



17. Aarg. Nr. 22.

Redigeret af C.M. CHRISTENSEN.

16. November 1917.

## Lokomotivet i Sprogene.

Fra Tysk ved Otto Bendixen.

„Det engelske Locomotion har Begrebet for Stedforandring, og det deraf dannede Tillægsord locomotiv (stedforandrende) bliver tildelt enhver Ting, som ved Selvstændighed er i Stand til at forandre Sted, og i nyere Tid er det i England ved Jernbaneanætnet kommen i foretrukken Brug for Begrebet Dampvogn, hvorfor det ogsaa gik over i det tyske Sprog. Tilhængerne af Læsemaaden „die Locomotive“ forlanger af Læseren, herved at tænke sig en Maskine, og begrundet derpaa Brugen af Hunkønskendeordet, (det hedder die Maschine); der bestaar dog i det tyske Sprog ingen Sprogbrug, ved hvert Tillægsord brugt som Navneord at maatte tænke sig til et tilhørende Navneord. Var det saaledes, da maatte der Locomotiv og das Locomotiv være lige rigtigt med die Locomotive, naar man den ene Gang tænkte sig Dampvogn (der Dampfswagen) og den anden Gang Dampfhest (das Dampfross) hørende til. Hvorledes ser det efter en saadan Brug ud med det tyske Sprogs Bestemthed! Det er dog fuldstændig rigtig sagt: „Tue das Gute und meide das Böse“, (Gør det Gode og undgaa det Onde), skønt der til de som Navneord brugte Tillægsord gute og böse ikke er tænkt noget andet Navneord hørende end die Handlung (Handling). Det vilde af denne Grund være fuldstændig latterligt at sige: „Tue die Gute und meide die Böse.“

Forskellige Regler for Benyttelsen af Intetkøn i den tyske Grammatik, som vi dog ikke i denne Oversættelse skal komme ind paa, lader ligeledes Betragtningen af Lokomotivet som Intetkøn synes det rigtige. Det hedder videre i det nævnte østrigske Tidsskrift:

„Efter Grundsætningerne i alle Sprog, som skelner mellem tre Køn, eller ved Siden af Hankøn og Hunkøn har et Intetkøn, hører Lokomotiv aabenbart det sidste til, saa meget mere som der til Ordet ikke klæber nogen særlig Egenskab, som krævede et andet Køn. Hvorfor da uden Nødvendighed gøre en ny Undtagelse fra Reglen, det er dog anerkendt som rigtigt, naar man siger, das Barometer, das Thermometer, das Hygrometer, hvorfor skal det da ikke være das Locomotiv?“

„I en af de ældste og bedste tyske Grammatiker, Adelung's siges under Tildelingen af Ordenes Køn, at alt, hvad som ikke er virkelig forskellig i Køn, og kan tildeles et saadant, men kommer ind under Begrebet Styrke, Livlighed, Virkning og Virksomhed tildeles Hankøn; hvad man tænkte som blidt, behageligt, lidende osv. blev Hunkøn, medens man overlod til Intetkøn saadant, som man ikke syntes herhen hørende, eller i det mindste ikke vilde udtrykke saaledes. Og nu vil man billedligt set personificere Lokomotivet, den ubændigste Vildfang, Verden vel har set, med Parasol og Tyl og frygtsonnt trippende af Sted! Altsaa endnu en Gang das Locomotiv.“

„Af disse Grunde bekender Redaktionen sig derfor for Brugen af Intetkønskendeordet

foran Locomotiv; undtagelsesvis bliver dog i nogle fra andre Tidsskrifter laante og paa anden Maade benyttede Artikler den gængse Anvendelse af Hunkønskendeordet bibeholdt.

Saa vidt altsaa Beretningen i det østrigske Tidsskrift angaaende Striden om, hvorvidt Lokomotivet skulde være Hunkøn eller Intetkøn, hedde die Locomotive eller das Locomotiv. Medens man i tysk Sprog har tre Køn, Hankøn, Hunkøn og Intetkøn, har vi som

Locomotiv“ paa Banestrækningen Salzburg-Hallein.

Ikke ganske saa gæstfri som det tyske Sprog var de slaviske Sprog overfor Ordet Lokomotiv. I Bulgarsk hedder det dog endnu almindeligt: Locomotiva, ogsaa i Russisk forekommer Ordet Lokomotiv, dog taler de videnskabelige Værker mest om: parowos, hvilket ordret betyder Damptrækker, Dampslæber af par = Damp og wosim = trække,

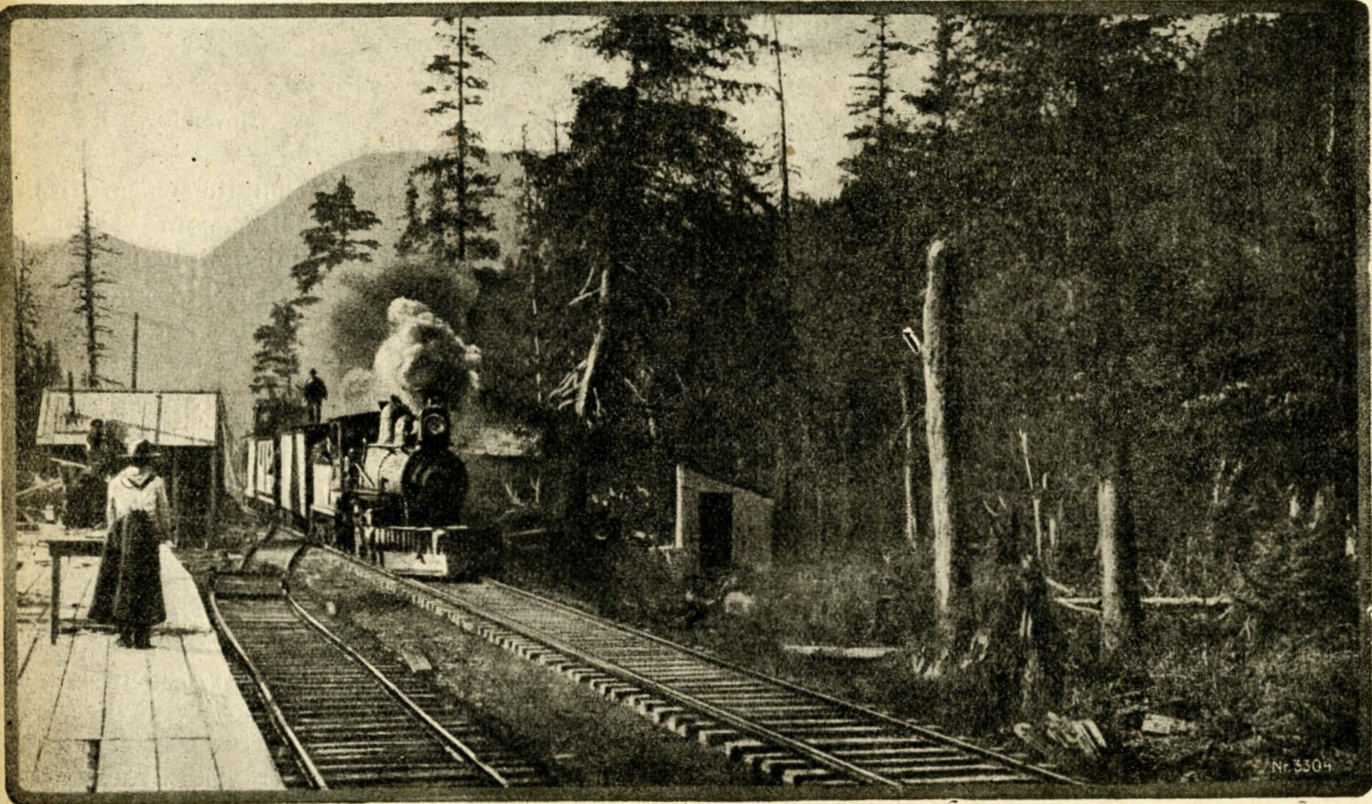


Fig 6. Persontog paa Central Alaska Banen

bekendt paa Dansk kun to, Fælleskøn og Intetkøn, og paa Dansk er Lokomotivet det sidste, idet man siger: et Lokomotiv. Det samme gælder for Engelsk. Dog siger Personalet baade i England og Amerika she (hun) og her (hende) i Omtalen af deres Lokomotiv. Vi skal i en anden Artikel komme ind herpaa. Vi gaar nu i det følgende atter over til Metzeltin's Artikel.

Men Efterverdenen har dog senere bestemt anderledes og hævet „die Lokomotive“ til tysk Sprogbrug. Kun sjelden findes en Levning fra gammel Tid som f. Eks. (i det mindste endnu for faa Aar siden) „Gasthaus zum

slæbe. Det elektriske Lokomotiv hedder: elektrowos. Bulgarenen betegner iøvrigt en Damp med: parowos, medens Serbereren som Russeren derved forstaar et Lokomotiv. Ogsaa Tschetchisk har foruden lokomotiva: parovuz. Damp er hedder paa Tschetchisk: parolod.

Ungarsk har næsten ikke optaget nyere tekniske Fremmedord\*), heller ikke Lokomotivet, det hedder der: gözmözdony af göz =

\*) F. Eks.: Telegraf = táviró, Telegram = sürgöny, Telefon = távteszétó, Electricitet = villamosság, Elektromagnetisme = villamdelejeesség, Dynamit = erömütan o. m. a.

Damp og mozdul = bevæge sig. I Sammensætninger bliver da göz mest udelagt, f. Eks.: györsvonatu mozdonya = Iltøgslokomotiv, fehervonatu mozdonya = Godstøgslokomotiv o. s. v.

ren stærke italienske Indflydelse i Levanten. Men i det tyrkiske Omgangssprog hedder Lokomotiv ogsaa qara vaporu = Landdamper (qara = Land, i Modsætning til Hav: vaporu, det franske vapeur). Folkemunde siger ogsaa

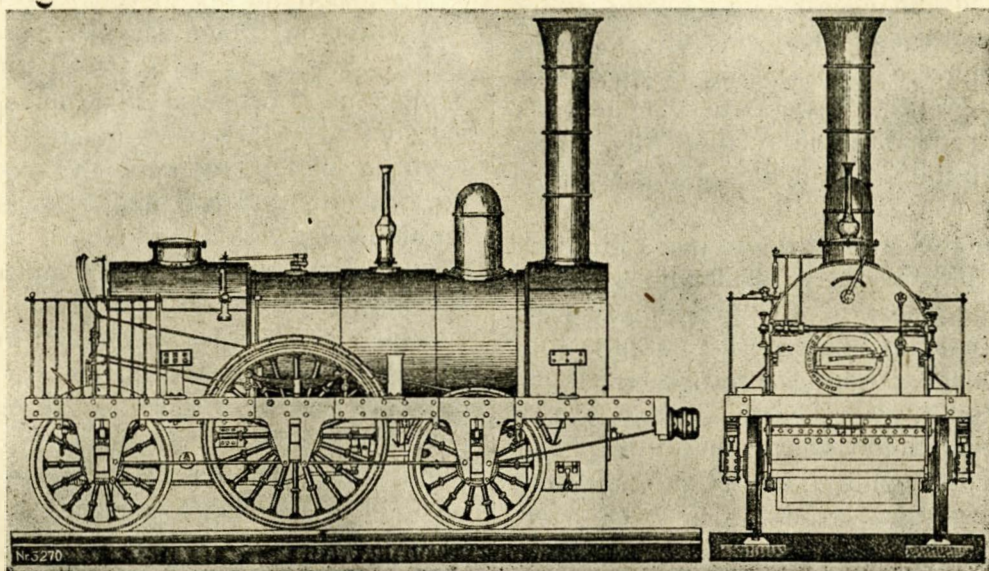


Fig. 7. Adler. Den første tyske Jernbanes Dampvogn (Dampfwagen) Nürnberg—Fürth, aabnet 7. Dec. 1835. Bygget af Stephenson. Vægt 600 kg., Pris 24000 Mark.

Tyrkeren har, som let forstaaelig, i Litteratur og Tidsskrifter fra Fransk overtaget Ordet: locomotif, da dette Sprog jo i Orienten er det mest udbredte blandt de dannede Klasser. Men i Omgangssproget bruger han

seitán araba = Djævlevogn.

Ogsaa Grækeren kender intet Lokomotiv, han kalder det: atmamaxa af atmos = Damp og hamaxa = Vogn, eller atmomikani tu sidirodromu = Jernbanedampmaskine og

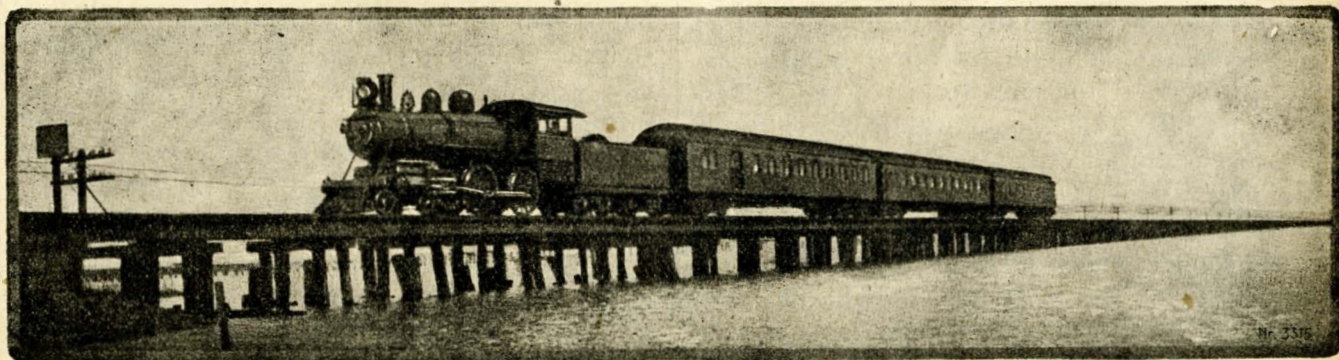


Fig. 8. Midlertidig 3,2 km. lang Pælebro over Galveston Bugten. Galveston ligger som Venedig paa en Ø\*). Broen bliver benyttet af 3 Baner. Den oprindelige Jernbane- og Landevejsbro blev den 8. Septbr. 1900 ødelagt af en Springflod.

Ordet: mākina, som falder særlig godt for ham, da i Arabisk „mihanic“ betyder alt i Forbindelse med Mechanik. Men formodentlig maa det tyrkiske Ord: mākina føres tilbage til det italienske nøjagtig ligedan udtalte macchina fra den navnlig i Middelalder-

i Omgangssproget kort: mikani = Maskine.

Endnu skal ogsaa nævnes det Finske. Her hedder det foruden lokomotiivi ogsaa veturi = Trækker, Slæber, af Udsagnsordet vetää = trække.

\*) I Staten Texas ved den mexikanske Havbugt.

## Dyrtidstillæget.

I sidste Nr. af „Dansk Lokomotivtidende“ har Hr. Lillie skrevet en udførlig og klar Artikel om den tilendebragte Dyrtidstillægskampagne, og jeg kan egentlig kun tilføje, at jeg ganske kan tiltræde det fremsatte. Navnlig kan jeg understrege, at Lokomotivpersonalet overalt har hævdet, at de ansaa Tidspunktet for ubejligneligt men at de ikke vilde lade „Dansk Jernbaneforbund“ staa alene dersom Kampen udbrod.

Denne Opfattelse brød ogsaa paa Delegeretmødet saa fuldstændig al Modstand, saaledes at Beslutningen om at deponere Opsigelserne, dersom Forhandlingerne ikke skulde føre til et forsvarligt Resultat, vedtoges med alle Stemmer mod 1. Forskellen paa vor og paa „Dansk Jernbaneforbund“s Beslutning var den, at sidstnævnte vedtog at indkalde Opsigelserne straks, lydende paa 1. Oktober, medens vi ikke havde fastsat nogen Termin og kunde altsaa forhandle uden at være underkastet dette bestemte Tryk at skulle være færdige inden 1. Oktober. Naar forskellige af „Dansk Jernbaneforbund“s, saavel som forskellige af „Jernbaneforeningen“s Medlemmer har villet paastaa, at det var Lokomotivpersonalet, som er Skyld i, at der ikke opnaedes større Resultat, fordi vi ikke havde vore Opsigelser inde, saa vil jeg bede Medlemmerne læse Hr. Lillies Redegørelse endnu en Gang, og jeg er overbevist om, at man hurtig vil komme til det Resultat, at dersom der er noget i den Paastand, at en hel Organisation bærer Skylden for det mindre gode Resultat, saa er det ikke os.

Jeg tror imidlertid ikke noget saadant, og lægger heller ingen Vægt paa den fremsatte Paastand, nej, Aarsagen til at vi ikke naaede længere frem var nærmest, eller maaske rettere udelukkende den, at Tidspunktet var os imod.

Tjenestemændene maa i sine Lønkonflikter ligesom Arbejdere i private Erhverv regne med Konjunkturerne. Er disse nedadgaende, saa kan der selsagt ikke opnaas saa store Løntillæg, som naar det modsatte er Tilfældet.

Nu ved vi jo alle, at Konjunkturerne netop

nu er stærkt nedadgaende, ikke paa Grund af Overproduktion; men paa Grund af Mangel paa Raavarer, og derfor ser man det Særsyn, at Industrien maa indskrænke sin Produktion trods det, at der paa Markedet er Mangel paa næsten alt og altsaa fortsættes Prisstigningen.

Og eftersom Tiden gaar, ser man denne Tilstand udvikle sig med stor Hast, hver Dag bringer sin Forøgelse af de arbejdsløse, saa vel som hver Dag bringer sin Prisforhøjelse. Dette er et Faktum som Organisationen under Forhandlingerne maatte regne med. Vi kunde ikke gaa i Strejke den 1. Januar for at opnaa yderligere et Par Hundrede Kroner samtidig med, at der var Tusinder og atter Tusinder af arbejdsløse, og maatte derfor tage til Takke med noget mindre end vi havde stillet Krav om, og meget mindre end Dyrtiden berettigede til. Vi kunde paa daværende Tidspunkt ikke slaa os igennem; men derimod havde vi ventet nogen større Forstaaelse hos Regeringen.

Men vi maa tilstaa, at Forstaaelse var ikke netop det vi mødte. Det skulde da være den Forstaaelse, eller om man vil, Fortrøstning hos Regeringen, at den var den stærkeste i Øjeblikket, og den vilde vide at benytte sig deraf. Nej, hverken Regeringen eller de politiske Partier viste os Forstaaelse eller Imødekommenhed, og ej heller blandt Pressen — naar man lige undtager den Ferslew'ske — har et eneste Dagblad taget Ordet for Tjenestemændenes Sag. Først da Forhandlingerne var sluttede, og Loven kom til Behandling i Rigsdagen, fandt alle vore Venner Mælet. Nu, da det hele var afgjort, var der næsten ingen Ende paa alt det gode, man vilde gøre mod os.

Alle Ordførerne aabenbarede sig nu som vore sande Venner, og vilde nu yde os alt; ja, Højre drev endog sin Kærlighed saa vidt, at Partiet vilde have Lovens Behandling udsat for at faa Lejlighed til at vise, hvad det var for noget godt og stort, man fra den Kant undte os. Skade kun, at al den Sympati og Velvillie navnlig havde sin Styrke der, at komme, da det hele var forbi.

Tjenestemændene har i denne Kampagne lært, at de i Fremtiden maa stole paa sig selv, paa sine Organisationer og paa sin indbyrdes

Solidaritet. Vi skal ikke bygge vor Fremtid paa de politiske Partiers Velvillie; men paa vort Sammenhold, underbygget af nogle solide Fagforeningskasser. Dersom Tjenestemændene vil forstaa dette, saa kan vi næste Gang naa nærmere mod Maalet.

M. Mortensen.

Ingen udenfor Lokomotivpersonalets  
Hjælpefond

## Fra Finanslovdebatten.

### Pladsopsigelserne.

Finanslovens første Behandling begyndte 17. Oktober og sluttede efter mange lange og force-rede Møder den 29. s. M.

Denne tilbagevendende aarlige Debat var i Modsætning til de senere Aars Forhandlinger baade livlig og periodevis interessant; man mærkede paa samtlige Talere, at vi nærmer os Valget. — Vi skal imidlertid ikke fordybe os i politiske Betragtninger, men ganske kort anføre det, der under denne Debat havde Adresse til Tjenestemændene og forskellige Udtalelser, der har særlig Interesse for Lokomotivmændene.

Tjenestemændenes Stilling ved Dyrtidstillæggets Behandling blev af Klavs Berntsen gjort til Genstand for Omtale. Hr. Berntsens bekendte Udtalelse om Tjenestemændenes Mangel paa Opdragelse og Indenrigsministerens Svar i Odense, danner det egentlige Grundlag for Hr. Berntsens Spørgsmaal til Regeringen. Efter „Rigsdagstidende“ udtalte han følgende:

Til Slutning vil jeg omtale et Spørgsmaal, som ikke er blevet berørt af nogen af de foregaaende Talere. Det er Spørgsmaalet om Tjenestemændenes Ret til at strejke; dette Spørgsmaal: Kan det forenes med Tjenestemændenes Stilling i Samfundet at gaa fra deres Embede, naar de ikke er fornøjede med de Lønninger, der gives dem af Lovgivningsmagten, og saa overlade Samfundet til dets Skæbne? Det forekommer mig, at jeg har haft Ret til at stemple en saadan Optræden som et revolutionært Skridt, og det glæder mig at have lagt Mærke til, at jeg ikke staar ene i denne Opfattelse. Jeg har med Interesse opfrisket i min Erindring, hvad et æret Medlem af Regeringspartiet, det ærede Medlem for Københavns 2den Valgkreds (Ivar Berendsen),

derom udtalte allerede i 1911, og jeg har læst en Afhandling, som det ærede Medlem har skrevet om dette Spørgsmaal i „Tilskueren“ for Aaret 1911, og hvori han bruger et endnu stærkere Udtryk, end jeg har brugt, idet han siger, at naar Tjenestemændene vil strejke, vil nedlægge deres Arbejde en bloc, saa er det Oprør. Jeg kunde ønske at vide, hvorledes Regeringens Stilling er til dette store og vigtige Spørgsmaal. Jeg tvivler ikke om, at det ærede Medlem for Københavns 2den Valgkreds fremdeles fastholder sit Standpunkt, ja, jeg ved det af Erfaring, idet det ærede Medlem — det har jeg set af „Dansk Toldtidende“ — har modtaget fra sin Organisation en Formular, som han blot kunde sætte sit Navn under for at begære sig fritaget for sin Tjeneste, men har sendt den tilbage med den Erklæring, at den vilde han ikke tiltræde. Og det ærede Medlem føjede til, at hvis nogen i hans Etat spurgte ham, om man skulde gaa med til en saadan Nedlæggelse af Arbejdet, vilde han advare derimod. Ja, det ærede Medlem henviste endogsaa til Bestemmelserne i Straffelovens §§ 142 og 144. Ministeriet har ved sin samlede Optræden denne Gang forhindret, at den Trusel, som var udstedt, blev til Alvor. Og det kan jeg kun paaskønne. Ganske vist kom jeg, medens Forhandlingerne stod paa, noget i Tvivl om, hvorvidt Indenrigsministeren var enig med sine Kolleger, idet jeg til min Forbavselse saa, at han baade i Jylland og paa Fyn havde udtalt en varm Ros og Paaskønnelse af Tjenestemændenes Sammenhold og Optræden, og det paa et Tidspunkt, da han maatte vide, at Ministeriet og særlig Finansministeren forhandlede med Tjenestemændene om det, som Ministeriet var blevet enig om at tilbyde. Men jeg ser ogsaa af en Erklæring, som Minister uden Portefeuille (Stauning) har afgivet i „Social-Demokraten“, at Ministeriet var enig om, hvad det vilde tilbyde Tjenestemændene, og det vilde det staa fast paa, og da Tjenestemændene gav efter og frafaldt en Del af deres Krav, blev denne Fare for Samfundet afværget for denne Gang. Men man er jo ikke tryk for, at saadanne Spørgsmaal ikke kan komme igen, og jeg ser, at Tjenestemændene i et Blad, der hedder „Dansk Folketidende“, har skrevet følgende: „Uden Virkning har Aktionen ikke været. Man regner med, at denne Kraftanstrengelse har bragt os Gehør i større Omfang, end vi ellers kunde have ventet, og det har sikkert sin store Betydning, at Stats-tjenestemændene har ladet Rigsdagen forstaa, at Muligheden for en kollektiv Opsigelse ikke er udelukket og kan komme til at foreligge, hvis man ikke i Tide skænker Organisationernes Henvendelser tilstrækkelig Opmærksomhed“. Dette er jo en ny Trusel, om end i en blidere Form end tidligere. Jeg har den Opfattelse, at der kun er een Myndighed, der giver Lønningslove, og det er ikke Tjenestemændenes Organisationer, men Rigsdagen. Jeg har ogsaa den Fortrøstning, at der næppe er noget Medlem i denne Sal, endsige noget Parti, der har stillet sig uvilligt til at give et rimeligt Dyrtidstillæg under disse Forhold, og det har man vist i Gerning. Derfor gør Tjenestemændene bedre i, i Stedet for at true Rigsdagen, at stille sig paa For-

handlingens Standpunkt, og vi har jo en Fortid, der viser, at Rigsdagen er lydør og velvillig overfor rimelige Krav. Men der er Grænser for, hvad Statskassen kan bære, og at man under Forhold som de nuværende kan faa i Sinde at forlade sin Stilling i Statstjenesten, lade Jernbanerne staa stille, lade Post- og Telegrafvæsenet og alle de forskellige Samfundsinstitutioner hvile, det har undret mig. I en Tilstand som den, vi nu lever i, maa vi alle sammen føle Trykket af Vanskelighederne, og ikke en enkelt Klasse eller Organisation har Ret til at sige: Vi vil have akkurat de samme Vilkaar nu, som vi havde, da Krigen begyndte. Det er Rigsdagens og Regeringens Pligt at tage noget Hensyn til, hvad Staten kan bære.

Men nu vil jeg gerne spørge den ærede Finansministeri der jo særlig har ført disse Forhandlinger, om de Opsigelser, der var truet med, var indkaldte til Organisationerne og foretaa hos disse som en Trumf i Baghaanden paa det Tidspunkt, da Finansministeren paa Regeringens Vegne indledede Forhandling med Organisationerne. Det ved jeg ikke noget om, men det vilde have nogen Interesse at vide, om denne Trusel laa i Baghaanden, om der fra flere Hundrede, maaske Tusinde Tjenestemænd var indsendt Opsigelser, der laa hos Organisationerne parate til at deponeres for det Tilfælde, at Regeringen og Rigsdagen ikke skulde give efter for Tjenestemændenes Krav. Men dernæst vilde jeg ogsaa gerne vide — for det har sin Betydning for Samfundet i det hele taget —: Hvordan er Regeringens Stilling til dette store og vigtige Spørgsmaal? mener den, at det virkelig gaar an at lade Statsfunktionærerne være i den Mening, at de kan strejke ligesom civile Arbejdere? Jeg mener, det vil kave sin Betydning, om Lovgivningsmagten, navnlig Regeringen, tilkendegav sin Opfattelse af dette Forhold, og jeg vil haabe, at Regeringen har den samme Opfattelse, som det ærede Medlem for Københavns 2den Valgkreds (Ivar Berendsen) har gjort gældende, og som jeg ogsaa har gjort gældende.

Ivar Berendsen redegjorde derefter nærmere for sin Stilling overfor Pladsopsigelserne og sluttede med følgende Udtalelse:

Det var netop Grunden til, at jeg var uenig i, hvad der foregik i September. Ikke fordi det var Strejke, for det var det ikke, det var Opsigelse af dem, som var ansatte paa Opsigelse. Der var deponeret en Opsigelse paa 3 Maaneder, hvorefter de skulde gaa over i det aabne Marked, det er legitimt, selv om det sker en masse, og de fast ansatte vidste vi intet andet om, end at de vilde søge eller maaske vilde søge deres Afsked pr. 1. Januar n. A. Hvorvidt det vilde blive til Strejke eller ikke, vilde først vise sig, naar de fik at vide, om deres Afskedsansøgninger var bevilgede eller ikke. Nej naar jeg er uenig med de fast ansatte Tjenestemænds Ledelse og offentlig udtalte, at jeg var det, som det ærede Medlem rigtigt fremhævede, var det, fordi jeg fandt, at her blev

det alvorligste og sidste Middel, som ingen kan fraskrive sig Ret til at benytte — Ansøgningen om Afsked og Muligheden for at bringe sig under Straffeloven derved —, benyttet i taktisk Øjemed, og jeg synes ikke om, at man skal være tapper med den Bagtanke, at der ikke bliver Brug for Tapperheden. Det var Grunden.

Folketingsmand L. Rasmussen (Fredericia) fik senere Ordet og drog Sammenligninger mellem andre Erhvervs Stilling overfor Regeringen. Han udtalte som Svar til Klavs Berendsen følgende: „Det er Lovgivningsmagten, der tager Bestemmelse om under hvilke Vilkaar Statens Tjenestemænd skal arbejde og hvilket Vederlag de skal have. Men i anden Række bliver det dog Tjenestemændene, der maa bestemme om de kan arbejde under de Vilkaar eller om de maa søge sig anden Beskæftigelse. Jeg synes, der her er to Parter, der har Rettigheder hver paa sit Omraade“.

Da Ministrene fik Ordet, udtalte Konsejlspræsidenten følgende:

Det ærede Medlem fra Assens (Klaus Berntsen) omtalte Statstjenestemændenes Forhold og udbad sig Ministeriets Mening angaaende Spørgsmaalet om, hvorvidt Statstjenestemændene har Ret til at strejke. Jeg vil hertil sige med Wessel: „Den Dommer blader i sin Bog omhyggelig“, men finder intet deri, hvoraf man kan se, at det er forbudt Tjenestemændene at strejke. Men dermed er ingenlunde givet, at de har Ret til at strejke, for det staa heller intet Sted skrevet, at de har denne Ret. I den skrevne Ret kan man derfor ikke læse noget om dette Spørgsmaal. Men der er næppe noget forkert i dette. Det er nemlig et af de Spørgsmaal, der maa besvaers af Livet selv. En teoretisk Undersøgelse af Berettigelsen af at foretage Skridt, af hvilke Hundrederusinders Ve og Vel afhænger, har efter min Mening ikke stor Værdi. I Sager, hvor det drejer sig om saa meget, vil Teorien ikke have megen Magt. Jeg tror derfor, at dette Spørgsmaal er et af dem, som man skal være forsigtig med at lovgive om, for det kunde være, at Livet brød sig sin egen Vej forbi Loven, saa at dens Ord kun blev tomme og betydningsløse. Hvis man f. Eks. havde en Lov, der forbød Tjenestemændene at strejke, men Tjenestemændene fandt deres Kaar aldeles utaalelige og samtidig var overbeviste om, at de kunde faa en fyldestgørende Forbedring, naar de gjorde Strejke, at altsaa en saadan Strejke vilde lykkes for dem, og at der ikke var nogen anden Vej for dem til at opnaa en Forbedring af deres utaalelige Kaar, betvivler jeg meget, at en Lov vilde være en absolut Hindring for, at en saadan Strejke brød ud. Jeg mener ikke, at en saadan Lov vilde være helt betydningsløs, den vilde nok lægge nogen

Dæmper paa saadanne Bestræbelser, men jo utaaeligere Tilstanden blev, desto voldsommere vilde Gemytterne naturligvis bevæges, og en skønne Dag vilde ske, at Strejken alligevel kom. Man maa regne med, at en Lov paa et saadant Omraade kun har Betydning indtil en vis Grænse.

I det foreliggende Tilfælde maa jeg anse det for en stor Lykke, at Konflikten, som man ikke uden stærkt Forbehold kan kalde en Strejke — det hævdedes nemlig hele Tiden fra Tjenestemændene, at de ikke truede med Strejke — blev afværget, og at det ved det samlede Ministeriums enige Optræden lykkedes at tilvejebringe en Ordning, og jeg tror, at alle forstandige Tjenestemænd anser det for en stor Lykke, at man paa denne rolige Maade kom til en saadan Ordning. Paa den direkte Forespørgsel herom skal jeg svare, at jeg antager, at Opsigelserne med 3 Maaneders Varsel fra den 1ste Oktober 1917 til den 1ste Januar 1918 i stort Omfang var deponerede hos Organisationernes Bestyrelse, men jeg kan ikke med Sikkerhed sige i hvor stort Omfang. Under Forhandlingerne med Finansministeren og mig har dette Spørgsmaal nemlig ikke været fremme til Drøftelse, og det kom — lykkeligvis — aldrig dertil, at Opsigelserne blev indgivet til Ministeriet. Hvis Opsigelserne var blevet indgivet, vilde dermed en anden og helt ny Situation været indtraadt. Men jeg skal under de foreliggende Forhold ikke give mig til at udvikle, hvilke Følger dette sandsynligvis maatte have haft. Det trak op til en stor Konflikt mellem paa den ene Side Tjenestemændenes store Organisationer, paa den anden Side Regeringen og det aldeles overvejende Flertal i Rigsdagen, og en saadan Konflikt kunde jo have haft de alvorligste Følger. Det er lykkedes at afværge en Konflikt, og jeg vilde finde det uklogt, om man nu gav sig til at rippe op i en bilagt Konflikt.

Selvfølgelig gav Konsejlspræsidentens Udtalelser Anledning til yderligere Diskussion, og baade Klavs Berntsen, L. Rasmussen, Indenrigsministeren, Finansministeren, Konsejlspræsidenten, Ellinger, Abrahamsen o. fl. havde Ordet for nærmere at præcisere deres Stilling til Spørgsmaalet. — Resultatet af Diskussionen var, at Regeringspartierne (Radikale og Socialdemokrater) bestemt tog Afstand fra Klaus Berntsens Ønske om Undtagelseslove for Statens Tjenestemænd. Vi kan af Pladshensyn ikke belyse denne Sag nærmere; vi skal i næste Nummer aftrykke de Udtalelser enkelte Folketingsmænd under Debatten fremførte om Rangermaskinespørgsmaalet samt Ministerens Svar.

## Regler for Timebetaling.

I Dagspressen ser vi i denne Tid ofte Artikler angaaende Opsigelse af bestaaende Overenskomster mellem Arbejdernes og Arbejdsgivernes Organisationer. Disse Overenskomster indeholder bl. a. Størrelsen af Betalingen for udført Arbejde indenfor en bestemt daglig Arbejdstid, for Arbejde udover den ordinære Tid samt Nat- og Helligdagsarbejde. Med andre Ord, den timelønnede Arbejder har efter Overenskomstens Ordlyd Krav paa at faa alt Arbejde udover den planmæssige Arbejdstid betalt og endda med 50—100 pCts Forhøjelse. Meningene har antagelig altid været at sætte Bom for mere eller mindre hensynsløs Udbytning af Arbejdskraften. Saaledes har det været, og anderledes er det ikke i Nutiden, tværtimod er de nugældende Overenskomster endnu mere klart affattede end i Fortiden; dette bevirker, at der sjældent med Held kan gøres Forsøg paa Fortolkning i denne eller anden Parts Disfavør. Kendsgerningerne har vist, at det er en absolut Nødvendighed at have lovfæstede Regler, som ingen af Parterne maa overtræde.

Ovenstaaende lille Beretning er skrevet for efter ringe Evne at give en kortfattet Fremstilling af, hvoreldes Arbejdsvilkaarene er for de timelønnede Arbejdere og mange Steder for de maanedslønnede kommunale Tjenestemænd. Intet Arbejde over Tiden uden Betaling derfor.

Helt anderledes er de Regler, der er gældende for vor Arbejdsgiver — Statsbanerne, og Arbejderne — vi Tjenestemænd; thi for det første er vor Overenskomst — de gældende Lønningsbestemmelser — saa forældede og saa daarlige tilpassede paa de nuværende Arbejdsforhold ved Statsbanerne, at der aabnes en vid Mark for Fortolkninger, og hvad det vil sige, kender mange af os af Erfaring.

Hvad har det ikke at betyde for Tjenestemænd med en efter Nutidsforhold knapt tilmaalt Arbejdsløn undertiden at skulle vente Maaneder eller Aar paa tilgodehavende Emolumenter, der formønes tjente i Henhold til Reglerne for Timepengebetaling. Tidsrummet er ikke overdrevet, men Kendsgerninger, og Anledningen er intet andet end Fortolk-

ning af den eller hin Paragraf: det kræver Tid at cirkulere gennem de forskellige Instanser. — Afgørelsen resulterer enten i Udbetaling af det paakrævede Beløb, maaske en Del deraf — eller slet intet, i saa Fald ofte ledsaget af en Skrivelse, affattet i den for offentlige Kontorer ejendommelige Kancelistil, der som bekendt mange Gange giver en meget vag, men diplomatisk affattet Motivering til Afgørelsen.

For det andet indeholder vore Bestemmelser ingen Regler om Betaling for Overarbejde i Lokomotiv- og Togtjenesten, naar dette ikke skyldes Sne, Is eller andre Driftshindringer, og saa er det endda kun delvis; thi der skal som bekendt ydes 3 Timers Overarbejde, inden der maa beregnes Godtgørelse efter Reglerne for Timebetaling.

Naar kan disse komme til Anvendelse? Ja, ogsaa her er der mange Muligheder eller rettere Umuligheder.

Hvis f. Eks. en mere end 3 Timer forsinket Ankomst til Aarhus skyldes førnævnte Aarsager ovre paa Sjælland, saa er det ret tvivlsomt, at Personalet, der indgaar til denne Station, har nogen Anelse om disse, regner derfor med almindelig Forsinkelse og ingen Godtgørelse. Jeg synes, at saadanne Regler taler for sig selv; de er næsten værre end intet; thi de avier megen Misforstaaelse og deraf følgende Bitterhed.

Hvorfor bibeholde saadanne Bestemmelser, der stadig skal underforstaas og jævnlig bringes til Anvendelse ved Hjælp af Resolutioner og Decisioner, med et Ord: Fortolkninger. Afgørelser, der indirekte afslører Reglerne for Timepengebetalingen som det rene Makværk.

Hvorfor dog ikke fremskynde en Revision af al denne Sømmensurium og ved Hjælp af praktisk Sagkundskab udforme et nyt Lønningsregulativ, der svarer til Nutiden, nemlig Betaling for alt Overarbejde i Lokomotiv- og Togtjenesten, uanset hvad Grunden til Togets Forsinkelse er.

Ligeledes Godtgørelse for Udkommando, hvad enten en Tur er forud planlagt eller ej. Personalets Udgifter er i begge Tilfælde lige store.

Da Loven om Statsbanernes Reorganisation blev vedtaget, ventede Personalet, at hele det Sømmensurium vilde forsvinde; men des-

værre, alt er værre og sværere nu end nogen Sinde før, og det var vist ikke Hensigten med Vedtagelsen af en Lov, der tog Sigte paa Simplificering af den gamle Ordning.

„Per“.

Den ærede Indsenders Betragtninger over den Maade de gældende Lønningsbestemmelser fortolkes paa, falder ganske sammen med vore. Vi tror ogsaa at turde sige, at de falder sammen med de af det af Hovedbestyrelsen nedsatte Udvalg til Behandling af alle Slags Lønsager anstillede Betragtninger. — Det er vist ganske rigtigt, at det er bleven værre siden Distriktsordningens Gennemførelse. Man tror i hvert Fald at have sporet Tendenser til at undlade f. Eks. Udbetaling af Godtgørelse for midlertidig Udstationering, hvor saadant tidligere har fundet Sted, hvor man tidligere har stillet sig mere forstaaende overfor Personalets Ret til at faa Udgifter dækkede, som faktisk paaføres Tjenestemænd, der maa forrette Tjeneste udenfor deres Hjemsted. — Hvad Aarsagen hertil kan være, er det jo vanskeligt at udtale sig om; men der menes, at en af Aarsagerne er den, at der Distrikterne imellem er nogen Konkurrence om, hvem af disse der kan præstere det største Arbejde for den mindste Sum. Denne Konkurrence burde imidlertid være Tjenestemændene ganske uvedkommende, i hvert Fald burde Besparselserne ikke — vi er næsten tilbøjelig til at sige som ellers — gaa ud over Personalets Pengepung. — Men det synes næsten at skulde blive en Regel, hvor man paa nogen Maade kan forsvare det, at undlade Udbetaling til Personalet af Beløb, dette mener at have retmæssigt Krav paa. — Vi vil gerne, idet vi skriver dette, sige, at det efter vor Mening er ganske i Strid med Lovens Forudsætninger, med den Aand som prægede Givelsen af Loven, idet det af den daværende Finansminister — saavidt vi husker — blev udtrykkeligt pointeret, at hvor der var Tvivlstilfælde, der skulde man altid afgøre Spørgsmaalet — fortolke det — derhen, at Personalet høstede Udbyttet og ikke som nu, hvor man med megen Omhu vaager over, at der intet udbetales til Personalet, hvor der blot er mindste Smule juridisk Grundlag



for at kunne undlade dette. — Vi skal ikke komme ind paa, om Spørgsmaalet er mere aktuelt end nogen Sinde paa Grund af den herskende Dyrtd; men selvfølgelig er dette en medvirkende Aarsag til, at Personalet i højere Grad føler sig forurettet end ellers, fordi Pengene Personalet har mellem Hænder i Forvejen er for smaa, meget værre bliver det naturligtvis, naar man under saadanne Forhold forlanger, at Personalet selv skal dække Merudgifter som Følge af Tjenestens Udførelse, Merudgifter, som de tidligere har kunnet faa dækket paa Grund af en mindre haardhændet Fortolkning.

De nu gældende Lønningsbestemmelser er som skabte og skrevne med det Formaal for Øje, at de skal fortolkes. Hvad var naturligere end at de var skrevne med det for Øje, at selv den daarligst begavede Tjenestemand kunne begribe, naar han havde Krav paa en eller anden Godtgørelse eller ikke — Der er i saa Henseende af Organisationerne gjort et Stykke Arbejde for at skabe fornøden Klarhed i Bestemmelsernes Affattelse og det paa en saadan Maade, at disse Regler hjemler Personalet Ret til Godtgørelse, hvor Krav om en saadan har Berettigelse. Dette er Aar og Dag siden, ja, flere Aar siden, og endnu venter man i Spænding paa de ny Bestemmelser Ordlyd, men vi tror dog ikke, at man skal stille for store Forhaabninger til disse, de har ganske sikkert, paa deres lange Vandring gennem Maskintjenesten, Trafiktjenesten og alle de andre Kontorer, faaet et helt andet Udseende end der fra Organisationens Side var tænkt. — En Ting er imidlertid sikkert, at Overvejelsernes Tid snart burde være endt; vi maa have Klarhed i dette Spørgsmaal og indtil da synes vi, at man burde holde sig til de gamle humane Fortolkninger, da man dog af og til gav Personalet Ret mod nu, hvor man er mest tilbøjelig til at savne Hjemmet til saavel det ene som det andet.

Red.

*Den, der ønsker at styrke Sammenslutningen mellem Lokomotivmændene, er Medlem af*  
**HJÆLPEFONDEN**

## Holmsvedsulykkens retslige Efterspil.

### II

En saadan Ulykke opstaar som Følge af Uregelmæssigheder, af en eller anden Art. Enten er disse af reglementarisk Natur, nemlig Mangler i eller Afvigelser fra gældende Reglementsforskrifter, eller det er af teknisk Natur, nemlig Mangler i eller Afvigelser fra Normalerne for Materiellets Beskaffenhed, eller de er Følgen af Naturtildragelser, Hærværk eller anden forsætlig Ødelæggelse. Med Reglementsforskrifter forstaar jeg alle Slags staaende Ordre og Bestemmelser.

Dersom ikke Hærværk eller anden Skadegørelse foreligger — noget man i denne Sammenhæng kan se helt bort fra — har man ved Undersøgelsen angaaende det retslige Ansvar for en Jernbaneulykke først at klarlægge, hvilken eller hvilke Uregelmæssigheder, der har foraarsaget Uheldet. Foruden saadanne opdages ofte ved Undersøgelsen andre Uregelmæssigheder uden virkelig retslig Betydning. Alligevel har disse, ligesom Uregelmæssigheder i Almindelighed, set fra et Fagsynspunkt, Interesse og Betydning. Retslig set maa imidlertid ikke blot den strengeste Adskillelse gøres mellem Aarsag og medvirkende Omstændigheder, men blandt de første bør man skænke direkte Reglementsovertrædelser særlig Opmærksomhed.

Har nu en bestemt Tjenestemand medvirket i Forløbet af et Uheld, uden at der dog foreligger nogen uregelmæssig Tjenestefuldførelse fra hans Side er han aabenbart ikke retslig ansvarlig for Uheldet. Derimod kan Ansvarligheden muligvis foreligge ved en uregelmæssig Fremgangsmaade i omhandlede Henseende. I Almindelighed er dette dog kun Tilfældet i den Grad hans nysberørte Tjenestefuldførelse bevislig indeholder en Uregelmæssighed og i den Grad samme danner et foraarsagende Led i Hændelsesforløbet. Retslig set maa ogsaa andre Omstændigheder tage i Betragtning. Det Tilfælde kunde nemlig forekomme, at en allerede indtruffen Uregelmæssighed direkte nødvendiggør forsætlig at frembringe en eller flere saadanne til Forhindring af Trafikforstyrrelser eller Uheld eller for at begrænse Omfanget af en uundgaelig Ulykkehændelse. Det Tilfælde kan ogsaa forekomme, at ved indtrufne Uheld en vis Uregelmæssighed vel indgaar som et Aarsagsled i Hændelsesforløbet, men endda reglementarisk og retslig set endog ligger udenfor eller dog i ringe Grad hænger sammen med den Aarsagskæde til hvilken Uheldet hører.

Den almindelige Grundregel, man derfor har at følge, synes mig, naar man ser bort fra Uheld foraarsagede ved Hærværk eller anden forsætlig Ødelæggelse eller saadanne tekniske Forhold, som ikke kan komme ind under de udfærdigede Forskrifter, kort kan udtrykkes saaledes:

En Tjenestemand bør ikke gøres retslig ansvarlig for et indtruffet Jernbaneuheld med mindre

- a) hans Tjenesteudførelse indeholder en foraararsagende Uregelmæssighed til Uheldet,  
 b) denne Uregelmæssighed er enten en ubestridelig Reglementsovertrædelse — ikke blot en saadan Afgivelse fra vedtaget Skik, som lader sig rumme indenfor Reglementsforskrifterne — eller ogsaa ellers viser sig at medføre Tilsidesættelse af en soleklar og almindelig kendt Tjenesteplicht.

Med Anvendelse af denne almindelige Grundregel paa det foreliggende Tilfælde har jeg, med Støtte af de for mig hidtil tilgængelige Oplysninger angaaende Signalmandens (Togindslipperens) retslige Ansvar draget følgende Slutninger:

Paa mange Stationer savnes fuldstændig enhver Slags Aflaansningsordning. Sikkerheden for et Tog, hvad angaar Togvejens Klarholdelse, hviler saaledes paa disse Stationer udelukkende paa den vagthavende Stationsforstanders Iagttagelse af de for alle Stationer gældende Bestemmelser i Sikkerhedsordningens Paragraf 43, Stk. 2 og i Instruksen for Stationsforstandere § 45 samt paa Signalmandens Iagttagelse af den almenlydige Bestemmelse i Sikkerhedsordningens Paragraf 43, Stk. 3. Dette er den reglementariske, den grundlæggende Sikkerhed. En Aflaansningsordning er alene et derudover forstærket Moment, hvis Tilstedeværelse dog ikke berettiger til Afgivelser fra de nysberørte reglementariske Sikkerhedsmomenter.

Havde der nu ingen Aflaansning været ved Holmsved og havde Signalmanden paa vagthavende Stationsforstanders Ordre i tilbørlig Orden stillet Semaforvingen til Kør, var Hændelsesforløbet under iøvrigt lige Forhold blevet det samme, som der i Virkeligheden skete. Ulykken var saaledes alligevel indtruffen. Heraf fremgaar, at Signalmandes Adfærd ikke i og for sig kan indeholde nogen foraararsagende Uregelmæssighed. Paa den anden Side kunde Signalmanden, ved at hente Nøglen til Semaforen, have forhindret Ulykken. Hans Tjenesteudførelse indgaar saaledes som et Aarsagsled i Hændelsesforløbet. Men den er kun en Aarsag i anden Række, det vil sige saadan, at den ikke alene men kun i Forening med en forud indtraadt Uregelmæssighed at grundlæggende Betydning har kunnet medføre Uheldet.

Omend Signalmandens Tjenesteudførelse saaledes har indeholdt en til Uheldet i anden Række medvirkende Omstændighed og endskønt samme paa sin Vis er en Uregelmæssighed, at den ikke er overensstemmende med Aflaansningsanordningens Regler og almindelige Udførelse, er, som forud paavist, ikke dermed det retslige Ansvar klarlagt. Det har nemlig saa vidt jeg ved ikke vist sig, at den omhandlede Uregelmæssighed er en Reglementsovertrædelse eller at den ellers indeholder Tilsidesættelse af en soleklar og almindelig kendt Tjenesteplicht.

Den Mening turde være almindelig og med Føje, at det er urigtigt at vise Kørsignal ved at fire Semaforlygten ned. Men alene paa Grund heraf kan en saadan Fremgangsmaade ikke betragtes som reglementsstridig, saa længe der ikke findes nogen Regle-

mentsbestemmelse, der forbyder dette og saa længe de grundlæggende Forskrifter om Signals Afgivelse (Signalordningens § 13) kun indeholder, at Signal skal vises „Om Natten: med grønt Lys fra Semaforen eller Skivesignals Lygte eller Lygter“.

I hvilken Grad Signalmandens Fremgangsmaade kan anses at indeholde Tilsidesættelse af en soleklar og almindelig kendt Tjenesteplicht, derom kan et enkelt Menneske naturligvis ikke afgive nogen vægtig Bedømmelse. Imidlertid mener jeg at burde hævde, at enhver Togindslippers Tjeneste er af en saadan Art, at i et Tilfælde, hvor den vagthavende Stationsforstander har givet behørig Ordre om Signalets Stilling, at det da ligger temmelig nær for Signalmanden at betragte Kørsignalets Stilling som den hovedsagelige Tjenesteplicht og Maaden for dets Tilvejebringelse mere som en Bisag.

Det er paa de nu anførte Omstændigheder jeg har grundet min Bedømmelse, der er fremsat i min forudgængige Udtalelse, der betegner Signalmandens Medvirken ved Ulykken som en Biomstændighed.

— — —

Vort Broderorgan i Sverige knytter hertil følgende Kommentar:

Som man ser, er Hr. Allanders Udtalelse en baade skarpsindig og logisk Bevisførelse for den romerske Rets System, hvilket som bekendt ligger til Grund for vor borgerlige Lovgivning og i Henhold til hvilken alt, som ikke er forbudt i Følge Lov og Forordning er tilladt i den Forstand, at det er juridisk set ustraffbart. Paa Grund af de Muligheder denne begrænsede Fortolkning efter Lovens B o g s t a v bereder til et sagesløst Brud med Lovens Mening, har det imidlertid fra forskellig Side været stærkt fremhævet, om ikke en friere Fortolkning var mere til Gavn end Skade for Retsplejen.

Naturligvis kan stærke Betæneligheder gøre sig gældende saavel i denne som den anden Retning, hvorfor det ikke vil være tilraadeligt eller nødvendigt her nærmere at indlade sig paa dette Spørgsmaal.

Imidlertid har Udtalelsen vakt megen Opmærksomhed i Fagmandskredse og diskuteres Mand og Mand imellem.

For vor Part har vi særlig fæstnet os ved den Detalje deri, som omhandler og strafrelig bedømmer Signalmandens Manipulationer med „Signallygten“.

Med Hensyn hertil har vi en anden Opfattelse end Hr. Allander, ihvorvel vi mener, at Signalmanden, i dette Tilfælde og under de formildende Omstændigheder, der er kommen for Dagens Lys, helt turde frikendes for Ansvar. Thi vi mener — og heri tror vi at Flertallet af Jernbanemænd er enig med os —, at den af Hr. A. citerede Bestemmelse (Signalordning § 13) „Om Natten: med grønt Lys fra Semaforen eller Skivesignals Lygte eller Lygter“ — indeholder en soleklar og almindelig kendt Anvisning om den rette Maade for Signals Afgivelse, at vi maa anse og ogsaa paa det bestemtteste understrege, at en saadan Fremgangsmaade som den, Signalmanden i foreliggende Tilfælde har anvendt, ikke alene er utilstedelig,

men absolut fejlagtig, selv om man med de nugældende Bestemmelser ikke kan anse den forbryderisk i juridisk Forstand.

*Glem ikke at sende nødvendige Meddelelser til Hovedbestyrelsen og Bladet*



## Lokomotivførernes Kitler.

Hr. Redaktør!

Priserne paa Klæder er i stadig Stigen og Laget af Snavs paa Maskinerne er ogsaa i Stigen! Som Følge heraf skal man være meget forsigtig med sine Klæder for ikke at faa disse ødelagt, og af den Grund vilde jeg gerne forespørge: Hvornaar faar vi Kitlerne udleveret?

V a r i s.

Vi har i Anledning af ovennævnte Forespørgsel henvendt os i Distriktet og der faaet at vide, at Kitlerne første Gang skal udleveres til Foraaret 1918, og at disse fremtidig vil blive leveret samtidig med, at Lokomotivfyrb. faar Overtrækstøj udleveret.

Men man tilføjede: forsaavidt det vil være Statsbanerne muligt at fremskaffe det Stof, der skal anvendes. Vi vil haabe det maa blive muligt at fremskaffe dette Stof, inden alt for meget af Personalets Klæder er bleven ødelagt af Snavs og Fedtstoffer, og saaledes, at Leveringen for en Gangs Skyld kan foregaa rettidig.

R e d.

## Legat.

Af Kong Christian den Niendes Understøttelsesfond ved de danske Statsbaner vil der den 29de Januar 1918 kunne uddeles 800 Kroner i Portioner à 100 Kroner. Ansøgninger om at blive delagtig i Uddelingen maa for at komme i Betragtning indgives inden Udgangen af indeværende Aar til et af Bestyrelsens Medlemmer. Blanket til Ansøgning kan erholdes ved Henvendelse til et Bestyrelsesmedlem eller i Generalsekretariatet.

Legatet uddeles til ansatte, som uforskyldt ere komne i Trang, og til ansattes trængende efterladte, hvilke sidste i Henhold til Fundatsen komme i fortrinnsvis Betragtning ved Uddelingen.

Bestyrelsen bestaar af:

Generaldirektør Andersen Alstrup,  
Togfører Duelund, København,  
Søfartschef Heise, København,  
Værkmester O. Larsen, København,  
Værkmester P. Mikkelsen, Aarhus,  
Telegrafmester I. J. C. Thomsen, Kbhvn.  
Assistent Frk. Westergaard, Kbhvn.  
Distriktschef Wissenbach, Struer, og  
Baneingeniør Wolfhagen, f. t. København.



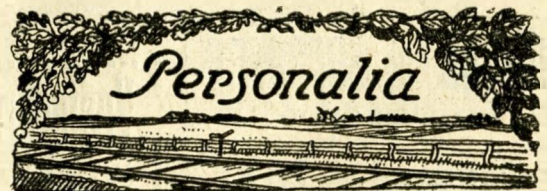
## Dieselmotoren.

I de sidste Aar har man i Japan anvendt Turbinemaskineriet saavel i Krigs- som Handelsflaaden, medens man derimod ikke har vovet sig ilag med Dieselmotoren, vel sagtens fordi hele Motorindustrien var fremmed for Landets Fabriksvirksomhed. Nu under Krigen, hvor det er umuligt at skaffe sig Undervandsbaade, er der bygget en Del Værksteder i Kobe, hvor Bygningen af Dieselmotorer til Undervandsbaade skal udføres i større Stil. De første japanske U-Baade skal nemlig have en Overvandsart paa ikke mindre end 20 Knob, hvad der nødvendiggør Motorer paa 5000 I. H. K. At denne nye Krigsindustri, hvorved Landet nu vil gøre sig uafhængigt af Europa, ogsaa vil føre til Bygning af Dieselmotorer til Handelsflaaden, er utvivlsomt.

## Til Medlemslisten.

Overført fra D. S. & M. F.

H. P. Laursen, Skanderborg.



## Afskediget:

Lokomotivfyrbøder J. L. G. Helmert, Struer, paa Grund af Svagelighed fra 28. Febr. 1918.

## Død:

Lokomotivfører C. F. F. Mortensen, Aarhus Ø., den 3 Novbr. 1917.

1. November 1917.

**Forfremmet til Lokomotivfører:**

Lokfyrbøder J. Hansen, Aarhus H. i Struer  
 " J. Pedersen Slagelse, i "

**Forfremmet til Lokomotivfyrbøder:**

Skibsfyrbøder F. Hansen, Gedser-Warne-  
 mündeoverfarten i Gedser.  
 Haandv. A. V. Nilsson, Værkstd., Nyborg i Kbhavns Persbg.  
 " H. A. Christiansen, " " i " Godsbg.  
 " A. R. B. Jørgensen, Kbhvn. Gdsbg. i Brande.  
 " A. L. Gregersen, Nyborg, i "  
 " J. A. Hansen, Struer, i Struer.  
 " K. K. Pedersen, Korsør, i Gedser.  
 " P. N. Rønaa, Centralvrkst., Aarhus i Brande.

**Forflyttet efter Ansøgning:**

Lokfyrbøder H. P. Christensen, Brande, til Aarhus H.  
 " S. G. Pedersen, Struer, til Esbjerg.  
 " K. M. Nikolajsen, Struer, til "  
 " E. H. Nielsen, Kbhvn. Gdsbg. til Slagelse.

1. Januar 1918,

**Forflyttet efter Ansøgning:**

Lokfører C. V. A. Rasmussen, Struer, til Aarhus H.

**Adressefortegnelse.****Hoved- og Kredsbestyrelse:**

*Formand:* Chr. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg.  
*Kasserer:* Chr. Larsen, Dybbølgade 14<sup>4</sup>, København B.  
*Sekretær og Redaktør:* C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a<sup>2</sup>. — Telf. Vester 2895 v.  
*Expeditør:* Alf. Olsen, Gedser.

*Lokfører Kredens Formand:* M. Mortensen, Rosenvænget, Esbjerg.

*Lok.fyrb. Kredens Formand:* Rich. Lillie, Classensgade 49<sup>3</sup>, København Ø. — Tlf. Øbro 3219 x.

*Lokfører Kredens Kasserer:* H. Kann, Dybbølgade 26<sup>2</sup>,

*Lok.fyrb. Kredens Kasserer:* Soph. Jensen, Bülowgade 57<sup>1</sup>, Aarhus.

**HAFNIA**

Samlet Forsikringsbestand  
 over 275 Mill. Kr.

Samlede Garantimidler  
 over 75 Mill. Kr.

**P. Stig Andersen Vinhandel**

10 Hyskenstræde 10

DANSK CALORIC PUNSCH

mrk. P. S. A.

Forlang den — Faas overalt

**Tandlæge Frk. Sørensen**

69, Istedgade 69,

Konsultation fra 10-7 Tlf. Vester 905 x

**Hele Tandsæt fra 20 Kr.**

Ældre Tænder omsættes billigt, Plom-  
 bering og Tandudtrækning, Moderate  
 Priser, Bedøvelse hver Dag Kl. 2.

Reparation udføres paa faa Timer,  
 Jernbanefunktionær indr. 5 pCt.

**Vesterbros Skotøjshus**

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres **FODTØJ**  
 Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

**Godt økonomisk Nyt!****Klingry Sæbespaaner.**

Den mest økonomisk og let  
 teste Maade at bruge Hushold-  
 ningssæbe paa. **Faas overalt.**

**Ryg****CREMO****Tobak.**

Udgaar 2 Gange maanedlig. **Redaktion:** Vesterbrogade 98 a<sup>2</sup>, Kjøbenhavn B. Tlf. Vester 2895 v.

**Abonnementspris:** 2 Kr. 50 Øre aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

**Annønce-Expeditiøner:** { For Kjøbenhavn: C. Hansen, Sommerstedgade 22<sup>1</sup>, Telefon Vester 4011.  
 For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2788.