbanefunktionærer. Hele Toget er sammensat af 29 Vogne, nemlig 14 Sygevogne for Soldater med 14 Senge i hver, 1 Officerssygevogn med 7 Senge, 1 Operations- og Røntgenvogn, 1 Desinfektionsvogn, 1 Belysningsvogn, 2 Vogne til Læger, Søstre og Gejstlige, 2 Vogne til hver 10 Sygepassere, 1 Forvaltningsvogn, 1 Køkkenvogn, 1 Køkkenforraadvogn, 1 Magasinvogn til Linned og 3 Pak- og Materialvogne.

Angaaende de enkelte Vognes Indretning skal følgende nævnes: I hver af de 3-akslede Sygevogne for Soldater er 14 Senge, der hver er 2,10 m. lange og 80 cm. brede. De er opstillede ved begge Længdesiderne. Sengene bestaar af Bærebaarer og er altid anbragt 2 over hinanden. Stellet er stødfrit fjedret. Hver Seng har et stilbart Bord, der kan benyttes som Spisebord eller Læsepult. I hver Vogn findes en Servante, som ved Hjælp af et Klaplaag kan benyttes som Skrivebord. Officerernes Sygevogn er i det store og hele indrettet som de Meniges, kun er her blot opstillet 7 Senge. Om Dagen kan de Letsaarede Senge benyttes som Sofa.

Skønt Spørgsmaalet om hvorvidt Operationer i Jernbanevogne er mulig og ønskelig, ikke er forbleven uden stærk Modstand, saa har dog Deutsche Museum udrustet sit Lazarettog med en Operations- og Røntgenvogn. Afgørende herfor var den Kendsgerning, at under Ophold paa Stationer maatte maaske Operationer foretages for at overvinde umiddelbar Livsfare, saa at det vilde være raadeligt at indsætte en saa teknisk fulkommen Operationsvogn som muligt. Denne Vogn har fem adskilte Afdelinger. Midten af Vognen optages af det rummelige Operationsrum, kendetegnet ved et moderne femdelte Operationsbord. Ved Væggene paa begge Sider befinder sig et Instrumentbord, et lille Narkosebord, en dobbelt Irri-

gatorbeholder og en Forbindingsstofspand. Gennem drejelige og indstillelige Vægarme er alle disse Ting lette at naa for Operatøren. Endvidere findes her to store Vaskebækkener og en Dobbeltstander til Haanddesinfektion med Vippeflasker og Skaale. Naturligvis findes ogsaa et fuldstændigt Bestik for alle forekommende Operationer, endvidere fire transportable Beholdere til Medikamenter, Forbindingsstoffer osv., som af en Sygepasser kan bæres efter Lægen i de enkelte Sygevogne. Operationsbordet belyses af en stærk elektrisk Operationslampe med Spejlreflektor. Ved Siden af Operationsrummet ligger Sterilisatoren for Forbindingsstoffer. Endvidere er her en Instrument-Sterilisator, en Kogsalt-Sterilisator og et Instrument-Vaskebækken. Den nødvendige Sterilisationsdamp paa 1,5 Atm. frembringes af en særlig Dampkedel. Apoteket ligger ved Siden af Sterilisationsrummet. En anden Afdeling tjener til Opstilling af Røntgenindretningen, som tillader en hurtig Gennembelysning af Saarede forinden Operationen eller Gennembelysning af Gibsforbindinger. I Tilfælde af Befordring af Syge med smitsomme Sygdomme findes en særlig Desinfektionsvogn, og her kan ved Hjælp af strømmende Vanddampe paa 108—110 Gr. Linned- og Dynebetræk, Puder, Madrasser osv. desinficeres. For at holde Klæder, Lædertøj osv. kimfri, har Apparatet ogsaa en Indretning til Formalindesinfektion. Ogsaa til Udryddelse af Utøj findes Desinfektion under Benyttelse af Kulsyre og varm Luft. Foruden en Dampvaske-maskine for blodigt Linned har den samme Vogn ogsaa et aflukket Rum, et Brusebad for Læger og Sygepassere. Belysningsvognen har til Drift af Dynamoen en 12 HK. Benzinmotor. Tøgbelysningen omfatter 380 Glødelamper. Hver Seng raader over en elektrisk Læselampe; om Sommeren drives Ventilatorerne ved Elektricitet.

Begge Vognene for Læger, Plejesøstre og Gejstlige har Enkeltkabinetter, hver udrustet med en Sovesofa, Klædeskab, en Servante, der kan forvandles til Skrivebord, og et Spejlskab. Lægevognen har desuden Arbejdsværelse for Overlægen. Sygepasservognene har hver 10 Senge og er iøvrigt meget lig Sygevognene. Administrationsvognen har tre Afdelinger, af hvilke Lazaretinspektøren med sit Skrivepersonale har to og et tjener til Rekreation for Læger og Ledsagepersonale.

Køkkenvognens Udrustning bestaar af et 3 m. langt Komfôr, 3 Køkkenskabe, Anretterbord, Hakkeblok og dobbelt Opvaskerbord. Komfuret er beregnet for 300 Personer og har 3 Fyr, 8 Kogesteder, 4 Stegeovne, 1 Vandbeholder til 70 Liter og en Suppekedel til 120 Liter. Kogeindretningerne bestaar dels af Aluminium, dels af Nikkel, de Syges Spiseinventar er emaillet. For at Maden kan naa varm fra Køkkenet til de enkelte Vogne benytter man Kogekasser. Begge Køkkenvognens Platforme har hver et Isskab. Køkkenvognens Udrustning koster ca. 8000 Mark. Køkkenforraadvognen har Plads for Levnedsmidler til 8—14 Dage. Det gennemsnitlige Forraad bestaar af 9 Centner Skinker, røget Flæsk og Pølse, 10 Centner Konserver, 4 Centner Mel og Bælgfrugter, 5 Centner Ost, 125 kg. Kaffe, Kakao, Chocolate og The, 300 Flasker Vin, 600 Flasker Øl og 300 Flasker Sodavand. Blandt Gaver findes altid nogle Fade Øl fra Münchener Bryggerierne. Vognen medfører ligeledes en Vandbeholder til 1000 Liter.

Magasin vognen er ogsaa bemærkelsesværdig. Her findes 650 Tæpper, 600 Skjorter, 1000 Lagner og Pudebetræk, 1000 Haandklæder, Viskestykker og Servietter, 1000 Armbind, Halstørklæder, Lømmetørklæder og 300 Sygeklæder. Værdien af Linnedet beløber sig til ca. 21,000 Mark.

Blandt Lazarettogets særlige Indret-

ninger skal endnu nævnes, en Telefonledning gennem alle Vognene, et Bibliotek, et Harmonium til Brug ved Andagt og endelig en Gramofon for de let Saarede. For at forøge Hyggeligheden er Vognene forsynede med Billeder.

De samlede Omkostninger til Deutsche Museums Lazarettog beløber sig med et rundt Tal til 538,000 Mark, hvoraf 400,000 falder paa Jernbanevognene og 138,000 paa Udstyret. Af sidstnævnte Bidrag har Museet anvendt kontant 85,000 Mark, Resten dækkedes af bekendte Firmaer, som fremstillede Udrustningsgenstandene.

Det bayerske Lazarettog Nr. 2 tør gælde som en mønstergyldig Indretning af sin Art, og man ser, at der her er gjort alt, hvad menneskelig Hjælp formaar for de lidende Soldater.

Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg.

Torsdag den 5. Oktober afholdt Fællesudvalget Møde, Udvalgets Medlemmer med Undtagelse af Lokfører M. Mortensen var til Stede, i hans Sted mødte Lokfører C. A. Lillelund. Af Dagsordenens mange Punkter gav Spørgsmaalet om Repræsentation i den af Generaldirektøren nedsatte Kommission til Undersøgelse af Spørgsmaalene om Indførelse af en ugentlig Fridag, Regulering af Tjenestetid m. m. Anledning til Diskussion. — Da Kommissionen i Henhold til Ministeriets Skrivelse ikke skal behandle Lokomotiv- og Værkstedspersonalets Tjenestetid, vedtoges det enstemmig, at kun Jernbaneforeningen og „Dansk Jernbaneforbund“ skulde repræsenteres, hvorfor der fra Jernbaneforeningen anmeldtes Stationsforstander Henriksen, Sorø By. Assistent Høgsgaard, Købh. og Togfører Christophersen, Esbjerg. Fra „Dansk Jernbaneforbund“, Portør O. Andersen,

Nørrebro, Togbetjent Rodevang, København, og Matros Poulsen, Korsør.

Til Spørgsmaalet om Retsordningen, der ligeledes stod paa Dagsordenen, kunde Formanden meddele, at alle 4 Organisationer havde tiltraadt Forslaget om Nedsættelse af et Udvalg til Behandling af Personalets Retsordning, hertil havde „Dansk Jernbaneforbund“ valgt Matros Kantsø og Forretningsfører Ch. Petersen, Jernbaneforeningen Assistent Schmidt og Togfører Christophersen, „Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation“ Snekker L. Hansen og Remisearbejder Heinze og „D. L. F.“ Lokomotivfører Thygesen og Lokfyrb. K. Johansen. Dette Udvalg har fornylig afholdt et konstituerende Møde.

Endelig drøftedes Spørgsmaalet om Familiebefordring og Frikort, samt Natpenge til Søfartspersonalet.

Ved Mødets Slutning meddelte Formanden, Overassistent Okkels, at han paa Grund af Forfremmelse og Forflyttelse til Viborg saa sig nødsaget til at nedlægge sit Mandat som Medlem af Udvalget og udtalte sin Tak til Udvalgets Medlemmer for behageligt Samarbejde. Forretningsfører Ch. Petersen takkede Hr. Okkels for den udmærkede og fordragelige Maade, han som Formand havde ledet Udvalgets Virksomhed paa, og beklagede, at Udvalget fremtidig skulde undvære hans værdifulde Medvirken. —

Medlemmerne sluttede sig hertil ved at rejse sig.

Det vedtoges endelig, at Næstformanden indtil videre overtog Forretningerne.

Dyrtidstillæg ogsaa for Aspiranter.

Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation, der har rejst Spørgsmaalet om Dyrtidstillæg til de ved Statsbanerne beskæftigede Ekstraarbejdere, har nu modtaget Meddelelse om Spørgsmaalets Afgørelse.

Da denne Afgørelse bl. a. ogsaa tager Sigte paa Lokomotivfyrbøder Aspiranterne, har „D. S. & M. F.“ under 20. Oktbr. tilsendt Kredsformanden for Lokomotivfyrbøderne Underretning om, at Afgørelsens Bestemmelser lyder paa, at alle Ekstraarbejdere, der er antaget med fast Ansættelse for Øje vil være berettigede til Dyrtidstillæg efter Loven af 17. April 1916. Altsaa under samme Regler som Haandværkere efter denne Lov har faaet Tillæg.

I Forbundets Skrivelse tilføjes endvidere:

Vor Forstaaelse af denne Bestemmelse maa tillige være den, at forsaavidt en Aspirant har opnaaet fast Ansættelse i den forløbne Periode, er han berettiget til at faa Tillæg for den første Del, hvor han som Ekstraarbejder har gjort Tjeneste fra August 1915.

Skulde Forbundets Opfattelse saaledes være rigtig, hvad vi absolut anser den for at være, vil en Del af de yngste Lokomotivfyrbødere kunne vente endnu et lille Beløb. Aspiranterne vil ved den trufne Bestemmelse faa en lille kærkommen økonomisk Støtte i disse for dem saa vanskelige Tider.

Administrationen undersøger for Tiden hvor mange gifte og ugifte, der findes.



Norges Lokomotivpersonales Forenings Lønkrav.

Centralstyret for Norges Lokomotivpersonales Forening har til Hovedstyret for Norges Statsbaner indsendt følgende.

TIL HOVEDSTYRET FOR STATSBANERNE!

Paa Norges Lokomotivpersonales Forenings Vegne tillader man sig herved at fremkomme med Andragende om Forhøjelse af Lønnen for denne Forenings tilsluttede Jernbanefunktionærer.

Lønspørgsmaalet har været behandlet af samtlige Distrikters Lokalforeninger og senere

af nærværende Landsforening, og har man udarbejdet følgende Forslag til Satsler:

Lokomotivførere.

Ved Ansættelsen Kr. 2900,00, 4 Tillæg à Kr. 300,00 efter 2, 4, 6 og 8 Aar.

Lokomotivfyrbødere.

Ved Ansættelsen 2100,00, 4 Tillæg à Kr. 200,00 efter 2, 4, 6 og 8 Aar.

Fyrbøderaspiranter.

Ved Antagelsen Kr. 4,50 pr. Dag.

Ved Ansættelsen Kr. 1650,00, 2 Tillæg à Kr. 100,00 efter 1 og 2 Aar.

Timepenge.

I.

- A. Lokomotivførere tilstaaes for Fraværelse fra Hjemmet om Dagen (Kl. 6 Morgen til 6 Aften) 22 Øre pr. Time, der
- B. for Tjenstgøring paa Lokomotiv forhøjes til 25 Øre pr. Time.
- C. Om Natten (Kl. 6 Aften til 6 Morgen) forhøjes Timepengene for Fraværelse fra Kvarter til 25 Øre og
- D. for Tjeneste paa Lokomotiv til 30 Øre.

For Lokomotivfyrbødere fastsættes Timepenge til to Trediedele af, hvad der for Lokomotivførere er bestemt.

II.

- A. Gør Lokomotivfyrbødere Tjeneste som Lokomotivfører, erholdes Timepenge som for Lokomotivførere bestemt.
- B. Gør Fyrbøderaspiranter Tjeneste som Lokomotivfyrbøder, erholdes Timepenge som for Lokomotivfyrbødere bestemt.
- C. Gør Lokomotivførere Tjeneste som Fyrbødere, erholdes dog Timepenge som for Lokomotivførere bestemt.

Højfjeldstillæg.

Tilstaaes med Kr. 450,00 aarlig for Funktionærer, stationerede paa Strækningen Gjeilo—Reime, Bergensbanen, Dombaas—Drivstuen, Dovrebanen, samt det Lokomotivpersonale, som gør Tjeneste over Højfjeldet, uanset Bosted.

Bostedstillæg.

Tilstaaes alle Funktionærer, gifte og ugifte, der er stationeret: Kristiania, Bergen, Trondhjem og Narvik med nærmest omkringliggende Strøg Kr. 400,00 aarlig. Stavanger, Drammen, Fredriksstad, Sarpsborg, Fredrikshald, Moss, Hamar, Tønsberg, Skien og Notodden med nærmest omliggende Strøg Kr. 300,00 aarlig. Øvrige Byer med nærmest omliggende Strøg samt andre bymæssig bebyggede Steder Kr. 200,00 aarlig.

Oftobanetillæg.

Tilstaaes alle ved Oftobanen stationerede Funktionærer med Kr. 500,00 aarlig.

Lønregulativets almindelige Bestemmelser søges bibeholdt som nu.

I Henhold til vor Organisations Beslutning tillader man sig at henstille til det ærede Hovedstyre, at der i Forbindelse med Behandlingen af det ordinære Budget for kommende Termin paa Basis af vort Forslag til Lønsatser for omhandlede Funktionærer blev udarbejdet nyt Lønregulativ, og at dette gøres gældende fra 1ste Juli 1917.

Som Begrundelse for vort Krav, skal man i al Korthed anføre følgende:

Det af Stortinget 1913 fastsatte Lønregulativ bragte en betydelig Fordel, og man troede da, at man i længere Tid skulde klare sig nogenlunde; men det viste sig snart at man tog fejl, idet Prisstigningen paa alle Livsfornødheder begyndte straks med en Stigning, der gjorde, at man ved Verdenskrigens Udbrud 1914 faktisk stod mere ugunstig stillet end før Lønrevisionen 1913.

Bortset fra den enorme Prisstigning, som Verdenskrigen har medført, vil saaledes det her ansøgte derfor kun dække den saa at sige normale Prisstigning.

Man skal yderligere anføre, at eftersom Jernbanenettet udvides, falder Køreturene over længere Strækninger. Der kræves større Præcision og større Kørehastighed i Togene. Vognmateriellet bliver mere og mere moderne, større og kraftigere, men samtidig mere komplicerte Lokomotiver. Tillige er en hel Del af det Arbejde, som tidligere faldt paa Togbetjeningen (Bremsning og Opvarmning af Toget), nu kommet over paa Lokomotivbetjeningen. Følgen er, at Arbejdet bliver baade mere anstrengende og enerverende, ligesom der nu fordres en langt større Specialkundskab for paa en tilfredsstillende Maade at kunne udfylde Pladsen. I Juli 1912 er fastsat Regler for Antagelse og Ansættelse af Lokomotivmænd. Efter disse Bestemmelser kræves der for at blive Lokomotivmand flere baade teoretiske og praktiske Kundskaber end for Maskinister bestemt. Man kan saaledes ikke blive ansat som Lokomotivmand, før man er mindst 21 Aar gammel, har tilfredsstillende Afgangseksamen fra en teknisk Aftenskole (Maskinistskole), 2—3 Aars Værkstedspraksis, 1 Aar i Lokomotivremise og tillige har gennemgaaet med tilfredsstillende Karakter et oprettet Specialkursus for Lokomotivmænd.

Fyrbøderne er ved enhver Lønrevision stadig blevet trykket ned. I 1887 stod disse højere i Løn end Underkonduktører. Ved Lønrevisionen i 1907 blev de trykket ned i Klasse sammen med Baneformænd, Stationsformænd, Skiftekonduktører og Sporskifttere, og ved Lønrevisionen i 1913 blev de atter sat ned i Klasse

under disse, altsaa til Stadighed en Nedsættelse af Arbejdets Værd. Man skulde have ventet det modsatte, da Fordringerne til disse Funktionærer stiger for hvert Aar, og det er nu en almindelig Regel, at Fyrbødere gør Tjeneste som Lokomotivførere i en Aarrække for Ansættelse i Stillingen. Andragender om Forhøjelse af Lønnen for disse har været indsendt baade i 1914 og 1915, og efter de Udtalelser, der er fremkommet, er de indstillende Myndigheder enig i, at Lønnen har været for lav, men paa Grund af Krigssituationen er det stadig blevet udsat.

Rekrutteringen til Fyrbøder sker ved Fyrbøderaspiranter. Disse Aspiranter bliver meget stedmoderlig behandlet, da de ingen Ansættelse faar i Stillingen, og Distrikterne bestemmer deres Løn og Arbejdsforhold. Den Løn, der betales disse, ligger paa et saa lavt Stadium, at Fortjenesten ikke dækker Udgift til Kost og Logis. Følgen er, at de for at faa noget til Klæder, maa leve paa en saadan Kost, at de bliver underernæret, da Kaffe og Brød er deres Hovednæringsmiddel. Hertil kommer, at de udnyttes i Fyrbøderstilling med eksempelvis Tjeneste op til 18 à 20 Timer i Døgnet, og det i en Aarrække.

Disse Aspiranter bliver saaledes uden Ansættelse, Folk, der kun har Pligter og ingen Rettigheder, og er henvist til deres overordnedes Forgødtbefindende, om de skal have nogenlunde leveværdige Forhold eller ikke. Man mener derfor, at disse bør gives fast Ansættelse efter et Aars Prøvetid, og at der fastsættes Lønregulativ for disse i Overensstemmelse med, hvad der her er anført.

Virkningen af, at Lokomotivbetjeningens Løn ligger for lavt, helt fra Aspirant til Lokomotivfører, har allerede gjort sig gældende paa den Maade, at det nu er meget vanskeligt at skaffe sig den nødvendige Tilgang paa Personale. Man har saaledes ikke Anledning længer til at vælge de mest skikkede blandt en Del dygtige Ansøgere, men maa være fornøjet med mindre.

Man maa tage i Betragtning, at med det, der nu forlanges af baade praktiske og teoretiske Kundskaber for at antages i Stilling som Lokomotivmand, og her er der kun Tale om voksne Mennesker, saa bydes der disse ganske andre gunstige Betingelser i det private Liv.

Man mener saaledes, at det er til Jernbanens Skade at holde Lønningerne nede. En Lokomotivmand med sine Tanker stadig henvendt paa, hvorledes han skal klare sine økonomiske Vanskeligheder, er tillige en Fare for en sikker Fremføring af Togene.

Timepenge.

Timepenge udbetales jo for at dække den Merudgift, Lokomotivpersonalet har ved at ind-

tage sine Maaltider udenfor Hjemmet; skal disse da staa i Forhold i Prisstigningen, maa de forhøjes som ansøgt.

Der søges tillige om, at der betales for Lokomotiver i Stedet for Togtimer. Dette er der søgt om ved enhver Revision af Lønningerne. Man mener, at dette er en retfærdig Ordning, da der til Stadighed er en Del, der gør Tjeneste op til en halv Dag paa Lokomotiv udenfor Togtjenesten. Der blev under Lønsatsens Behandling i Stortinget 1907 ogsaa peget paa dette af flere Stortingsmænd.

Ligeledes mener man, at det er et rimeligt Forlangende, at Natten regnes fra 6 Aften til 6 Morgen.

Højfjældstillæg.

Man anser det for mest retfærdigt, at der betales alle paa Strækningen Gjeilo—Reime Kr. 450,00 pr. Aar, ligeledes at der betales til Lokomotivpersonale, der gør Tjeneste over Fjeldet, det samme Tillæg uanset Kosten. Man mener, at Strabadsene er lige store for disse Funktionærer og bør behandles lige.

Strækningen Dombaas—Drivstuen, Dovrebanelen, maa jo ogsaa betragtes som Højfjæld og komme med under samme Bestemmelser.

Bostedstillæg.

Dette Tillæg bør træde i Stedet for den nuværende Huslejegotgørelse og komme alle Funktionærer til Gode, der er bosat i Byer og Byers nærmeste Omegn samt bymæssig bebyggede Landsdele. Det er nemlig ikke alene Huslejen, der er dyrere paa disse Steder, men alle Livsfornødenheder er dyrere i Byerne end paa Landet, og Leveforholdene i sin Helhed kostbarere; skal Prisforskellen dækkes, maa der gives Bostedstillæg som ansøgt og udbetales til alle uanset Løn, ogsaa til ugifte.

Det Krav, som man foran har tilladt sig at fremsætte og begrunde, er, hvad man mener tilnærmelsesvis vil dække den Prisstigning, som har fundet Sted bortset fra Krigen, og som vil svare til Værdien af en Lokomotivmands Arbejde.

Man tillader sig derfor at rette en indtrængende og alvorlig Opfordring til de forberedende og besluttende Myndigheder om at gøre vort Krav til Genstand for en omhyggelig Undersøgelse. Sker det, er vi ikke i Tvivl om, at kravet vil findes at være retfærdigt. Vi er for øvrigt af den Opfattelse, at dets Gennemførelse ikke alene vil være til Fordel for Personalet, men at det ogsaa vil være til stor Fordel for Jernbanens Drift og Økonomi. Det kan nemlig i Længden ikke være heldigt for Jernbanen, at Personalet lønnes daarligere end hos private Arbejdsherrer. Der bør skabes en Etat, der er tilfreds, loyal og arbejdsivrig,

fordi den er befriet fra det Tryk, som de økonomiske Vanskeligheder skaber.

Kristiania, den 30. August 1916.

I Centralstyret for Norges Lokomotivpersonales Forening.

Ærbødigt

Jens Kraft Lund,
Formand.

Ludv. Bauer,
Forretningsfører.

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

De norske Statsbanefunktionærers Lønningsforslag.

Vi optrykker her det Lønningsforslag, der af den norske Jernbaneorganisation er indsendt til Stortinget.

Trafiklærere og Godsinspektører 3500 Kr.,
2 Aar 3750 Kr., 4 Aar 4000 Kr., 6 Aar 4250 Kr.,
8 Aar 4500 Kr.

Fuldmægtige 2700 Kr., 2 Aar 2900 Kr., 4 Aar
3100 Kr., 6 Aar 3300 Kr., 8 Aar 3500.

Overkonduktører 2500 Kr., 2 Aar 2700 Kr.,
4 Aar 2900 Kr., 6 Aar 3100 Kr., 8 Aar 3300 Kr.

Kontorist, Op- og Aflæsnings- og Omlastningsformænd, Formænd ved Tangen Tomter, Styrmand paa Dampskibe ved Randsfjordbanen, Skifteformænd, Portierer og Portnere, Stilverksbetjente og Platformænd 2300 Kr., 2 Aar 2500 Kr., 4 Aar 2700 Kr., 6 Aar 2900 Kr., 8 Aar 3100 Kroner.

Underkonduktører og Vognvisitører 2100 Kr.,
2 Aar 2300 Kr., 4 Aar 2500 Kr., 6 Aar 2700 Kr.,
8 Aar 2900 Kr.

Stationsformænd, Bane- og Broformænd, Baneafd., Haandværkere, Skiftebetjente, Vognskrivere, Bud hos Hovedkassereren, Bremsere, Vognpudserformænd og fuldt udlærte Haandværkere ved Værkstedet 2000 Kr., 2 Aar 2200 Kr., 4 Aar 2400 Kr., 6 Aar 2600 Kr., 8 Aar 2800 Kr.

Telegrafister, Telegrafistinder og Kasserersker, St.betjente og Pakkekørere, Lampe- og Vognpudsere, Vagtmænd ved St. og Værksted, Bane-, Bro-, Fjeld- og Tunnelvogtere, Vognfyrrere og Dæksmænd, ikke fuldt udlærte Værkstedsarbejdere, Kullempere og Materialbetjente 1800 Kr., 2 Aar 2000 Kr., 4 Aar 2200 Kr., 6 Aar 2400 Kr., 8 Aar 2600 Kr.

Lærlinge Kr. 800 stigende med Kr. 60 hvert
1/2 Aar til Kr. 1400.

„Det vil ses af vort Forslag, at dette ikke

paa nogen Maade dækker de siden 1912—13 stedfundne Prisstigninger. Man har nemlig gaaet ud fra, at de Højkonjunkturer, man nu er oppe i, maa forandres, og at Priserne paa Livsfornødenheder maa synke, saafremt det selv med nogen Lønforhøjelse skal blive muligt at opretholde Livet. Man vil dog ikke lægge Skjul paa, at der under Lønsagens Behandling paa vore Foreningsmøder er krævet til dels adskillig højere Sætser end her opført. Specielt er der for Klasse 2 til og med 5 i vort Forslag af vedkommende Gruppe foreslaaet højere Løn. Naar der her ikke er stillet Krav om højere Løn, saa er Grunden den, at man har ønsket at tage økonomiske Hensyn, samtidig som man særlig har villet tilgodese de lavestlønnede Grupper.“

Et lille Fremskridt.

Under 4. Oktober 1916 har Generaldirektoratet ved Ordre Serie H. Nr. 137 meddelt Forandring i (Ordre E. 8) gaaende ud paa, at § 14 1. Stk.: ændres 14 til 30. Denne Ændring betyder et lille Fremskridt; idet Personale, der efter den 1. Oktober i A. udstationeres, erholder fulde Dagpenge i 30 Dage.

Spørgsmaalet, der i sin Tid rejstes af „Dansk Jernbaneforbund“ har længe ventet paa sin Afgørelse, der nu som ovenfor nævnt gaar ud paa at forlænge Betalingen af fulde Dagpenge fra 14 til 30 Dage. Imidlertid maa dette stadig staa som et af de Spørgsmaal, der vendes tilbage til; thi at Statsbanerne i Modsætning til de andre Etater stadig efter en vis Tid ansætter halve Dagpenge for udstationeret Personale, er mere end beklageligt, og havde vi, der ganske vist ikke har været med til at rejse Spørgsmaalet; men været underrettet om dets Forløb, ventet, at den ny Generaldirektør baade havde handlet hurtigere og til lige brudt med Begrebet halve Dagpenge.

Ære den, der æres bør.

Vi kender alle til Ulykken, der ramte Undervandsbaaden „Dykkeren“ i Øresund, hvor Chefen, Hr. Premierløjtnant Svend Aage Christiansen, der kom i Klemme i Opgangen til Kommandotaarnet, ved Sammenstødet med en norsk Dæmper, saa at han døde paa Stedet.

Vi ved alle gennem Pressen, hvilken oprigtig Sorg og Beklagelse, Folket Landet over følte, og vi kender alle, hvilken kongelig Pragt og Ære, der blev udvist ved Begravelsen, mange Guld-

snore, Kanonskud og Koralmusik over høje Dynger Blomsterkranse og Buketter, altsammen noget, der tilkom en saa rask og modig Sømand, der gjorde Marinen og Danmark Ære.

Men hvilken Tak og Ære er der tilflydt de to Mennesker, jeg her vil omtale, nemlig Lokomotivfører C. Larsen og Lokomotivfyrbøder Andersen, begge af Roskilde, der under Sammenstødet paa Forlev St. med det væltede Godstog, forblev paa deres Post, trods det, at de et Stykke forude kunde se, hvilken „Klemme“, der ventede dem, — de kunde været sprunget af Lokomotivet for at redde sig, men begge forblev paa deres Post, til det hele styrtede sammen over Hovedet paa dem, og som ved et Mirakel slap de derfra med Livet, men sikkert begge mærkede for Livstid.

Lokomotivføreren fik nogle lette Skrammer derimod blev Lokomotivfyrbøderens Hænder og Hoved skoldet frygteligt af den udstrømmende Damp, saa at Andersen for lang Tid var fuldstændig ukendelig; men begge har de faaet Deres Nervesystem ødelagt, og det er ikke saa underligt.

Man kan selv tænke sig komme kørende en mørk Januarnat paa Lokomotivet med en lang Række Godsvogne bag sig, og der pludselig viser sig et Stopsignal — trods Gennemkørselssignal paa Stationen; de der kender Banen ved Forlev St. med det stærke Fald, kan tænke sig hvilket Pres Vognene ved den stærke Fart giver Toget, da Lokomotivføreren straks giver Stopsignal og slaar Vacumbremserne ned, og den ubeskrivelige Rædsel, der har grebet disse to Mænd, da de pludselig ser væltede Godsvogne spærre Skinnevejen. Den første Tanke har sikkert været Døden! — I Klemme, skoldet eller brændt op, endnu nogle frygtelige Sekunder, endelig Sammenstødet, der med en frygtelig Kraft skruede en taarnhøj Dyngde af Vogne op over Lokomotivet og delvis knuste dette.

Ud af dette Kaos kravlede de to Mænd, der forblev paa deres Post, som Pligt og Mod bød dem.

Hvem af os andre ønsker en lignende Oplevelse? Efter at Lokomotivfyrbøder Andersen, der er sygemeldt endnu, har forsøgt lettere Tjeneste, men har meldt sig fra, da Nervesystemet er ødelagt, udfører derimod Lokomotivfører C. Larsen Rangertjeneste, da „Billedet“ fra hin Nat stadig spøger, naar Larsen kommer ud paa Strækningen paa en Togmaskine. — — —

Men nu skal jeg tillade mig at forklare Statsbanernes sædvanlige noble og betænelige Handlemaade ogsaa i dette Tilfælde.

Efter at være sygemeldt i nogen Tid, ansøgte

disse to Mænd Generaldirektionen om Godtgørelse af deres Emolumenter i den Tid Sygemeldingen varede, og efter mange Overvejelser og lange Betæneligheder modtog de det naadige Svar fra Generaldirektoratet, „at der i Følge Deres Ansøgning blev tilstaaet Dem en Sum svarende til to Trediedele af deres Tab af Emolumenter, saalænge Sygemelding varede.

Hatten af for det flotte og ærefulde Tilbud. Naar man tænker nærmere over, hvad disse to Mænd har været udsat for ved dette Tøghold, maa man ræddes ved Tanken!

Men Øjeblikkets Frygtelighed og derpaa følgende Svie og Smerte og under tvungne Omstændigheder søge Sygepleje og Rekreation, alt sammen for mulig at komme sig efter den Ulykke, Skæbnen havde udset disse to Mænd til.

Saa tilbydes der disse to Trediedels Godtgørelse ved Tabet af Emolumenter, altsaa en Forringelse af deres i Forvejen saa knapt tilmaalte Løn, „Lønningslov af 1908“. At tænke sig dette flove Tilbud til to Mænd, der fuldt ud gjorde deres Pligt. „Ære den der æres bør!“ er der et gammelt Ord, der siger, og sikkert har disse to Mænd sammen med andre Kollegaer næret et lønligt Haab og Tanke om ikke et Alladinsæble (fra det høje Palads) kunde falde ned i deres Turban i Form af en offentlig Tak med en Paaskønnelse for udvist Pligttrøskab og Forbliven paa deres Post — til Bølgerne lukkede sig over Kommando-taarnet.

Men ingen Fugl i Lunden taler, og en ny Vinter holder sit Indtog, og sikkert tænker disse to Mænd og andre af Lokomotivpersonalet, nej, vent til en Dag, naar der indtræffer et Tilfælde, hvor vi skal mulkteres, saa skal de nok finde os med en Paaskønnelse.

N. H.

Støt Lokomotivpersonalets Hjælpesfond!

En gammel Jernbanemands Erindringer.

Vi har fra J. L. Lybeckers Forlag modtaget ovenstaaende af fhv. Maskinbestyrer H. H. A. Rambusch skrevne Bog, der er forsynet med mange Illustrationer.

Rambuschs Erindringer spænder over Tidsrummet 1854—1882, og alt hvad Forfatteren har medtaget i sin meget interessante Bog, fortæller os paa en meget livfuld og malende Maade om Forholdene fra Banernes første Tid lige til vore Dage.

De første Skildringer omfatter sydslesvigske Bane, hvor Rambuschs Fader var Stationsforstander paa Duwenstedt Station, og man faar et levende Indtryk af Livet og Arbejdet paa denne Bane, der blev anlagt og drevet af et engelsk Firma (Peto, Brassey & Betts) det samme som senere anlagde de jydsk Baner, Forfatteren omtaler indgaaende hele Personalet og alt muligt vedrørende Driften, men omtaler dog med Forkærlighed Lokomotivmændene og Maskinerne saavel fra den Tid som senere.

Vi skal citere et Stykke af Bogen, der viser Forfatteren fra en Side, vi kender saa godt, hans lidt gammeldags Syn paa Nutidens Rørelse blandt Personalet.

Efter at have omtalt, at Personalet fra den sydslesvigske Bane skulde danne Stammen, hvorfra de ny jydsk-fynske Jernbaner kunde forsynes, fortsættes saaledes: Side 55 og 56.

„De havde lært fornuftige Arbejdsmetoder ved den praktiske engelske Drift og fik virkelig Interesse for Tjenesten. Derimod var den nuværende Interesse for mange Fridage og kortere Arbejdstid ganske ukendt.

Hertil bidrog vel ogsaa, at enhver fra de Højeste til de Laveste for en stor Del kunde og skulde handle efter Konduite. Der fandtes nemlig den Gang ikke de senere fremkomne store Biblioteker fulde af mere eller mindre heldige Instrukser, Ordresamlinger osv. Et Politireglement, et Tjenestereglement og et lille Signalreglement var det Hele. Lige saa lidt var der Skoler med tilhørende Eksaminer, og ved Ansættelsen fordredes ej heller nogen som helst Eksamen. Derimod skete Forfremmelser næsten udelukkende efter Vedkommendes Dygtighed og Evner, saa at i det Hele den rette Mand kom paa den rette Plads. Nu bliver den rette Mand ofte forbigaaet, fordi en anden har lidt længere Tjenestetid.“

Afsnittet „Jernbanen under Krigen 1863—64“, da Forfatteren fungerede som Lokomotivfører, er overordentlig interessant, og der fortælles meget malende, om de Fordringer, der da stilledes til Lokomotivmændene. Saaledes maatte Forfatteren og hans Fyrbøder en Tid lang op hver Morgen Kl. 4 for først at slutte Tjenesten henad 11 Aften. — En Præstation, Nutidens Lokomotivmænd ikke gør dem efter.

Der er mange karakteristiske Træk i Bogen, f. Eks. fortælles der, at den Gang man skulde have ansat en Overmaskinmester ved Statsbanerne, henvendte Holst sig til Blair, om han ikke havde nogen Anbefaling fra tidligere Jernbanetjeneste. Det havde Blair ikke, men han havde et Gulduhr med en Inskription paa, at det var en Gave fra Embedsmænd og Betjente ved Maryport—Carlisle Jernbanen.

Paa dette Uhr og paa mundtlig Anbefaling blev Blair ansat i sin høje Embedsstilling.

Vi kan paa det Bedste anbefale denne Bog til alle Lokomotivmænd, fordi den fra første til sidste Side er fornøjelig og let at læse, isprængt som den er med mange smaa Anekdoter, og omhandler mange forskellige Ting af Interesse specielt vedrørende Lokomotiver, Materiel og hvad dertil hører.



25 Aars Jubilæum.



Lokomotivfører R. J. Frederiksen.

Den 1ste November fejrede Lokomotivfører R. Frederiksen sit 25 Aars Jubilæum. Jubilaren begyndte sin Virksomhed paa Banerne allerede 5. November 1882, men var en meget lang Tid i Værkstederne i Nyborg og ansattes den 1ste November 1891 som Lokomotivfyrb. i Assens, tilbage til Nyborg 1. April 1893, hvorfra Frederiksen flyttedes til København den 1. April 1894, men vendte atter tilbage til Nyborg 1. Juli 1895, hvor han forblev indtil 1. Juli 1897, da han ved sin Forfremmelse til 1ste Klasses Lokomotivfyrbøder forflyttedes til Aarhus.

Den 1ste November 1899 blev Jubilaren forfremmet til Lokomotivfører i København og kom til at gøre Tjeneste ved „Sømandsholdet“ i Roskilde for endelig at komme til Aarhus efter Ansøgning 1904. Jubilaren har ført en

meget omflakkende Tilværelse, men har ved sin stille og rolige Færd iblandt os forstaaet at samle sig en stor Vennekreds, der sammen med ham fejrede denne Højtidsfest. Fra Kammeraternes Side blev der vist Jubilaren megen Opmærksomhed.

45 Aars Jubilæum.

Den 30. Oktober var det 45 Aar siden Lokomotivfører A. Munk, Aarhus, ansattes ved Banerne. Munk kunde den 1ste April i Aar fejre 40 Aarsdagen for sin Udnævnelse til Lokomotivfører, og kan til næste Aar den 1ste Juni fejre 45-Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.

Munk er en rask og livlig Mand endnu, trods de mange Aar paa Lokomotivet, han kører saaledes Iltog paa Østbanen den Dag i Dag.

Vi vil ønske Munk hjertelig til Lykke med denne Mærkedag, som det kun er givet faa Lokomotivmænd at naa.

Fra det daglige Liv.

Hr. Redaktør!

De bedes venligst optage følgende:

Den 20. September d. A. har Trafikbestyrelsen i 1ste Kreds udsendt en Ordre omhandlende: „Forsigtighedsregler at iagttage ved Tjeneste paa Københavns Havnebane“.

Den forhen gældende Ordre paa dette Omraade er af 26. Oktbr. 1912, den har saaledes været gældende i ca. 4 Aar.

Nu skulde man tro, naar en ny Ordre udsendes, der da var taget Hensyn til de i Aarene indvundne praktiske Erfaringer, men nej, tro ikke det, man gør den tværtimod mere umulig end den forhenværende, for ikke at sige, at den ved sin Logik bevirker almindelig Munterhed.

Tænk Dem, Hr. Redaktør, at en Stabssergent eller en Murermester, der synes at danne en frivillig Vagt paa Langebro og paa Islands Brygge, og som i Aarenes Løb har gjort deres bedste for at fylde Statsbanernes Papirkurve med Klager, trods det, at der aldrig er sket Uheld, der kan lægges Personalet til Last, — ved den ny Ordning beriges med flere Punkter, over hvilke der kan skrives Klager.

Den ny Ordre indeholder foruden de sædvanlige Forbud om „Stød og Tov paa Havnebaner osv.“ endvidere følgende:

Sporvognskrydsningen ved Langebro.

Naar Toget skal passere Sporvognskrydsningerne ved Langebro, skal følgende iagttages:

1. Rangertoget skal i alle Tilfælde standse foran Sporkrydsningen.

2. Rangerlederen skal personlig betjene Kontrollkontakterne.

3. Forinden Kontrollkontakterne benyttes, maa Rangerlederen sikre sig, at den mod Toget vendende røde Kontrolllampe ikke er tændt, da i modsat Fald Tog er under Fremrykning fra den anden Side af Broen, og denne ikke maa passeres af 2 Havnetog samtidig.

4. Under Forstyrrelser i Signalapparaterne, saaledes at det røde elektriske Lys mod Sporvognene ikke kan gives, skal dette erstattes af Haandsignal, hvortil om Dagen anvendes rødt Flag, i Mørke Haandsignal med rødt Lys.

„Disse Signaler foranlediger Rangerlederne afgivet af en af Togets Betjening, som posteres ved de Standere med rødmalet Bælte, hvorfra der ordinært afgives elektrisk Lys-signal. Haandsignalet skal vises forinden Toget fortsætter Kørslen, og indtil den paagældende Krydsning er passeret.“

„Naar de under Punkt 3 nævnte Kontrollkontakter er i Uorden, maa en fra Amager kommende Maskine pr. Telefon hos Vognkontoret indhente Tilladelse til at passere Langebro.“

Strækningen Amager—Islands Brygge Gb. Station er ca. 3—4 Km., der maa over denne Strækning i eet Træk befordres 20 læssede eller tomme Vogne, men skal den i Punkt 1 angivne Regel overholdes, da vil det være umuligt at trække mere end højst 12—14 læssede Vogne over Broen, et Forhold, der ikke ganske er uden Betydning, naar den daglige Transport over Broen er 200—300 Vogne, men hvorfor da ikke stryge hele denne Bestemmelse, der kun betyder forøget Udgift, f. Eks. til Brændsel, og Tab af Tid, til Skade for Statsbanerne og kun til Glæde for dem, der gaar paa Jagt efter en Klage.

Tænk Dem saa endvidere, Hr. Redaktør, Konsekvenserne af Punkt 2, Rangerlederen skal personlig betjene Kontrollkontakterne, disse Kontakter er anbragte saaledes, at de tænder eller slukker samtidig 2 Signaler for Sporvognene, et paa Amager Boulevard og et paa Vestre Boulevard. Et Tog kommer f. Eks. fra Amager, Toget bestaar af 20 Vogne, Betjeningen: Overportør og to Daglejere, Signalet tændes, en Mand sendes forud med Flag eller Lygte for at advare de vejfarende, 2 Mand i Bremserne, Rangerlederen paa Maskinens Fodtrin til Hjælp ved Udkig — alt i Henhold til given Ordre —, der jo skal overholdes? —

Men er der ikke noget galt ved dette, eller

er det mig, der ikke kan magte den lille Tabel? Bliver det ikke 4 Mand, der skulde være? Alt medens Toget kører videre, kommer jeg dog paa det rene med, at det er mig, der ikke har faaet banket Tabellen godt nok ind, men pludselig rives jeg ud af mine Tanker, tre korte Toner, Rangerlederen har fløjtet Stop — ja, det er jo sandt, han skal jo tilbage for at slukke Signalerne, han gaar de 20—25 Vognlængder tilbage, slukker Signalerne, og saa tilbage til Maskinen igen, imidlertid er der samlet en Række Sporvogne ved begge Ender af Broen, — dersom de da ikke glemmer at respektere Signalerne, hvad der vist er betydelig større Fare ved, end hvis Manden i den bageste Bremse slukkede Signalerne. Synes De ikke, Hr. Red., det er en genial Opfindelse, vel egnet til at fremme Trafikken.

Endelig kommer Punkt 4. „Signalerne i Uorden“. Rangerlederne har støvet Amager rundt paa Kryds og Tværs, har endelig faaet fat i Telefonen og faaet Tilladelse til at passere Langebro, saa begynder Udsendelsen af Posterne, en skal staa ved Vester Boulevard og en ved Amager Boulevard, og det paalægges dem ikke at forlade deres Post, før Toget er passeret, to Mand i Bremserne, en foran Toget for at advare de vejfarende, Rangerlederen stiger op paa Fodtrinet, griber Fløjten — Afgang.

Man kommer saa i Tanke om, at 1 + 2 ikke kan blive 6, hvad saa Hr. Redaktør, hvis Rangerlederne skulde faa i Sinde at raadføre sig med mig?

Findes der en ny Regnemetode, hvorefter 1 + 2 bliver 6, saa lad mig endelig faa den Hr. Red., jeg vilde meget nødig hænge saa gruelig paa'en, ikke at kende den sidste ny Regnemaade, hvorefter 1 + 2 bliver 6.

Men maaske Ordrene er fremkommen af Hensyn til de mange, der attraar disse glimrende vellønnede Stillinger, der findes blandt dem, der er beskæftiget ved Rangeringen, for det maa jo være Meningen, at Ordren skal overholdes, og det vil uvægerlig medføre en Forøgelse af saavel Maskiner som Personale, men det kan jo ogsaa være, at der paa dette Omraade findes en ny Regnemaade, hvor Facitet paa Regnestykket bliver flere Dusører, flere af de velkendte, anerkendende Skrivelser for ikke at have overholdt givne Ordre, hvis Overholdelse vilde have umuliggjort Besørgelsen af den Trafik, der for Tiden findes paa de københavnske Havnebaner.

Jeg skulde ikke have beskæftiget mig med den omtalte Ordre, der, da den kun er uddelt til Trafikafdelingens Personale, aabenbart ikke vedkommer Maskinafdelingen, men da den

i høj Grad vil kunne faa Indflydelse paa vor Tjenestetid, synes jeg, den bør kendes.

Mange med mig havde vel ventet, at Systemskiftet havde medført Reforme — til det bedre ogsaa paa dette Omraade, men det er maaske ogsaa kun et Dødsstik fra Fortiden? —

Der er et Par andre Forhold paa Gb., som jeg samtidig vil fremdrage, der er jo Mulighed for, at disse ved en eller anden sindrig Opfindelse kunde blive forbedrede.

Hvad mener De f. Eks., Hr. Red., om, at man kan finde paa om Natten at endevende Havnen og en Del af Gb. Station for at finde to Vogne, som skal bruges to Dage senere, eller f. Eks. at sende en tom Maskine fra Gb. til Islands Brygge efter Vogne, og lade en anden tom Maskine køre den modsatte Vej, den ene kunde altsaa være sparet, men herom kan jo siges, at det er noget, jeg ingen Forstand har paa, men to Ting ved jeg, at Dispositioner af den Art ikke hører til Sjældenhederne, og at de ofte betyder en Forøgelse af Tjenesten paa 1 à 2 Timer udover den planlagte Tid, men det betyder jo kun lidt, og endnu mindre betyder det Brændsel, der kunde spares, det koster jo omtrent intet for Tiden, Statsbanerne er jo en god Forretning, det er saamænd til ingen Nytte at vise Spar-sommelighed.

Med Tak for Optagelsen

Deres

— k. —

Den ærede Indsenders Betragtninger over den udsendte Ordre er vist ganske paa sin Plads, det synes jo for almindelige dødelige at være vanskelig at finde ud af, hvorledes den Ordre skal praktiseres i det daglige Liv med det Personale, der staar til Raadighed.

Selvfølgelig er det Meningen, at Ordren skal efterkommes, hvortil har man ellers disse, og d'Hrr. der er beskæftiget med Rangeringen paagældende Sted, vil som Hr. „k“ bemærker, sikkert faa tilkendt saavel „Dusører“ som „anerkendende“ Skrivelser, naar det gaar galt, og Ordren ikke har været overholdt. — Saaledes har Forholdet jo altid været ved Banerne, saa langt vi kan huske, og bliver vel ogsaa ved at være saaledes, indtil der kommer saa forstaaende Foresatte, at der i hvert Fald kun blivner Tale om „Dusører“, naar der i Virkeligheden vises grov Uagtsomhed og Ligeegyldighed under Udførelsen af Tjesten. — Der er en anden Side af Sagen og det er den, at det vel egentlig ogsaa er forbudt at følge de udsendte Ordre til Punkt og Prikke (jfr. Ordr. E. 68 § 1 2. Stk.)

Den ærede Indsender kender sikkert Indholdet af denne i Forvejen, og Resultatet er

den gamle kendte Historie: „Tager man Hat-ten op, er det galt, lader man den ligge, er det ogsaa galt. —

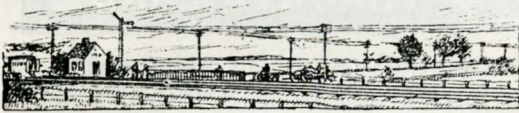
Men en Ordre som den omhandlede, er det dog indlysende maa ændres, den vil, om den skal efterkommes, standse Trafikken paa Havnen fuldstændig efter vore Begreber. — Muligvis er det os der, som den ærede Indsender ikke kan regne; men saa faar vor Undskyldning være den, at vi, medens vi gik i Skole, hverken lærte at regne efter „Kramers“ Regnebog og ej heller gik i den sorte Skole, og det er maaske der, Tampen brænder. — Vi kan altsaa ikke se, at $1 + 2$ kan blive 4, langt mindre 6, naar saa Rangerleder og Rangerfører, som til daglig beskæftiger sig med denne Regneopgave, endnu ikke kan se, hvorledes man bærer sig ad med Løsningen af denne, saa synes det lidt urimeligt at stille dette Forlangende til os, der som sagt ikke kan regne efter „Kramers“ Metode. — Vi kunde tænke os, at man spurgte det Sted, hvor Ordren er kommen til Verden, og der fik Løsningen paa Opgaven, thi det er klart, at Spørgsmaalet kan klares, ellers vilde Ordren næppe være fremkommen. — Vi kan som sagt ikke. — Det kan, som Hr. „k“ tænker sig, ogsaa gerne være, at Meningen er den, at der skal mere Personale beskæftiges med Rangeringen, men at man endnu ikke, til trods for de glimrende Livsvilkkaar, der bydes Tjenestemændene ved Banerne, har faaet antaget nogen. Men for øvrigt kan Folk jo lige saa godt sulte, naar de intet bestiller, som sulte og have rigeligt med Arbejde. — Kan hænde, det er et Dødsstik fra Fortiden, som den ærede Indsender bemærker, lad os da haabe, at Dødskampen maa blive kort, saa vi ikke for ofte skal høre disse og mindes den Tid, der nu ligger og strides med Døden.

Det er meget rimeligt, at Personalet kan faa Tjenestetiden følelig forlænget af den Grund, men saa maa der mere Personale i Tur. Det er jo glædelig, at den Slags smaalige Hensyn er skrinlagt, og saa kan det jo for den Sags Skyld være Personalet ligemeget, hvor langsomt man ønsker, det skal gaa.

I det sidste Stykke kommer Hr. „k“ ind paa et meget vanskeligt Omraade, thi det hører til det farligste, en Tjenestemand ved Maskintjenesten kan tillade sig, at øve Kritik af de Dispositioner, Trafiktjenestens Mænd træffer. Det er, som Hr. „k“ bemærker, sikkert noget, han ingen Forstand har paa, selv om, som han skriver, at han ikke kan begribe, det er nogen Nytte til at endevende Havnen om Natten for at finde to Vogne, der skal benyttes to Dage senere. Det kan vi saamænd ikke heller, det gaar over vor Forstand og midt

ind i Præstens! Saaledes gaar det ogsaa med det andet fremdragne om Rangermaskiner, der løber tomme i modsat Retning, hvoraf i hvert Fald det ene kunde været sparet, at det er Udslag af saa geniale Dispositioner, at det er umuligt for en Rangerfører at følge med. — Det er maaske nok rigtigt, at der kunde spares noget af det „billige“ Brændsel, saa Statsbanerne kunde blive en endnu „bedre“ Forretning, der eventuelt kunde lægge en Smule paa Lønnen; men Herregud: „skidt med hvad det koster, naar bare Tøsen morer sig.“

Red.



Anciennitet og Dyrtid.

I Lokomotiv Tidende af 1ste Oktober d. A. læste jeg to Artikler, en om Anciennitetsregler, og en om Aspiranternes Lønkrav, og jeg kan godt forstaa, at Aspiranterne forlanger noget mere for deres Arbejde, naar der i den private Industri kan tjenes en halv Gang mere. Jeg kom da ogsaa til at tænke paa os, der er ansatte i 1914, og jeg finder, at ingen er daarligere stillet end netop os. Jeg for mit Vedkommende er en af disse og blev antaget som Aspirant 20. Juni 1909, og blev Fyrbøder den 1. November 1914, altsaa efter 5 Aar og 4½ Maanedes Forløb. Nu derimod bliver Aspiranterne forfremmet til Fyrbøder efter 1 Aars Forløb, og mange ikke en Gang 1 Aar, og disse vinder saaledes ca. 4½ Aar hurtigere frem i Anciennitet end os, og det er her, jeg formener den største Uretfærdighed ligger, og jeg har den Opfattelse, at intet var mere retfærdigt, end at vi havde faaet det første Tillæg straks ved Forfremmelsen til Fyrbøder. Nu er det saaledes, at vi faar de 4 Aar paa yngste Lønning i denne Krigsdyrtid, og jeg formener ikke, at nogen kan finde, at vi er for anmassende, fordi vi tillader os at mene, at de 120 Kr. om Aaret, som et Løntillæg vilde have givet os, hvis vi havde været lige saa heldig stillet som Aspiranterne nu til Dags, er et billigt Forlangende, som jeg meget beklager, at vores ærede Hovedbestyrelse ikke for lang Tid siden har kunnet skaffet os med saa vægtige Grunde, som her foreligger. Vi bliver som Forholdet nu er gamle Mænd, forinden vi opnaar højeste Lønning som Fyrbøder, og jeg synes ogsaa det er mærkeligt, at vores Anciennitet ikke kan regnes fra den Dag, vi bliver fast ansatte som Haandværker. Tager man til Eksempel en Stationsarbejder, da er

Forholdet saaledes, at han gaar i 2 Aar, hvorefter han forfremmes til Portør, og der er aldrig Tale om, at nogen gaar længere end andre, og der bliver aldrig den store Forskel som hos os.

Kan eller vil vores Hovedbestyrelse ikke gøre noget for at faa dette Forhold ordnet, eller skal Aspiranterne fra 1909 og 1910 bære hele Byrden af Sparesystemet i Form af et manglende Løntillæg.

K. M. Petersen.

Vi kan følge den ærede Indsender i hans Betragtninger, saa langt som at indrømme, at de Aspiranter, der har gaaet i 4 a 5 Aar og ventet paa Ansættelse som Lokomotivfyrbødere har været meget uheldige i Forhold til de Aspiranter, der kun har været Aspiranter 1 Aar. — Men vi kan derimod slet ikke se, at der er nogen Grund til at bebrejde Hovedbestyrelsen, at den ikke har taget dette Spørgsmaal op til Behandling, fordi de vægtige Grunde Hr. K. M. Petersen synes er til Stede, slet ikke findes! — Det er Hovedbestyrelsens Opgave at fremme alle rimelige Krav, der fremsættes af Medlemmer, men Medlemmerne kan somme Tider gaa og finde rimelige Krav og vægtige Grunde, hvor saadanne slet ikke findes, og det gælder det foreliggende Tilfælde. En Lokomotivfører, der først naar denne Stilling efter f. Eks. 12 Aars Forløb, kunde med lige saa stor Ret forlange et Tillæg i Forhold til en Kollega, der naar Stillingen efter f. Eks. 8 Aars Forløb. Saadan gaar det jo med saa mange Forhold, for nogle varer Oprykningen fra en Stilling til en anden længere end for andre, uden at der dog med Rette kan kræves Erstatning herfor — saalidt som man kan forlange at Statsbanerne skal ansætte Førere eller Lokfyrb., naar der ingen Brug er for disse, lige saa lidt kan man forlange et eller flere Tillæg straks, fordi man mulig har været lidt længere i en Stilling end andre.

Red.

Besøg altid Din Afdelings Møder
naar Du har fri.

Dyrtidshjælpen.

Kan De, Hr. Redaktør, igennem vort Blad oplyse os Enkemænd, som maa holde Husbystyrerinde og føre selvstændig Husholdning, om Grunden til, at vi kun fik halv Dyrtidshjælp. Det er jo naturligt, at en Husholdning, ledet af en Husbystyrerinde, er dyrere, end naar Hustruen administrerer, da man jo ikke kan vente saa stor Økonomi af den førstnævnte. Det kan vel ikke være det ærede

Lønningsudvalgs Mening, at man, naar Hustruen dør, skal ophæve Hjemmet og igen begynde Ungkarlelivet. Jeg formoder, at i de fire Etaters Lønningsudvalg og i Lønningsudvalget i Rigsdagen ikke har været Enkemænd, da de i saa Fald nok vilde have betænkt Enkemænd med selvstændig Husførelse fuld Dyrtidshjælp.

*Flere med Dyrtidsloven
misfornøjede Enkemænd.*

I Lov om Dyrtidshjælp § 2 staar der, at Dyrtidstillæget udbetales med 180 Kr. til gifte, herunder Enkemænd, Enker, fraskilte og fraseparerede, der har Forsørgelsespligt overfor Børn under 18 Aar.

Forsaauidt de „misfornøjede Enkemænd“ har uforsørgede Børn under 18 Aar, tilkommer der dem hele Dyrtidstillæget, ellers ikke. — Vi kan give Indsenderne Ret i deres Betragtninger om Husførelsen, og beklager, at der intet Hensyn er taget til den fremsatte Anke, som vi mener er fuldt berettiget. — Forhaabentlig kan der i den kommende Lov, forsaauidt det bliver en Lov om Dyrtidstillæg — hvad vi oprigtig haaber ikke maa blive Tilfældet, men derimod en Lov om midlertidig Lønningstillæg — blive taget Hensyn til det fremdragne.

R e d.

Dødsfald.



Onsdagen den 18. Oktober afgik Lokomotivfører P. Christensen, Randers, ved Døden i en Alder af 45 Aar.

Afdøde havde været i Statsbanernes Tjeneste i 23 Aar, idet han ansattes 1. Juli 1893 som Lokomotivfyrbøder i Aarhus. Afdøde var et trofast og godt Medlem af Lokomotivmænde-

nes Organisation, for hvilket der gaves tydeligt Bevis ved hans Baare, idet der var sendt Kranse til denne fra mange Afdelinger Landet over, ligesom et stort Følge af saavel Lokomotivmænd som andre Medansatte fulgte ham til hans sidste Hvilested.

Afdøde efterlader sig Hustru og 2 Dotre.



SKIBSHASTIGHED OG PRØVETURE.

Et ganske ejendommeligt Forhold i Skibsbygningsindustrien, der bliver hyppigere og hyppigere efterhaanden som Antallet af Nybygninger i stedse større Grad stiger, er den Kendsgerning, at flere til de mindste Enkeltheder og fra samme Værft ensbyggede lige store Skibe trods lige stor Maskinkraft i Reglen opnaar meget forskellig Hastighed. Man gør sig nu til Dags de største Anstrengelser for at skaffe ensbyggede Skibe ganske ens Betingelser paa Prøveturene, man vælger samme Væjrforhold og rolig Sø, samme maalte Mil, saaledes at forskellig Dybde ikke kan faa Indflydelse paa Hastigheden, man benytter samme Kulsort, Kedelvand og Besætning — og Resultatet er dog i forbavsende Grad forskelligt.

Eksempler herpaa er legio; ogsaa herhjemme kendes de, man forekommer naturligvis oftere paa de store Værfter, der i Reglen bygger flere Skibe af samme Type. Saaledes naaede en Damper i England paa Prøveturen sidste Vinter, med mindre Hestekraft, en Knob større Fart end det til de mindste Detaillerede ensbyggede Søsterskib. En Kanaldamper naaede paa den maalte Mil ved nøjagtig samme Hestekraft og alle andre Forhold lige, over en Knob mere end Søsterskibet, og saaledes kan man blive ved. Foreløbig savner man en Forklaring paa dette Fænomen, omend den noget maa søges i, at Hestekraftberegningen og derigennem Belastningen ikke er ganske fejlfri udregnet. En i enkelte Tilfælde rigtig og tildels sammenfaldende Forklaring faar man igennem Prøveturene med et amerikansk Slagskib. Efter en Række Togter blev begge Slingrøkolene forlænget et godt Stykke agterud, hvorved der teoretisk ikke skulde finde nogen som helst Forandring af Hastigheden. Skibet undergik derefter atter en Række Prøveture under samme Betingelser som tidligere og med samme Deplacement over samme Distance, og nu maatte Hestekraften sættes op med flere

Hundrede for at naa den samme Middelhastighed som tidligere. Forklaringen paa denne Ejendommelighed fandt man i, at Skibet styrede langt lettere end før, saaledes at det for at opnaa samme Fart og udligne de vedvarende Afvigelser fra den lige Kurslinie stadig maatte have betydelige Rorbevægelser, men hver af disse giver imidlertid en betydelig Modstand, der meget hurtig vokser proportionalt med Størrelsen af den Vinkel, Rorfladen slaar ud. Hastigheden forringes altsaa her paa Grund af den forøgede Modstand. Disse Erfaringer lader formode, at en mere nøjagtig og omhyggelig Konstruktion af Rorfladen er nødvendig, og at denne sammenholdt med en yderst nøjagtig Styling har langt mere Indflydelse paa Resultatet af Prøveturene, end man tidligere har anset for mulig.

EN JERNBANEVOGN FOR FISKE- TRANSPORT.

De forenede Staters Bureau of fisheries har i Følge U. S. Commerce reports ladet bygge en særlig Banevogn for Transport af levende Fiskeyngel. Vognen er bygget helt af Staal og forsynet med et Isoleringsslag mod Varme og Kulde. Den er 60 eng. Fod lang, vejer 68 Tons og er beregnet til at bære en Vægt af 16 Tons. Midt i Vognen er der anbragt to Rækker Tanke for Fiskene, der under Rejsen forsynes med Ilt og friskt Vand gennem Pumper, hvis Drivkraft leveres fra en 6 HK. Dampkedel. Denne skal tillige opvarme Vognen om Vinteren, men der findes desuden det i Jernbanetog sædvanlige Opvarmningssystem med Dampopvarmning fra Lokomotivet. Under Vognen findes Reservevandbeholdere, og der er indbygget en Isbeholder, som rummer 1 Ton. I en særlig Afdeling af Vognen er der Køjpladser til Opsynspersonalet, 5 Mand, samt Køkken og et lille Spiserum.

The Bureau of Fisheries fordeler hvert Aar Fiskeyngel til en halv Snes Tusinde Privatpersoner samt til forskellige store af det offentlige drevne Udklækningsanstalter ved de store Søer og ved Floderne. Denne Del af Bureauets Virksomhed har i de senere Aar faaet et ganske enormt Omfang; der leveres foruden mange forskellige Fiskearter Hummer og flere forskellige Sorter Ferskvandsmuslinger. Af disse blev der sidste Aar udsat $4\frac{1}{2}$ Billion, fordelt i samtlige Stater i Alaska.

ET SILOSKIB.

Et Fragtskib af en ny Type har i Følge The Engineer lige gjort sin første Rejse til

Amerika. Skibet, hvis Navn er Milazzo, ejes af et italiensk Rhederi og siges at være det største Fragtskib i Verden, idet det fuldt lastet har et Displacement paa 20,400 Tons. Bunden i Lastrummet har et Gulv af Staalplader, som har Fald bort fra eller henimod Skibssiden; saa Bundens Form bliver som Bogstavet W. Under Lastrummets Bund er der Tunneller langs skibs, hver forsynede med Dobbeltspor. Paa disse Spor kører smaa Vogne, som fyldes med Korn eller Kul fra smaa Udløbsaabninger med Skydelukke i Lastens Bund. Vognene vandrer til Elevatorskakter, en for hvert enkelt Spor, hejses til Vejrs og tippes over en Transportrende, der fører ind over Kajen. Elevatorskakterne er forlængede op over Dækket som en Slags Staalmaster, til hvilke Transportrenderne er befæstede, tilligemed de fornødne Apparater til automatisk Tipning af Transportvognene.

IMPROVISERET OLIEFYLDNING UNDER KEDLER.

Hvorledes man ved Omtanke og praktisk Anvendelse af forhaandenværende Værktøj kan klare sig ud af en vanskelig Stilling, fremgaar af nedenstaaende Beretning, som gengives efter Norsk Maskin Tidende.

Damperen Nordnæs af Bergen afgik for nogle Maaneder siden fra New York og mødte kort efter en orkanagtig Storm, som skyllede 40 Tons Kul bort, der som Reserve laa henstuvet paa Dækket. Rejsen fortsattes stadig under stormende Kuling, saaledes at Kulbeholdningen slap op.

Skibets Last bestod af Petroleum i Tønder, og 1. Maskinmester fandt nu paa at anvende Olien, og anbragte derfor en Art Fyrapparat paa følgende Maade: Varmeledningens Rør til Lukaerne midtskibs aftoges og førtes fra S. B. Kedel op til øverste Ristværk ovenover Fyrpladsen, saaledes at Højden blev 22 Fod. Rørens Dimensioner var $\frac{3}{4}$ "", som forinden formindskedes til $\frac{1}{2}$ "", hvor der anbragtes en mindre Ventil. Herfra førtes to $\frac{3}{8}$ " Rør ind gennem Lufthullerne i Fyrkarmen over Risten, og inde i Fyret gjordes de flade, for bedre at kunne sprede Olien.

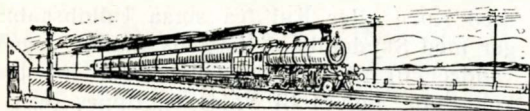
Fra det øverste Ristværk over Fyrpladsen fyldte man nu ved Hjælp af en Tragt Petroleum ned i Ledningen, hvorfra den gennem de flade Rør antændtes og brændte inde i Fyrkanalerne.

I to og et halvt Døgn holdt Skibet sin Fart ved denne Fyringsmaade og naaede uden fremmed Hjælp ind til Londonderry. Forbruget belød sig ialt til 60 Tdr. Petroleum.

METERSYSTEMET I AMERIKA.

I Nordamerika har en Mængde industrielle Firmaer i Følge Scient. American under Krigen forladt det engelske Maalesystem og indført Metermaal.

Grunden til Forandringen maa vistnok søges i Amerikanernes Ønske om at erobre den størst mulige Del af det Marked, som inden Krigen forsynedes fra Tyskland.



GOD BRUG AF ET VANDSTANDS-GLAS.

I det amerikanske Tidsskrift „Railway and Locomotive Engineering“ findes en lille fornøjelig Historie, som vi i det følgende giver.

En gammel Lokomotivfører, som havde kørt Arbejdstog, da Union Pacific Jernbanen var under Bygning, fremdrog Erindringer ved Slutningen af Jernbaneklubbens Møde.

Efter nogle indledende Bemærkninger, mest om de frygtelige Rødhuder, fortsatte han: „En Dag fik jeg en ny Baldwin Maskine, og kørte af Sted til Arbejdsstedet. Jeg havde aldrig før været uden for Civilisationens Omraade, så alle de Indianerhistorier, jeg havde hørt, trængte sig frem i min Erindring. — Hver Dag var jeg paa Udkik efter røde, blaa og grønne Uldtæpper, for om jeg skulde se noget til en snigende Rødhud. Vi havde et Tog med Materiale til Arbejdsstedet, og vilde naa dette til Frokost, hvis vi skyndte os, og som jeg kilede paa.

Omkring Kl. 11 standsede jeg ved en midlertidig Vandstation for at vandforsyne og smøre. Medens Fyrbøderen tog Vand, gik jeg rundt og smurte. Da jeg var færdig hermed, klatrede jeg op paa Førerpladsen og var i Færd med at slukke Faklen, da mit Hjerte for mig i Halsen, thi der stod en stor, svær, fæl Indianer. Han havde et rødt Uldtæppe om sig, en Riffel i Haanden, og hilste mig med et Grynt.

Den Konversation som fulgte var kort.

„Gaa ned,“ sagde jeg.

„Jeg gaar ikke,“ svarede Indianeren.

Den langtuede Oliekande havde jeg i Haanden, og med den sigtede jeg efter Vandstandsglasset, som var i Nærheden af Gæstens Ansiget. Resultatet var udmærket. Førerhuset var lig en Vulkan i Udbrud, men Rødhuden var forsvunden.

O. B.

Statsbanepersonalets Biblioteker.

Nye Bøger.

- Sj.-F. J.-F.
 8931 a Pressens Magasin 1—3.
 8932 7269 Algren-Ussing: Det usle Mammon.
 8933 7303 Oppenheim, E.: Et Ægteskab.
 8934 7312 White, S. E.: Floden.
 8935 7283 Carit Etlar: Højlandsfolk.
 8936 7282 do. Hasting.
 8937 7281 do. Munken.
 8938 7304 Baronesse Orczy: En sand Kvinde.
 8939 7307 Roberts, Ch.: Lykkens lunefulde Spil.
 8940a 7235a Jørgensen, Johs.: Den røde Stjerne.
 8941 7302 Nyrop, Kr.: Er Krig Kultur?
 8942 do. 3 Skrifter om Verdenskrigen.
 8943 7280 Brockdorff, F. Literære Produkter.
 8944 7296 Jensen, Richard: Frøken Gertrud.
 8945 7290 Hansen, Erik: Oceanets Hemmelighed.
 8850b 7217b Rolland, Romain: Jean Christophe II. Morgen.
 8946 7314 Beach, Rex: Indianerpigen.
 8947 7299 Linck, Anna: Karen.
 8948 7287 Gjellerup, Karl: Guds Venner.
 8949 7293 Jantzen, M.: Eventyr og Historier.
 7226 Christensen, Hjalmar: Den hvide Races Selvmord.
 7228 Elvestad, Sven: Fædrelandets Have.
 7229 Erslev, Kr.: Augustenborgernes Arvebrev.
 7234 Høffding, Harald: Den store Humor.
 7238 Petersen-Pauli: Fra engelske Fangelejr.
 7239 Pontoppidan, Morten: Dansk Kirkeliv i Mands Minde.
 7240 Sanday, N. W.: Meningen med Krigen mellem Tyskl. og Engl.
 7243 Schovelin, J., Købmandens Haandbog.
 7244 Nyrop, C.: Det danske Hedeselskab.
 7252 Askov Folkehøjskole: 1865—1915.
 7254 Carlyle: Sartor Resartus.
 7255 Om Heroer, Herodyrkelse.
 7256 Kristensen, M. og Brøndum Nielsen: Gammeldags Skæmt.
 7257 Elbæk: Verdens Herre I.
 8906 7258 Erichsen, Erich: Den tavse Dansker.
 7260 Hansen, K., J. C. la Cour.
 7261 Hellstrøm, G.: Joffre.
 7262 Kure, Jens: Tro og Arbejde.
 7263 Lembcke, C., Lejrspørt.

Bemærk!

Bladforsendelsen.

Medlemmernes Opmærksomhed henledes paa, at det naar Meddelelse sendes Redaktionen om Bopælsforandring, ikke er nok, at den nye Adresse meddeles, men at ogsaa den tidligere Adresse meddeles for at undgaa Standsning i Forsendelsen.

Til Medlemslisten.

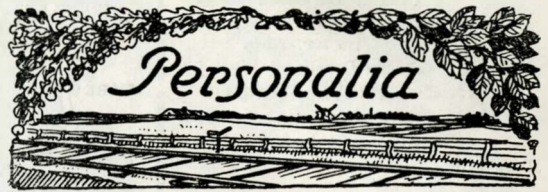
Overført fra „D. S. og M. F.“.

Aspiranterne A. P. Andersen Gb., og H. O. Jacobsen Ki.

Rettelse.

Clicheen i Fig. 9 i „D. L. T.“ Nr. 19 er vendt paa Hovedet, hvorved Underskriften er bleven misvisende.

Glem ikke at sende nødvendige
Meddelelser
til Hovedbestyrelsen og Bladet.



¹/₁₀ 16.

Forflyttede er:

Lokfyrb. J. H. Vrigsted, Kbhvn. G., til Varde.
A. Rasmussen, Korsør, til Herning.

¹⁸/₁₀ 16.

H. N. Carlsen, Slagelse, til Langaa.
S. J. Petersen, Langaa, til Slagelse.

¹/₁₁ 16.

Forfremmet til Lokomotivfører er:

Lokfyrb. J. Lavgesen, Odense, i Fredericia.

**Forfremmet til Lokomotivfyrbøder er
Haandværkerne:**

H. Israelsen, Masnedsund, i Korsør.
J. P. L. Larsen, Gedser, i Korsør.

Navneforandring:

Lokfører L. O. C. Rasmussen, Kbhvn. G 1, hedder
fremtidig L. O. C. Abkjær.

Lokfyrb. A. Christensen, Fredericia, hedder fremtidig A. Kongshøj.



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



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

Godt økonomisk Nyt!

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

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

Samtlige Næringsmidler for
= **Sukkersyge.** =
„SANA“ Skindergade 28,
København.
Tlf. 5650. Forsendes overalt.

C. M. Eilertsen,
Manufaktur & Trikotage.
11, Classensgade 11.

NØRREBROS. VINIMPORT

NØRREBROGADE 178 ↔ TLF. TG. 1300

Rødvin: 80, 90, 100. Caloric Punch: 75, 100. Cognac: 80, 90.

Portvin: 85, 100, 125. Cacao: 75, 100. Martel: 125. Hennessy: 150.

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

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



Tlf. Taga 1118

Moderne Pelssæt 22 Kr.

Ulsters, Costumer, Kaaber
Blaa rundskaarne Nedeerde
fra Kr. 7,50.

samt Dreng- & Piget j.

PRØVELAGERET,

NØRREBROGADE 187, 1.

Altid stort Lager af Rejse-
prøver til ca. halv Pris.



Haslund & Larsen,

Vinhandlere,

Nørrevoldgade 27.

Telefon 1899.

Telefon 1899.

Prima vellagrede Vine og Spirituosa.

La Fleuriste,

Vesterbrogade 82

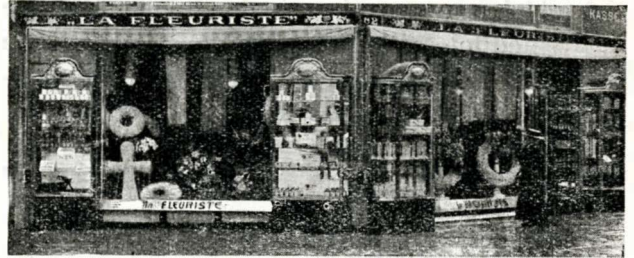
v.d Andersen og
Mortensen.

Stort Lager af
færdige

KRANSE.

Telefon 8428.

KØBENHAVN.



Vesterbros Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres **FODTØJ**

Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

Cigarforretningen

Sønder Boulevard 78

anbefales d'Hrr. Jernbanemænd.
Telefon Vester 629 y.

Emanuel Møller & Co., Vinhandlere,

St. Pederstræde 34 og 36 (ved Vestervold).

Telefoner 4518—2897

Kvaliteten gør Udslaget.

Ved nye Etableringer og eventuelt Skifte af Leverandør vil d'Hrr. Købmænd ikke blive skuffede ved at træde i Forretningsforbindelse med os. Som Grund for dette anføres, at vi siden Etableringsaaret 1895 har opnaaet en meget betydelig Omsætning.

12 Fotografier 50 Øre

AMERICAN PHOTO Co.

47, Nørrebrogade 47. **E. NIELSEN.**
(NB. Billeder kan leveres paa 1 Time)



Pelsvarer

i stort moderne Udvalg
til **LAGERPRISER.**
Lev. Varel. Tlf. Nora 1605.

Bundtmagerforretningen

35. Nørrebrogade 35.

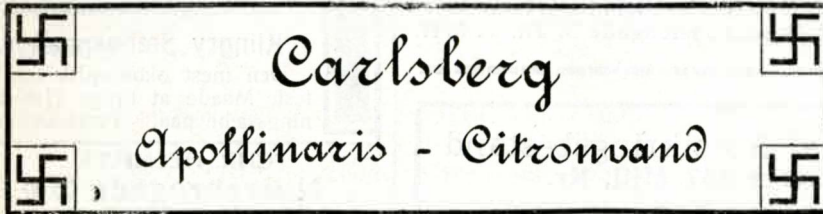
ved **ANDREAS PALS HOLM.**

Johanne Petersen, Blomsterforretning

Specialitet: Smukke og billige Kranse.

:- Leverandør til Lokomotivpersonalets Kransekasse :-

Grundlagt 1885. **Vesterbrogade 16.** Tlf. Vester 2520.



V.H. Jessen, Bageri & Conditori

24. Dvbbølsgade 24 — Telefon 9058 - 3442

anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivmænd med 1ste Kl.s Varer.
Bestilling paa større og mindre Kager til Selskaber modtages.



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,

Grundlagt 1884,

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

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

OVE CHR. OMØE

Fanny Colditz Eft.

**Hj. af Blaagaardsgade og
Korsgade 21.**

All i Manufaktur

Specialitet:

Linnedudstyr fra egen Systue.

B lomster & Kranse-

Forretningen, Dannebrogsgade 57,

anbefaler sig til det ærede
Lokomotivpersonale.

Stort Udvalg af

Potteplanter, Kranse og Dekorationer.
Bestillinger modtages og forsendes overalt.

Tlf. Vester 5342 v. Med særdeles Agtelse
FREDERIKKE CHRISTENSEN,

CARL OLSEN

**SKRÆDER-ETABLISSEMENT
ENGHAVE PLADS 8**

Telefon:

Vester 1081 u.

anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivmænd