



18. Aarg. Nr. 8.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

16. April 1918.

Baldwin Lokomotivfabriken's Andel i Krigens Arbejde.

Fra Engelsk ved Otto Bendixen.

Disse Lokomotiver er egnede til at gøre lange Ture og fremføre svære Tog med Topper og Forsyninger. De er konstruerede til at passere Kurver med 350' (106,6 m) Radius og køre paa ujævn Bane. Da Skinnerne ofte er dækkede med fedtet Mudder, er et Rør-system anvendt ved hver Ende af Lokomotivet til at skylle Skinnerne med en Strøm af varmt Vand og Damp. Udrustningen indbefatter ogsaa en Vandløftningsventil, ved Hjælp af hvilken Tenderen kan fyldes fra Floder eller Damme ved Siden af Sporet.

Lokomotiverne er konstruerede til at bruge overhødet Damp, og Overhøderen er lavet af Lokomotiv-Overheder-Kompagniet. Denne Foranstaltning bevirker en Besparelse i Kul- og Vandforbruget og forøger Lokomotivets Ydeevne. Gliderne er af Stempelglider-Typen og drives af Walschaerts Styring. Førerhuset er bygget af Staalplader og konstrueret i Overensstemmelse med engelsk Brug. Ligeledes findes Indretning til Dampopvarmning til Brug, naar Persontog køres. Tenderen er af otte-hjuls Typen og følger nøje amerikansk Konstruktion.

For senere Placering af den første Ordre paa 150 Lokomotiver af Konsolidations-Typen (1-D) har Regeringen yderligere bestilt Lokomotiver af lignende Konstruktion. Som

Supplement er givet Ordre paa lette Tenderlokomotiver af 1-D-Typen med en Sporvidde af 60 cm. Disse Lokomotiver, som Regeringen har givet Ordre paa, er Gasolin-Lokomotiver, som paa lette Feltbaner fører Ammunitionen ud til Ildlinien. Disse Lokomotiver tærer kun lidt, idet de ingen Kul bruger, naar de staar stille.

Et Gasolin-Lokomotiv af lignende Konstruktion som dem, der bestiltes af Regeringen, blev anbragt paa en Lastbil og indbefattet i den Udrustnings-Parade, som holdtes i Philadelphia den 1. Septbr. 1917. Her udstilledes paa Automobilfragtvogne Granater, Shrapnells, Rifler o. s. v., fremstillede paa forskellige Ammunitionsfabriker, bl. a. ogsaa fra de ganske kolossalt store Fabriker, som Baldwins Lokomotivfabrik til Udfyldelse af sin Andel i Krigens Arbejde har opført ved Filialen i Eddystone.

Man faar et Begreb om Størrelsen af disse Fabriker ved at se paa Afbildningerne i Fig. 2, og ved at høre, at dette Anlæg dækker et Grundaleral paa 65 acres (1 acre = 0,73 Tdr. Land). Ydre dimensionerne af Hovedbygningen er 425×1750 Fod. Med Fradrag af Arealet, som optages af indre Gaarde for at give Lys, dækker Grundfladen omkring 10 acres og Gulvarealet er 19½ acres. Særlige Bygninger er indrettede for Granaternes Ladning og Samling.

Som man heraf vil se, er det et ganske imponerende Arbejde, der blot af en enkelt Virksomhed udrettes til Hjælp for Fremskaf-

felsen af de Fornødenheder, som Amerikas Deltagelse i Verdenskrigen kræver.

at „gøre Verden sikker for Demokratiet“ („Make the World Safe for Democracy“.)

Baldwins Lokomotivfabriker har til Dato

Foruden Lokomotiver er ogsaa bygget et

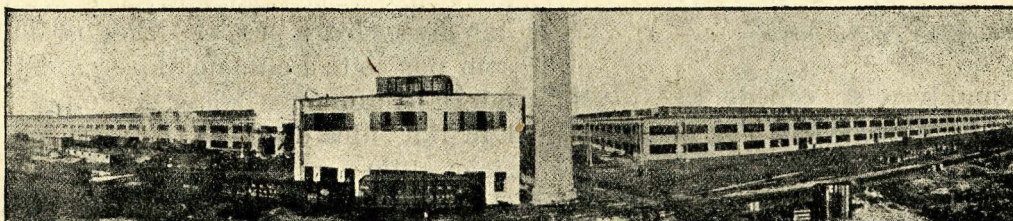
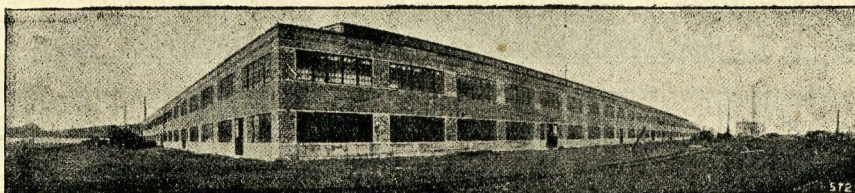
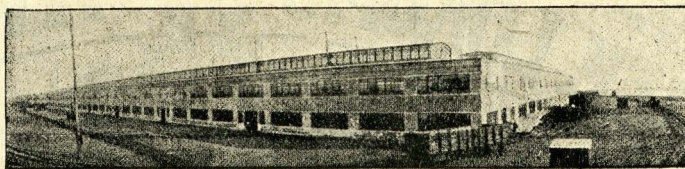


Fig. 2. Ammunitionsfabrikens Anlæg i Eddystone.

fremstillet et samlet Antal Lokomotiver af over 46,200. For Tiden beskæftiger Fabriken omkring 20,000 Mand i de to Virksomheder

stort Antal Godsvogne til de amerikanske Linier i Frankrig (se Fig. 3). Disse Vognes Lasteevne er omtrent tre Gange saa store som

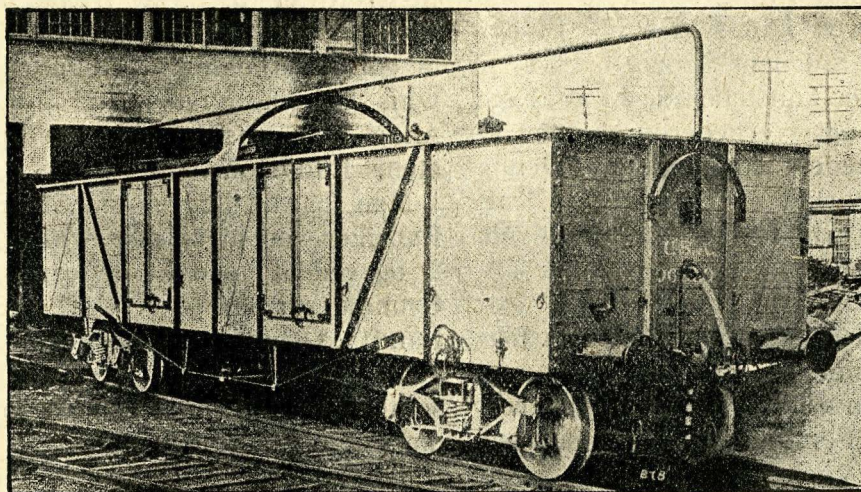


Fig. 3. Første Vogn bygget til Tjeneste for de forenede Staters Hær i Frankrig.

ved Philadelphia og Eddystone. Forrang er der blevet givet Regeringens Ordre, og Fabrikerne gør deres yderste for at hjælpe til

den tidligere Normaltype paa Godsvogne, der indtil nu anvendes paa de franske Jernbaner. De har de samme Koblinger og Udrustninger

i det hele taget, som det franske rullende Materiale, saa de kan bruges i Flæng med dette. Jernskinnen eller Bommen, som løber paa langs øverst paa Vognen, er beregnet til at bære en Presenning for at beskytte Vognens Indhold mod Vejrliget. Den indvendige Længde af Vognen er 36 Fod (10,9 m) og dens Bæreevne 33 T.

Kubikindholdet af denne Vogn er 1386 Kub.-Fod og dens Tara-Vægt er 14,760 kg. Vognen er konstrueret i September 1917 og lavet af Træ med Hjørner og Siderammer af Vinkeljern. Den har M. C. B. Akselkasser, firehjulset Truck og Lufttrykbremse. Den er, hvad man i Amerika forstaar ved en aaben, højsidet Godsvogn (gondola car) med fjedrende Sidebuffer i Overensstemmelse med europæisk Brug. Den halvcirkelformede Staaldrager paa Midten af Vognen, paa hvil-

ken Pressenningbommen hviler, tjener ikke alene som en Spændestøtte fra Side til Side, men den hindrer, at Bommen synker under Vægten af det tunge Presenningdække.

Denne Bom kan tvinges ned til den ene Side helt af Vejen, naar Vognen er læsset med ujævn Last.

Vi kan med de franske Poilus (Kælenavn for de franske Soldater) Mødre, Hustruer og Børn sige, naar et af „vore“ Tog bevæger sig til Fronten i Frankrig: „Vive l'armée“ (Hæren leve).

Saaledes ser en lille Del af Amerikanernes Arbejde for Krigen ud. Et saa energisk og intensivt Folks Deltagelse i Verdenskrigen, et Land med uudtømmelige Rigsdomskilder, er en Faktor af Rang, vil utvivlsomt blive af afgørende Betydning.

Tjenestemænd og Politik.

De tyske Tjenestemænd af alle Klasser har omtrent samtidig med Dannelsen af vor Fællesrepræsentation og paa et ganske lignende Program sluttet sig sammen i en mægtig Organisation, „Interessengemeinschaft deutscher Beamten-Verbände“, der i mindre end et Aar har samlet 600,000 Medlemmer. Organisationen udgiver et stateligt 14 Dages Tidsskrift, „Die Gemeinschaft“, der i meget interessante Artikler behandler alle de Emner, der staar i Forbindelse med Tjenestemændenes almenborgerlige og sociale Stilling.

Vi tillader os nedenfor at gengive en Artikel derfra om Tjenestemandsoverenskomsternes Forhold til Politik af fhv. Landsrådsraad D. W. Kulemann, der, skrevet med de særlige tyske Forhold for Øje, dog ogsaa i mangt og meget kan anvendes paa danske Forhold.

— Organisationen af Tjenestemændene har nu naaet et Omfang, som giver Anledning til at opkaste Spørgsmaal, som man for 10 Aar siden knapt vovede at tænke paa. Et af de vigtigste angaar deres Deltagelse i det politiske Liv. De offentlige Tjenestemænds Stilling fører det med sig, at de af dem fremsatte beret-

tigede Fordringer kun kan finde deres Løsning ad Lovgivningens og Forvaltningens Vej. Men det er da en selvfølgelig Konsekvens, at Tjenestemændene ogsaa kaster den Indflydelse, som de i deres Egenskab af Statsborgere og Vælgere formaar at udøve, i Vægtskaalen for deres egen Interesser.

— — —
Anser man overhovedet Tjenestemændenes Sammenslutning i Foreninger for berettiget, saa findes der ingen Grund til, at man principielt skulde nægte disse Ret til politisk Optræden. Dog maa man anbefale en vis Forsigtighed, thi Tjenestemanden befinder sig i en Dobbeltstilling, som stiller hans Forhold noget anderledes end de øvrige Statsborgeres. Han har paa den ene Side al Anledning til at gøre sine egne Interesser gældende, naar han ikke vil løbe den Risiko, at de ikke finder tilstrækkelig Hensynstagen, skal han dog paa den anden Side samtidig føle sig som Statstankens Stedfortræder og have Helhedens Vel for Øje. Herunder vil der ikke sjælden opstaa Konflikter, og for at finde Vej til disses Løsning, er en naturlig Taktfølelse nødvendig.

Saa meget om Tilladeligheden af den politiske Virksomhed. Men paa hvilken Maa- de skal den udøves? Ogsaa her frembyder

der sig en Vanskelighed, der har en vis Lighed med den lige omtalte. I sin Egenskab af Statsborger har han med Forbehold af det antydede Takspørgsmaal den samme Adkomst som enhver anden. Han er ikke alene berettiget til ved Valgene at afgive sin Stemme efter sin Overbevisning, men man kan heller ikke nægte ham at slutte sig til det Parti, der passer ham, og virke i dets Interesse. Naar Foresatte bruger den i deres Haand liggende Magt til at forhindre deres undergivne Tjenestemænd i Udøvelsen af denne Ret, saa er det et skammeligt Misbrug af Magten. Men den Vanskelighed, vi taler om, skriver sig fra, at Tjenestemændene slutter sig sammen i en Organisation paa Grundlag af Synspunkter, hvor det drejer sig om Standsinteresser, som intet har at gøre med Politik, saa at Overensstemmelse i politisk Opfattelse som Regel ikke er til Stede. Ethvert Indgreb af Organisationen til Gunst for et bestemt Parti, vil derfor støde en Del af Medlemmerne fra sig (ja maaske foranledige Udtrædelse, og er derfor i høj Grad betænkeligt).

Dog kræver dette ikke Forsagelse af enhver Art politisk Deltagelse, men det drejer sig kun om at finde Formen for denne, som svarer til de givne Synspunkter.

For det første er der intet i Vejen for i Medlemmernes Kreds at foranstalte Forhandling om politiske Spørgsmaal med det Formaal at klare Anskuelserne, særlig over Temaer, som vedrører de af Forbundet forfulgte Formaal. Det tjener Medlemmernes Interesse, uden at tilskynde dem til at ofre deres Overbevisning.

Men man kan gaa endnu et Skridt videre, idet man ved forestaaende Valg kan forelægge de opstillede Kandidater Spørgsmaal over Punkter, der staar i Sammenhæng med Forbundets Bestræbelser, og opfordre dem til at udtale sig om deres Stilling til disse Spørgsmaal. Det overlades derved hvert Medlem at afgøre, hvem han vil give sin Stemme, men de fremkomne Oplysninger vil ikke undlade at udøve en vis Indflydelse. Efter dette System havde engelske Arbejderforeninger altid handlet, saalænge et eget Arbejderparti ikke bestod.

I den samme Retning peger det, naar Organisationerne forhandler med Rigsdagsmændene og forelægger dem bestemte Ønsker. Da de politiske Partier naturligvis lægger Vægt paa at vinde de i Organisationerne repræsenterede Vælgeres Sympati, saa frembyder dette ogsaa et meget virksomt Middel til at bringe de fremsatte Fordringer til Gennemførelse i Parlamentet. Ogsaa denne Fremgangsmaade er stadig anvendt af de engelske Arbejderforeninger.

Den mest indgribende Foranstaltning er at opstille egne Kandidater, som man saa i Reglen vil tage af Medlemmernes Kreds. Men da disse i Tilfælde af Valg for at kunne udøve en resultatrig Virksomhed næppe kan lade være med at slutte sig til et af de bestaaende Partier, medens man ikke kan regne med, at alle Medlemmer skal hylde den samme politiske Anskuelse, saa faar den ovenfor nævnte Vanskelighed her en særlig Betydning.

Denne forøges endda væsentligt ved en anden Omstændighed. De parlamentariske Partier lægger af naturlige Grunde stor Vægt paa at styrke deres Indflydelse ved en muligst sluttet Optræden. Er der Meningsforskel mellem deres Medlemmer, plejer man ofte at øve et ikke ringe Tryk paa Mindretallet, for at de skal slutte sig til Fler-tallet, ja ved vigtige Spørgsmaal bliver dette endog „erklæret for Partisag“ med den Virkning, at intet Medlem tør stemme mod den af Partiet fattede Beslutning.

At forhindre de nævnte Vanskeligheder fuldstændigt, er umuligt; de maa snarere betragtes som Ofre, med hvilke man køber den politiske Deltagelses Fordele. Dog gives der ogsaa Midler til at afsvække dem; det vigtigste bestaar i, at de af et Tjenestemandsforbund understøttede Rigsdagsmænd ikke tiltræder de parlamentariske Partier, men kun gaar i „Valggruppe“ med dem; saa staar de ganske vist under en vis faktisk Kontrol, men de er i det mindste ikke underkastede den formelle Partidisciplin. Desuden lader det sig gøre at knytte den Betingelse til deres Tilslutning, at der udtrykkelig tilsiges dem fuld Afstemningsfrihed i Spørgsmaal, der staar i

særlig nøje Sammenhæng med Foreningsinteresser.

Men naar de vil have noget Resultat, saa nyfter de ikke, at de enkelte handler efter deres personlige Opfattelse, men de maa, selv om de har sluttet sig til forskellige Partier, beholde Føling med hinanden for at blive enige om deres taktiske Fremgangsmaade og i Særdeleshed om de Krav, der skal opstilles. Heller ikke dette er velset af Partierne, Retten dertil maa derfor udtrykkelig forbeholdes ved Tilslutningen.

Denne sidste Afslutning paa den her behandlede Bestræbelse vilde være Dannelsen af et særligt Tjenestemandsparti. Bør da dette tilstræbes? Derom vil Meningerne være delte. Utvivlsomt vilde et saadants Bestaaen i høj Grad begunstige Gennemførelsen af de fremsatte Krav, men paa den anden Side bør man dog heller ikke overse vægtige Betæneligheder.

Først maa det tages i Betragtning, at en parlamentarisk Partidannelse efter Interessesgrupper principielt maa forkastes; det for Rigsdagsmændene afgørende Synspunkt bør være Opfattelsen af, paa hvilken Maade det fælles Vel bedst kan fremmes; overfor dette Maal bør Særinteresser træde tilbage. Nu er Tilstanden ganske vist, som den efter dette burde være og som Forfatningen forudsætter, naar den foreskriver, at Rigsdagsmændene skal betragte sig som Repræsentanter for hele Folket, endnu fjernere end nogensinde fra sin Virkeliggørelse, thi i bestandig stigende Grad vinder de forskellige Erhvervsgruppers særlige Interesser Overhaand over almindelige samfundsmæssige Synspunkter. Tiltrods herfor vil man ikke gerne beslutte sig til yderligere at fremskynde denne Udviklings falske Tendens.

Dertil kommer en Betragtning af rent praktisk Art. Som allerede bemærket kan man ikke regne med, at de til Rigsdagsmænd valgte Tjenestemænd hovedsagelig vil tilhøre en og samme politisk Retning. Sluttede de sig sammen til et Parti, saa maatte dette derfor fuldstændig savne Enhed i Grundsynspunkter, og det vilde være uundgaaeligt, at dets Medlemmer ved Spørgsmaal, der ikke umiddelbart berørte Standsinteresser, afgav deres

Stemmer i hinanden modsatte Retninger. Det vilde ikke alene føre til stadige Rivninger eller endog til Kampe, men samtidig i høj Grad begrænse et saadant Partis offentlige Anseelse.

Overvejer man alt dette maa man bestemme sig til at opgive Maalet, et selvstændigt Tjenestemandsparti. Dette vil man imidlertid saa meget lettere kunde gøre, som den første Betingelse for en politisk Partidannelse, et tilstrækkeligt stort Antal Vælgere, næppe vil være til Stede. Saa vigtigt et Element indenfor Staten, Tjenestemændene i kvalitativ Henseende end er, saalidt kan de komme i Betragtning som Kvantitet; selv om man vilde tænke sig en Forbindelse med de private Erhvervs Funktionærer, vilde denne Grundmangel ikke kunne afhjælpes. Men som vi har set det, gives der ogsaa en hel Række andre Midler til at opnaa det tilsigtede Maal, og i al Fald maa det fastslaaes som fuldud berettiget, at Tjenestemandorganisationerne søger at skaffe sig politisk Indflydelse.

Manglende Intelligentes.

Den 1. April forfremmedes et betydeligt Antal Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere, og Maalet for en Del Lokomotivmænds Bestræbelser var dermed foreløbig naaet.

Da det i Begyndelsen af Marts rygtedes, at denne store Masse Forfremmelser var forestaaende, vakte det som naturligt er almindelig Glæde og da navnlig mellem alle de Lokomotivmænd, der stod for Tur, selv om det økonomisk set ikke betød ret meget for de paagældende, men det var dog et Fremskridt, en Lysstraale i disse ellers saa mørke Tider og mange venlige og taknemlige Tanker er sikkert sendt Generaldirektoratet for dets Imødekommenhed og Organisation for dens Arbejde for Sagen.

Det rygtedes imidlertid hurtigt, at der var nogle af dem, der stod for Tur, der skulde forbigaaes, og det drøftedes Mand og Mand imellem, hvem det kunde være.

Paa Gb. f. Eks. havde man vanskeligt ved at finde nogen, som havde forsyndet sig i den Grad, at en Forbigaaelse kunde ventes.

Det vakte derfor ikke alene Forbavselse, men ogsaa Harm, da Rygterne blev til Kendsgerninger og man erfarede, at ikke mindre end 3 Lokomotivfyrbødere paa Gb. skulde holdes tilbage, skulde lide den Tort at se alle sine jævnaldrende gaa op i Lokomotivførernes Rækker, medens de maatte staa tilbage. Og det var Folk, som man intet ufordelagtigt vidste om, Tjenestemænd, der havde færdes blandt os som gode Kolleger og passet deres Ting som Folk i Almindelighed.

At den ene f. Eks. for 12 Aar siden havde haft et Sammenstød med en Lokomotivfører og derfor den Gang var idømt en Bøde, kunde dog næppe tænkes som Grund.

Saa spurgte man hvorfor? Og Svaret kom! Paa Grund af manglende Intelligents Tilbageholdelse i et Aar!

Dette satte Sindene i Bevægelse, Forbavselse er for ringe en Betegnelse for denne Bevægelse.

Manglende Intelligents!

En Tjenestemand, der i Aarevis har udført Lokomotivførergerning saavel paa Strækningen som paa Rangermaskine er ikke intelligent nok til at hæve Lønnen som Lokomotivfører.

Dette kan man ikke begribe, Forstanden staar stille. Tænk, man kan daglig gennem Aarene udføre denne Tjeneste og være intelligent nok hertil — som Lokomotivfyrbøder —, naar saa det forholdsvis betydningsfulde Øjeblik kommer, at paagældende imødeser den glædelige Meddelelse, som Forfremmelsen er, da møder Skuffelsen ham i Form af Meddelelse om: Tilbageholdelse et Aar for at udvide sin Intelligens!

Og der spørges: Hvad er Meningen? Hvor glider vi hen? Hvor er Kilden til denne Bedømmelse?

Ja, Kilden er vel ikke saa vanskelig at finde, den kan kun være en, nemlig Depotet, til hvem Forespørgslen fra Distriktet rettes angaaende de paagældendes Kvalifikationer.

Saa fødes der atter et Par Spørgsmaal:

Er Forespørgslen besvaret fuldstændig objektivt, hævet over alle Personligheder? og er det en intelligent Mand, der har besvaret den?

Det vil vi overlade til Læseren at bedømme.

En af de forbigaaede ønskede for nogle

Maanedes siden at komme i en ledigbleven Tur, som han ifølge sin Anciennitet havde Ret til.

Men Lokomotivmesteren (den Gang Formand) sagde nej, og en yngre Lokomotivmand sattes i Tur.

Da Afdelingens Repræsentant efter Anmodning paatalte dette Forhold, fik han af Lokomotivformanden — undskyld Lokomotivmesteren — kun det Svar: „Han er jo ikke rigtig klog!“ Om nu dette skulde opfattes som en af de sædvanlige daarligt anbragte Vittigheder, der høres fra den Kant — som Mandens alvorlige Mening kunde det dog næppe opfattes, dels paa Grund af manglende Kompetence til en saadan Bedømmelse, dels vilde han, for saa vidt han skulde tages alvorlig, paadrage sig et ikke ringe Ansvar ved, vidende om, at den paagældende „ikke var rigtig klog“, at lade ham gøre Tjeneste som Lokomotivfører, ikke alene paa Rangermaskine, men ogsaa ved Fremførelse af Persontog, eller hvordan det skulde forstaas, skal vi lade være usagt, men alle Forestillinger var unyttige.

Nogen Tid efter fremdrog Afdelingens Repræsentanter Sagen under en Forhandling med Distriktet og hævdede, at hvis den paagældende var kvalificeret til at køre med den ene Rangermaskine, maatte han ogsaa være kvalificeret til at køre med en anden.

Nu kunde den Mulighed tænkes, at Distriktets Repræsentant og Sektionschefen ikke overfor Personalets Repræsentanter vilde udtale sig om paagældendes Kvalifikationer, men de erklærede begge, at de intet havde at udsætte paa den omtalte eller paa hans Tjeneste.

Da Lokomotivformanden, der deltog i Forhandlingen, hørte disse Udtalelser, skyndte han sig at erklære, „at han virkelig heller ikke havde noget imod Vedkommende og at han skulde komme i sin Tur!“ — hvad han da ogsaa kom — og da der fra Distriktets og Sektionens Side ingen Indvendinger rejstes herimod, tør man formodentlig gaa ud fra, at de faldne Udtalelser var mente og at der ingen Tvivl var om paagældendes Kvalifikationer.

Saa meget mere mærkværdig — ubegribe-

lig — bliver det, at den paagældende efter i en Aarrække at have gjort Førertjeneste og efter at Distriktet, Sektionen og Depotet har erklæret ham kvalificeret til at udføre denne Tjeneste, at de samme nogle faa Maaneder senere kan erklære, at nu er den paagældende — uden at han i den mellemliggende Tid og forhen i 12 Aar har forset sig — ikke kvalificeret til med Stillingsbetegnelse og med Løn som Lokomotivfører at udføre akkurat den samme Tjeneste som han den Dag i Dag, trods den foretagne Bedømmelse, udfører — med Stillingsbetegnelse og Løn som Lokomotivfyrbøder.

Vi vil ikke lytte til de Røster, der hvisker os i Ørene, vi tror ikke paa, kan ikke tro paa, at det efter mange „Forbiere“ endelig en Gang er lykkedes Lokomotivformanden at ramme Plet. Det skulde endelig en Gang være lykkedes Lokomotivformanden at give en Lokomotivfyrbøder det Spark, som der saa ofte er gjort Tilløb til, og dermed hele Standen, der i hans Øjne kun er en Flok uvildende Individuer, der kun taales som et nødvendigt Onde.

Saadan siges der, saadan menes der, og det er ikke egnet til, at Personalet faar øget Tillid til vedkommende Depotleders Retfærdighed.

Men som sagt, vi vil ikke tro paa dette.

For dem, der ikke kender Aanden paa Gb., vil hele dette Forhold være uforstaaeligt, men for dem, der i en Aarrække har været der, vækker det egentlig ikke Forundring, at saadanne Tilfælde kan forekomme; men det vækker Forbavselse, at man kan benytte et saadant Grundlag som det anførte til en Tilbageholdelse og antyde, at Grundladet er ophævet paa et Aar.

Blandt Personalet paa Gb. er det den almindelige Opfattelse, at den her i Bladet tidligere omtalte Lokomotivformand, der til Tider kan være en overordentlig elskværdig Foresat, men til Tider ved sin vittige, ofte udæskende Optræden vækker Harme hos Personalet, og saa i dette Tilfælde har en Finger med i Spillet.

En indgaaende grundig Undersøgelse af disse Forhold er efter det sidst passerede paa krævet, en Undersøgelse af, om den paagæl-

dende Depotleder er i Besiddelse af den fornødne Intelligens, er overlegen nok til at kunne foretage en objektiv og retfærdig Bedømmelse af Personalets Kvalifikationer, er i Stand til helt at se bort fra sin subjektive Opfattelse — meget fra det daglige Liv tyder paa, at dette ikke er Tilfældet.

Forholdet kræver en Undersøgelse uden Persons Anselse.

En Undersøgelse, der, om den giver de forbigaaede Ret til Forfremmelse, ogsaa giver dem Oprejsning og samtidig instruerer Lokomotivmesteren om, at det nok er en god Egenskab at være en dygtig Depotleder, men at det er en fremragende Egenskab for en Leder at kunne hæve sig fra sit rent personlige Syn paa Personalet og at kunne omgaas dette paa en anden Maade end med Vilkaarligheder, krydrede med daarligt anbragte Vittigheder.

O.

Togførerkredsen.

I „Vor Stand“ Nr. 6 finder vi et Referat af ovennævnte Kreds' Tillidsmandsmøde i Aarhus 15. Marts.

Der havde egentlig ingen Anledning været for os til at beskæftige os med dette Møde, som i og for sig er os uvedkommende, men vi finder i Referatet følgende Bemærkning:

„— Det vedtoges at stille Krav om en bestemt Løn for Togførere, som maatte staa paa Højde med Lokomotivførernes, særlig hvad angaar Slutlønnen — da Togførerne naar deres Stilling 10 Aar senere end Lokomotivførerne.“

Dette giver os Anledning til at beskæftige os lidt med denne Sag.

Som man ser, motiverer Togførerne deres Lønkrav med, at de naar Stillingen 10 Aar senere end Lokomotivførerne naar deres, og som Følge heraf maa under alle Omstændigheder Slutlønnen være paa Højde med Lokomotivførernes.

Togførerne faar efter ovenstaaende først deres Forfremmelse som saadan, naar de er i 50—60 Aars Alderen, og det synes derfor noget mærkeligt, at Kravet netop særlig tager

Sigte paa Slut-lønnen, som for deres Vedkommende maa komme til at staa som en Skue-ret, for saa vidt man ikke regner med Anciennitetsoverføring. Men hvorfor skal Kravet netop gaa ud paa, at deres Løn skal være saa stor som Lokomotivførerens, hvorfor saa ikke som Stationsforstander af 1. Gråd eller noget lignende. Vi motiverer ikke vort Lønkrav paa en saadan Maade, vi benytter som Argument herfor kun de Betingelser og Fordringer, der stilles til Lokomotivføreren og absolut intet andet, medens Togførerne efter ovenstaaende siger som Motivering kun dette: den samme Løn som Lokomotivføreren. Vi kan ikke se andet, end at det er en fattig Motivering. Vi kan tænke, at Kravet motive-res med deres Stilling som Chef for Toget. Naa det skal der vel være ved Toget, vi kunde lige saa godt tænke os, at den unge Assistent eller Medhjælper, som fungerer som Stationsbestyrer eller Stationsmester og som er Chef paa Stationen, under hvem Togføreren og Togsorterer, medens Toget holder paa Stationen, ogsaa kunde fremsætte Krav paa samme Maade: i hvert Fald Løn som Lokomotivfører og Togfører for min Chefvirksomhed.

Det er muligt, at Togføreren mener, at det er et godt og brugbart Argument — vi synes det er noget fattigt; men da der fra I. F. er Forslag til en Konference herom mellem de interesserede Parter, skal vi ikke uddybe Spørgsmaalet videre. Vi vil til Slut blot bemærke, at i Øjeblikket overstiger Togførerens Løn Lokomotivførerens med flere Hundrede Kr. aarlig alene paa Grund af udle-verede Uniformseffekter.

Saa vi synes egentlig talt, at deres Krav er noget malplaceret.

Situationen.

I de sidste Numre af Lokomotivtidende er der af flere fremsat den Anskuelse, at det i Betragtning af Situationen maaske vilde tjene Lokomotivpersonalets Formaal, at søge Optagelse i Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund, fordi man da vilde have et solidt Rygstød i Kampen for Tilværelsen og derigennem give vore Fordringer den fornødne Vægt. Denne Tanke var som bekendt fremme før Sammenslutningen i Central-Organisationen, men fandt

ikke den fornødne Tilslutning. Lokomotivpersonalet som Helhed satte sit Haab til den Forhandlingsret vi gennem C. O. skulde faa Del i, og de Resultater man derigennem skulde naa. Naar der nu atter henvises til det ønskelige i den ovenomtalte Optagelse i D. S. og M. F. skyldes dette selvfølgelig fejlslagne Forhaabninger og lidte Skuffelser. Hvad denne før lovpriste Forhandlingsret er værd, fremgaar med al ønskelig Tydelighed af de fleste af de til Dato førte Forhandlinger, den er i hvert Fald ikke det Knæfald værd, som vor Organisation gjorde for at faa Del deri. Den Maade at forhandle paa er i Grunden lige uværdig at deltage i saavel for Statens Repræsentanter som for Medlemmer af en Organisation. Hvilken Støtte Lokomotivpersonalet kunde vente at faa gennem C. O. til Opnaaelse af vore beret-tigede Krav, synes jeg forud maatte staa os klart, da man dog ikke var uvidende om de andre Organi-sationers Stilling til disse. De, der ikke har haft Forstaaelsen deraf, maa vel nu antages at have faa et Øjnene op derfor, efter at man jo ved, hvad der fra visse Hold indenfor C. O. var os tiltænkt ved Klasseficeringen til den nye Lønningslov. Loko-motivførerne er jo stadigt avanceret nedad i Forhold til de Tjenestekategorier med hvilke vi fra Begyn-delsen var sidestillet; noget saadant var der altsaa fra nogle af vore nye Organisationsfæller tiltænkt os denne Gang ogsaa. Dermed turde vor Støtte fra den Side være tilstrækkeligt illustreret.

Ud fra Spørgsmaalet: Skal Lokomotivpersonalet nu atter lide en alvorlig Skuffelse i sit Haab om at blive hævet op paa det Stade, der svarer til Stil-lingen? melder sig et andet Spørgsmaal: Med hvilke Midler kan dette forebygges? For mange ligger Sva-ret i dette, at søge Optagelse i D. S. og M. F. Givet er det, havde vi nu staaet i denne Organi-sation, hvor vi engang hørte hjemme og for den Sags Skyld lige saa godt kunde høre hjemme endnu, saa kunde vi have givet vore Krav anderledes Vægt og skaffet os Ørenlyd paa rette Sted.

Det hjælper imidlertid ikke at falde i Betragtninger over, hvad man ikke har, men derimod arbejde paa virksom Maade med det man har. Jeg tænker her paa vor Hovedbestyrelse. Den første Opgave er da gennem Lønningskommissionen at faa os stillet paa et saadant Lønningsniveau, at tidligere Tidens Uret ophæves. For en vaagen Hovedbestyrelse er der Stof nok til den Argumentation, som nødvendigvis maa til for at naa dette. Her skal jeg ikke nær-mere komme ind derpaa. Dog maa jeg have Lov til at drage en Paralel mellem Lokomotivførerstillingen og den Tjenestemandskategori, som jeg formener, den bedst kan sammenlignes med og som den allermindst burde sidestilles med, nemlig Statsbanernes Værk-mestre.

Lokomotivføreren og Værkmestere er traadt ind i Statens Tjeneste paa samme Maade og med de samme Forudsætninger, i hvert Fald i det store og hele, begge faglærte Smede eller Maskinarbejdere. Værkmestere naaede gennem Partiførerstillingen op

til Værkmesterstillingen. Lokomotivføreren forlod Værkstedet og gik over i Lokomotivfyrbøderstillingen for gennem denne og som Regel Rangerførerstillingen at naa Lokomotivførerstillingen. Til Opnaelsen af disse Stillinger fordrer der fra Statsbanernes Side ikke anden teknisk eller teoretisk Uddannelse end den en faglært Arbejder er i Besiddelse af. Dog skal Vedkommende før Lokomotivførerstillingen naas underkaste sig en Prøve for at bevise sine Kvalifikationer dertil. Det kan altsaa ikke være Uddannelsen, der har stillet Lokomotivføreren paa lavere Lønniveau end Værkmesteren. Er det da Stillingen og den dermed forbundne Tjeneste, som vurderes lavere? Naar en Stilling eller Tjeneste skal retfærdig vurderes, mener jeg følgende Spørgsmaal maa stilles:

Hvad har det kostet af Tid og Penge at naa denne Stilling? Hvilke Pligter og hvilken Risiko er der forbunden dermed? Hvilke Værdier afhænger af Stillingens punktlige og forsvarlige Udførelse? Er der med Stillingen forbunden sundhedsnedbrydende Momenter og kræves der af Udøveren Afsavn af almenmenneskelige Goder? For at forebygge Misforstaaelse fra Værkmestrenes Side, skal det slaas fast, at deres Stillings Betydning og Ansvar ikke i nogen som helst Retning herigennem søges underkendt, ligesom Stillingens Lønniveau sikkert er for lav i Forhold til Værkstedsarbejdernes Aarsfortjeneste. Paa dette Grundlag er Lønnen jo en Gang hævet.

Naar dette er Tilfældet vil det efter foranførte være saa meget mere indlysende, at der er et skrigende Misforhold til Stede mellem Lokomotivførerstillingen, naar den vurderes retfærdigt under Hensyn til, hvad den fører med sig, og det Lønniveau hvorpaa den staar. Thi sammenlignet med Værkmesterstillingen har den kostet lige saa meget og noget til at naa. Pligterne for Lokomotivføreren er flere og dertil er Risikoen paa Liv og Lemmer større. Dertil kommer den Risiko for Stillingsfor tabelse, som man har set Stillingen kan føre med sig netop under Udøvelse af Tjeneste.

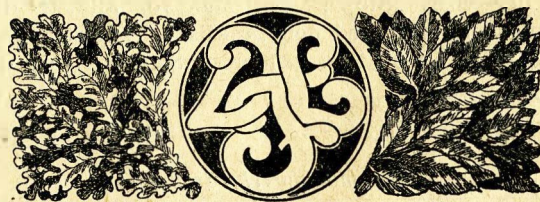
Størrelsen af de Værdier som staar paa Spil under Udførelsen af henholdsvis Værkmesterens og Lokomotivførerens Tjeneste er saa forskellige og iøjnefaldende, at der ikke behøves nogen Forklaring desangaaende eftersom Menneskeliv ikke kan erstattes med Penge eller andre Værdier, selv de rene Materiale værdier, der er betroet i en Lokomotivførers Haand, taler for sig selv. Sundhedsnedbrydende Momenter er der selvsagt flest af i Lokomotivførerstillingen, hvilket lettest forklares af den Uregelmæssighed i Levemaade, Spisetider og Sovetider saavel Nat som Dag, ligesom Afsavn af almenmenneskelige Goder til enhver Tid føles af Lokomotivføreren, særlig med Henblik paa Familie- og Selskabsliv. Kun alle de Mennesker, som lever under disse og lignende Afsavn, forstaar hvad dette betyder et Liv igennem. Disse Temaer kunde jo uddybes hver for sig, men det her fremførte er nok til at gøre det

indlysende for enhver, at Lokomotivførerstillingen bør og maa gennem den kommende Lønningslov hæves op paa det Niveau, den har berettiget Krav paa, og det forekommer mig, at Mindstemaalet for vore Krav maa være Ligestillethed med Værkmestrene. Kan dette ikke naas paa Grund af de andre Organisationers Stilling til Lokomotivpersonalet, maa alle tænkelige Midler bruges for at paavirke Lovgivningsmagten. Det er at haabe og maa ogsaa forlanges, at vor Hovedbestyrelse her er vaagen, thi en Kommissionsbetænkning er jo ikke det samme som en vedtagen Lov.

Glipper vort Haab ogsaa der, saa mener jeg, at Lovgivningsmagten eller Staten selv tvinger os til at søge over i en Organisation, der er stærk nok til ad Kampens Vej at skaffe Lokomotivpersonalet Kaar, som svarer til Stillingens Værd og Ansvar. Kampens Vej er ikke den Vej Lokomotivpersonalet ønsker at betrede. Men holdes nede og undervurderes, som sket er hidtil, kan ikke vedblive, derom er der Enighed.

Det skader jo ikke ved den kommende Generalforsamlingen at drøfte Betimeligheden af omskrevne Optagelse, men det vilde sikkert være klogest at afvente Lønningsloven for Bestemmelse tages.

A.



25 Aars Jubilæum.

Den 1. Maj kan følgende Lokomotivførere fejre 25 Aarsdagen for deres Ansættelse som Lokomotivmænd: A. B. Petersen, Absaløngade 21. St., Slagelse, I. C. Christensen, Paulsplads 19, 3. Sal, Aarhus, A. F. Clemmensen, Landskronagade 23, 1. Sal, Kjøbenhavn Str., I. C. Petersen, Aarhus H., P. V. Mortensen, Jyllandsgade 13, Viborg, E. A. C. Hansen, St. Nicolajsgade, Ribe, P. F. Knudsen, Bredalsgade 8, Nyborg, og I. P. Pedersen, Ny Carlsbergvej 23, 4. Sal, Kjøbenhavn B.

Fra det daglige Liv.

Signalerne.

Hr. Redaktør!

Tillad mig at rette en Forespørgsel til Dem i Anledning af den sidste Bekendtgørelse fra 1. Distrikt om Indskrænkninger i Benyttelsen af Signalindretningerne. Har De set, at man først nævner den al-

mindelige Regel, at Benyttelsen af Bloksignalerne paa visse Banestrækninger er bortfalden, at Signalerne er stillet paa „Kør“ og forsynet med Ugyldighedskryds. Det kan man da forstaa, det tager man ikke fejl af. Men saa nævnes det derefter i et følgende Stykke som en almindelig Regel gældende for forskellige nævnte Banestrækninger, at Togvejsind- og Udkørselssignaler om Dagen har Gyldighed for saavel Stations- som kørende Personale, medens de i Mørke ingen Gyldighed har for det kørende Personale, men kun for Stationspersonale. Da jeg ikke rigtig forstaaer denne klare Bestemmelse, vil De maaske, hvis De forstaaer den, sige mig, om det er Meningen, at Lokomotivpersonalet skal oplæres til at køre forbi Stopsignaler?

Deres ærbødige

„Gransker“.

Vi skal i et følgende Nummer af Bladet beskæftige os med denne Sag, der er af overordentlig Betydning for det kørende Personale. Vi kan, som den ærede Indsender rigtig bemærker, ogsaa kun se at det med den paaklagde Bestemmelse er Hensigten at paabyde Lokomotivpersonale, at de i Mørke eventuelt skal køre ind paa eller ud af en Station med „Stop“ paa de lokale Master og at man dermed forlanger, at Lokomotivføreren skal overtræde det første og vigtigste Bud: at holde for et Signal, hvorfra der vises „Stop“. Det maa for alle Jernbemand, som har med den praktiske Tjeneste at gøre, være klart, at enten gælder et Signal eller ogsaa

gælder det ikke. Man maa ikke opøve Personalet i Undladelse af at respektere Signaler, hvorpaa der ingen Ugyldighedskryds er, Følgen heraf vil uvægerlig blive den, at Sikkerhedstjenesten bliver ringere, og denne taaler netop ikke for Tiden, paa Grund af de vanskelige Forhold, at blive tilsidesat. Vi mener derfor, at Reglen maa være den, at enten gælder Signalerne saavel ved Dag som ved Nat eller ogsaa gælder de ikke. Det andet svækker Sikkerhedstjenesten.

Red.

Folketingskandidat.

En af de mest kendte Tillidsmænd indenfor Dansk Lokomotivmandsforening, Hr. Rich. Lillie, er af det radikale Venstre i Kjøbenhavn opstillet som Kandidat til Folketingsvalget og staar som Nr. 2 paa Listen.

Der er vistnok ikke Haab om, at Rich. Lillie opnaar Valg, da der af det radikale Venstre i Kjøbenhavn kun regnes med Muligheden af at faa 4 Rigsdagsmand valgt.

Det vilde glæde os, hvis denne Beregning skulde slaa fejl og Rich. Lillie alligevel opnaar Valg, fordi at Lokomotivmændene i ham vilde have en ypperlig og energisk Talsmand i Tinget.

Hvis der blandt Lokomotivmændene i Kjøbenhavn skulde findes nogen der er i Tvivl om, hvor de skal kaste deres Stemme, vil vi paa det varmeste anbefale at stemme paa den radikale Liste, for derved at bidrage til vor Tillidsmands Valg.

Afdelingsformændenes Adresse:

Nr.	Lokomotivførererkredsen	Afdeling	Nr.	Lokomotivfyrbøderkredsen
1	G. O. F. Lund, Tagensvej B ¹ , N.	København G.	2	C. H. Carlsen, Kongshøjgade 7 ² , B.
3	A. Janhsen, Kronprinsesse Sophievej 2 ³ , F.	„ H.	4	G. Nielsen, Godsbanegade 7 ¹ , B.
5	C. C. V. Hessner, Melchiorssplads 8 ³ , Ø	„ Ø.	6	M. E. Jensen, Ryesgade 65 ² , Ø.
7	A. J. Hansen, „Bøgely“, Gl. Banegaardsvej	Helsingør	8	C. F. Olsen, „Sølyst“, Ryesvej
9	Alfred Petersen, Brunsvej 7	Roskilde	10	V. Jørgensen, Skovbovængets Alle 39
11	M. Johansen	Gjedser	12	A. Endersen
13	Jul. Nielsen, Lundevej	Kalundborg	14	E. Kuhn, Lindegade 4 ¹
15	I. Pedersen, Valbyvej 20	Slagelse	16	P. A. Jensen, Svendsgade 8 ²
17	C. Lorensen, Lygtebakken 3	Korsør	18	Marius Hansen, Tvervej 21
19	H. M. Petersen, „Ængsmø“, Birkhovedvej	Nyborg	20	H. Aug. Simonsen, Ingolfsgade 13
21	L. Christiansen, Vejlevej 13 ¹	Fredericia	22	N. L. Hansen, Dronningensgade 49
23	O. Larsen, Finsensgade 38	Esbjerg	24	Ch. Christensen, Finsensgade 54
25	N. F. Schilling, Toldbodgade 16	Thisted	26	R. Jensen, Dragbæksvej 17 ¹
27	C. A. Andersen, Bryggergade 11	Struer	28	O. G. Olsen, Dusebergvej 15
29	P. Christiansen, Boyesgade 4 ¹	Viborg	30	L. Conrad, Sjællandsgade 4
31	I. Bech, Søndergade 43 ¹	Frederikshavn	32	P. Hansen, Peder Møllersgade
33	P. N. Wendelboe, „Creighton“, Hobrovej	Aalborg	34	V. Heftholm, Prinsensgade 40
35	H. P. Hansen, Karl Metzgade 18 ³	Randers	36	S. A. Blach, Sennelsgade 6
37	A. Strand, Skansepalæet 3	Aarhus	38	Soph. Jensen, Bülowsgade 57 ¹
39	Evald Nielsen, „Karinsminde“	Skanderborg	40	A. O. Jørgensen, Banegaardsvej
41	R. Rasmussen	Vamdrup	42	A. C. Madsen, Nørregade
43	I. S. Christensen, Stationsvej	Brande	44	K. Petersen, Villa „Solfald“
45	C. Ramkilde	Langaa	46	C. F. Berg-Petersen

Hjertelig Tak.

Alle de, der viste mig Opmærksomhed i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum den 1. April, beder jeg modtage min hjerteligste Tak.

V. Harnom, Nyborg.

Lokomotivpersonalet i Aalborg, Hjørring og Frederikshavn takkes hjertelig for den mig ydede Støtte under min lange Sygdom.

Lokomotivfyrb. Valdemar Jensens Enke,
Hjørring.

Statsbanepersonalets Ulykkesforsikring.

Foreningens ordinære Generalforsamling afholdtes i „National“, København, den 20. Marts.

Formanden, Stationsforstander Ulsø Bruhn af lagde Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar og forelagde Regnskabet, som godkendes.

Til Bestyrelsen genvalgtes de efter Tur fratrædende Medlemmer med Undtagelse af Stationsforstander Stoumann, som paa Grund af Forflyttelse til Tolne ikke ønskede Genvalg. I Stedet for Hr. Stoumann indvalgte Overassistent C. M. Svane, Skive, hvorefter Bestyrelsen bestaar af Stationsforstander Ulsø Bruhn (Formand), Fuldmægtig A. Pøckel (Næstformand), Assistent A. Ohmeyer (Kasserer), Overbanemester Folkenberg, Lokomotivfører Sibbernsen, Haandværker Haastrup, Værkmester Mathiesen, Portør H. O. V. Petersen, pens. Togfører Lautrup og Overassistent C. M. Svane.

Til Suppleanter valgtes Værkmester O. Larsen (Genvalg) og Assistent Hannibal, Holbæk.

Ved Forelæggelsen af Beretningen for Forsikringsaaret fra 1. December 1915 til 30. November 1916 henstod 1 uafgjort Sag.

I Forsikringsaaret fra 1. December 1916 til 30. November 1917 blev anmeldt 32 Tilskadekomster.

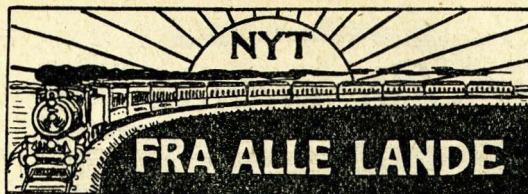
I 3 Tilfælde bortfaldt Erstatningskrav, fordi den Forsikrede blev raskmeldt, inden Dagsrerstatningen begyndte at løbe. 1 Tilfælde afsluttedes med Invaliditetsrerstatning af 4 pCt. og 28 Sager med Dagsrerstatning, medens 1 Sag henstaar uafgjort.

I Forsikringsaaret 1916—17 har Forsikringsselskabet udredet Erstatninger til Beløb 1300 Kr. 50 Øre.

Medlemsantallet, som den 1. December 1916 var 545, var ved Forsikringsaarets Slutning 546, og Forsikringssummen, som i 1916 udgjorde 1,130,500 Kr., var pr. 1. December 1917 1,109,500 Kr.

For Forsikringsaaret 1915—16 er der udbetalt udbetalt Foreningen Bonus med 125 Kr. 11 Øre.

De i Aarets Løb afgjorte Sager giver ikke Anledning til særlig Omtale, de er alle glat afviklede.



Erstatning for Bly i Rørmuffer.

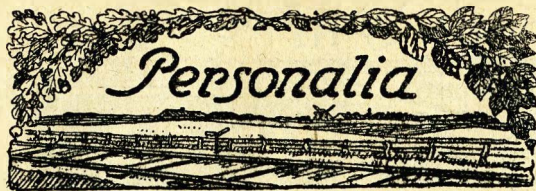
De kommunale Gasværker i Wien har i Fl. „Journ. f. Gasbel. u. Wasservers.“ i den sidste Tid lagt en 1200 m lang Gasledning af 500 til 550 mm Rør, som blev tættest med Jerntraad og Jerndrejespaaner i Stedet for med Bly. Rørene blev strikkede paa sædvanlig Maade, først med en Strikke af Tjægern og over denne med almindeligt Pakgarn. Der blev lagt stor Vægt paa, at dette Arbejde blev omhyggeligt udført. Mufferne blev derefter stemmede med Jerntraad eller Jerndrejespaaner. Der anvendtes godt udglødet, blød Jerntraad, der, afskaaret i tilpassede Længder, blev snoet sammen til et Jerntraadstov af samme Tykkelse som Tætningsfugen, drevet ind i Muffen og stemmet. I Stedet for Jerntraad blev ogsaa med lige saa godt Resultat anvendt lange Drejespaaner af Jern, der ligeledes efter at være udglødede blev snoede som et Tov og drevet ind i Muffen. Efter at Muffen var stemmet fuld, blev Tætningsmaterialet beskyttet mod Rust ved, at Fugen blev strøget med en tyk tjæreholdig Farve, som ikke bliver haard og skør, og som ikke skaller af. Den saaledes tættede Rørledning blev underkastet flere Tæthedsprøver med Luftryk af Størrelse indtil 5 m Vandsøjle, og disse Prøver faldt saa godt ud, at Wiens Gasværker uden Betænkelighed anbefalede denne Tætningsmaade ogsaa for Presgasledninger i Stedet for de sædvanlige Blysamlinger.

Hertil er at bemærke, at den omtalte Tætningsmaade maa kræve et langt større og ogsaa mere samvittighedsfuldt Arbejde end Tætning med Bly, og at Strikningen af Mufferne, naar den er omhyggeligt udført, vil være tilstrækkelig til at holde dem tætte, saa længe Pakgarnet bevarer sig ufortæret, hvorfor der vel næppe kan siges noget om, hvorvidt Samlingen kan holde sig lige saa tæt som en Blystøbning. Denne sidstes Elasticitet maa den i al Fald mangle.

Sjælland-falsterske Bibliotek.

Da Generalforsamlingen den 23. Marts ikke var beslutningsdygtig med Hensyn til Vedtagelse af de foreslaaede Ændringer i Vedtægterne, afholdes en overordentlig Generalforsamling Lørdag den 20. April d. A., Kl. 8 Aften i Lokalerne, Istedgade 3, 1. Sal med Ændringer i Vedtægterne som eneste Punkt paa Dagsordenen.

Bestyrelsen.



Afsked:

Lokformand J. E. W. Delcomyn, Kbhvns. Godsbg., paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—5.—18.

Lokfyrbøder C. C. Degn, Esbjerg, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—6.—18.

Navneskifte:

Lokfyrbøder S. P. L. Jensen, Østerbro, hedder Søren Peter Lindberg Bjerglund fra 25.—2.—1918.

Traadt udenfor Nummer:

Lokfyrbøder J. C. Astrup, Thisted, fra 1.—5.—18 til 30.—4.—19 efter Ansøgning.

Paaskønnelse:

Generaldirektoratet har udtalt sin Anerkendelse over for Lokfører N. A. B. Løgstrup, Viborg, for særlig Agtpaagivenhed under Tjenestens Udførelse.

1. April 1918.

Kgl. udnævnt til Lokomotivmester efter Ansøgning:

Lokformændene H. H. V. Clausen, Kbhvns. Godsbg., i Kbhvns. Godsbg., A. E. Rasmussen, Langaa, i Langaa.

Kgl. Udnævnelse til Ingeniørassistent af 18. Lønklasse:

Ingeniørassistent under 17. Lønklasse, cand. polyt. C. Suaning, 2. Distrikts Kontor, Maskintjenesten, Aarhus, med Station som hidtil.

Ingeniørassistent under 17. Lønklasse, cand. polyt. T. Stahlschmidt, 2. Distrikts Kontor, Maskintjenesten, Aarhus, med Station som hidtil.

Udnævnt af Ministeriet f. o. Arb. efter Ansøgning til Overassistent af 2. Grad:

Assistent A. E. Hansen, 1. Distrikts Kontor, Maskintjenesten, Kbhvn., med Station som hidtil.

Assistent R. C. Torrild, 2. Distrikts Sekretariat, Aarhus, ved 2. Distrikts Kontor, Maskintjenesten, Aarhus.

Ass. M. Høft., 3. Distrikts Kontor, Trafiktjenesten, Struer, ved 3. Distrikts Kontor, Maskintjenesten, Struer.

Forfremmet til Lokfører er:

Lokfyrbøderne A. Jensen, Aarhus H., i Randers, A. P. Andersen, Skanderborg, i Skanderborg, M. Madsen, Herning, i Herning, J. J. Faldborg, Vejle H., i Vejle H., J. P. Larsen, Næstved, i Næstved, F. K.

Kristiansen, Hjørring, i Struer, K. S. Svendsen, Kbhv. Godsbg., i Kbhvns. Godsbg., J. C. Christensen, Næstved, i Kbhvns. Godsbg., E. C. Harvig, Kbhvns. Personbg., i Kbhvns. Godsbg., C. C. K. Bruhn, Nyborg, i Langaa, A. Hansen, Kolding, i Brande, H. C. Pedersen, Randers, i Kbhvns. Godsbg., J. P. Sørensen, Kbhvns. Personbg., i Kbhvns. Godsbg., J. J. Nielsen, Frederikshavn, i Fredericia, V. Andreasen, Køge, i Kbhvns. Godsbg., N. Sørensen, Kbhvns. Godssg., E. A. Steen, Thisted, i Thisted, C. F. D. Feld, Aalborg, i Aalborg, V. K. Jensen, Næstved, i Korsør, K. S. P. Jørgensen, Esbjerg, i Esbjerg, A. S. Jørgensen, Fredericia, i Fredericia, C. V. C. J. Petersen, Nyborg, i Brande, J. K. H. Larsen, Kbhvns. Godsbg., i Kbhvns. Godsbg., K. A. Sandberg, Skive, i Kbhvns. Godsbg., K. J. Christensen, Roskilde, i Korsør, E. Hansen, Østerbro, i Kbhvns. Godsbg., K. Petersen, Esbjerg, i Struer, E. F. C. P. Møller, Aarhus H., i Langaa, R. N. Rasmussen, Aarhus Ø., i Brande, P. B. Kohl, Kolding, i Kbhvns. Godsbg., H. C. Petersen, Roskilde, i Kbhvns. Godsbg., N. H. Jacobsen, Nyborg, i Brande, A. V. J. Jensen, Østerbro, i Kbhvns. Godsbg., N. C. O. Bendixen, Fredericia, i Korsør, A. J. Grosen, Aarhus H., i Brande, H. P. Larsen, Aarhus H., i Fredericia, O. E. Olesen, Aalestrup, i Aalestrup, H. M. K. Henriksen, Kolding, Kbhvns. Godsbg., R. A. Pedersen, Nyborg, i Vamdrup, H. P. Steengaard, Fredericia, i Fredericia, B. G. Larsen, Odense, i Struer, J. M. V. Jørgensen, Kbhvns. Godsbg., i Kbhvns. Godsg., M. C. P. Andersen, Odense, i Thisted, P. Mortensen, Nyborg, Kbhvns. Godsbg., A. P. Nissen, Fredericia, i Kbhvns. Godsbg., S. P. C. Hansen, Odense, i Kbhvns. Godsbg., S. M. R. Poulsen, Vejle N., i Kbhvns. Godsbg., H. M. J. Høyer, Aarhus H., i Aalborg, H. P. C. Staberg, Odde-sund Nord, i Odde-sund Nord, M. E. K. Johansen, Holbæk, i Gedser, H. M. Pedersen, Fredericia, i Thisted, N. P. A. Kildevang, Kbhvns. Personbg., i Kbhvns. Godsbg., J. Jensen, Aarhus H., i Struer, H. Nielsen, Randers, i Hobro, N. C. P. Stubdrub, Aarhus H., i Kbhvns. Godsbg., F. J. Nielsen, Odense, i Kbhvns. Godsbg., O. V. Thorkilsen, Slagelse, i Korsør, H. K. L. E. Strubberg, Kbhvns. Godsbg., i Khvns. Godsg., J. C. A. Malling, Hjørring, i Kbhvns. Godsbg.

Forflyttet efter Ansøgning:

Lokførerne K. T. Pedersen, Esbjerg, til Roskilde, A. E. Jensen, Struer, til Skanderborg, J. Hansen, Thisted, til Aarhus Ø., N. C. Mogensen, Struer, til Randers, A. V. Lynggaard, Aalestrup, til Aarhus Ø., J. N. C. Børgesen, Thisted, til Kbhvns. Godsbg., J. J. Nielsen, Gjedser, til Korsør, N. M. Rasmussen, Struer, til Fredericia, J. M. N. Pedersen, Struer, til Holstebro,

Lokfyrbøder R. V. S. Jakobsen, Masnedsund, til Thisted.

Forflyttet efter Ordre:

Lokfyrbøderne P. H. Petersen, Ribe, til Vamdrup, C. Petersen, Vamdrup, til Aarhus H.

Ansatte efter Ansøgning til Tjeneste som Depotforstander:

Lokførerne E. N. V. Rundstrøm, Hillerød, i Hillerød, J. P. L. V. Møller, Skanderborg, i Holbæk, F. E. Rademacher, Køge, i Køge, H. C. Petersen, Roskilde, Nykøbing F., J. P. Larsen*, Næstved, i Næstved, R. C. V. Stærregaard, Orehoved, i Orehoved, Lokfyrbøder G. O. L. Christensen, Hjørring, i Hjørring, Lokførerne J. A. Jensen, Fredericia, i Horsens, S. M. F. E. A. Jensen, Vamdrup, i Kolding, C. A. E. Larsen, Odense, i Odense, M. Madsen*, Herning, i Herning, H. Nielsen*, Randers, i Hobro, P. L. Rasmussen, Nykøbing M., i Nykøbing M., H. P. C. Staberg*, Odde-sund Nord, i Odde-sund Nord, M. A. Helund, Langaa, i Silkeborg, R. P. Lyngkilde, Brande, i Skive, A. Larsen, Brande, i Skjern, M. Lauversen, Holstebro, i Varde, J. J. Faldborg*, Vejle H., i Vejle H., J. P. S. Bang, Fredericia, i Vejle N.

* Samtidig forfremmet fra Lokfyrb., jfr. ovenfor.

Forfremmet til Lokomotivfyrbøder:

Haandværkerne K. Petersen, Kbhvns. Godsbg., i Kbhvns. Godsbg., A. W. G. Jensen, Centralvkst., Aarhus, i Aalborg, O. J. Nielsen, Kbhvns. Godsbg., C. A. Lauritsen, Aalborg, i Aalborg, C. W. H. H. Gollmann, Kbhvns. Godsbg., i Kbhvns. Personbg., L. P. Jensen, Kbhvns. Godsbg., i Kbhvns. Godsbg., C. E. Hansen, Centralvkst., Kbhvn., i Brande, J. F. G. Nielsen, Centralvkst., Kbhvn., i Kbhvns. Godsbg., N. P. E. V. Nielsen, Centralvkst., Kbhvn., i Kbhvns. Godsbg., S. C. Jensen, Kbhvns. Godsbg., i Kbhvns. Personbg., R. Jensen, Værkst., Nyborg, i Brande, H. N. Hansen, Værkst., Nyborg, i Brande, E. L. V. Andersen, Centralvkst., Kbhvn., i Kbhvns. Godsbg., A. K. J. Romme, Helsingør, i Vedde, A. Poulsen, Viborg, i Viborg, J. C. Jensen, Struer, i Struer, A. P. T. Rasmussen, Viborg, i Viborg, N. K. Rasmussen, Kbhvns. Personbg., i Slagelse, C. J. S. Sørensen, Brande, i Struer, I. G. A. Nielsen, Centralvkst., Aarhus, i Struer, P. E. Rasmussen, Centralvkst., Aarhus, i Aalestrup, P. T. Jacobsen, Korsør, i Korsør, F. L. Brandt, Kbhvns. Godsbg., i Kbhvns. Personbg., N. K. Andersen, Kbhvns. Godsbg., i Kbhvns. Godsbg., A. E. E. Salling, Centralvkst., Kbhvn., i Langaa, L. Jensen, Østerbro, i Brande, M. Christensen, Aalborg, i Struer, I. M. P. Friis, Roskilde, i Brande, E. H. Petersen, Centralvkst., Kbhvn., i Kbhvns. Godsbg., V. P. Jensen, Centralvkst., Kbhvn., i Struer, J. R. J. From, Masnedsund, i Kalundborg, J. I. V. Hansen, Esbjerg, i Esbjerg, H. P. Jørgensen, Kbhvns. Godsbg., i Brande, L. M. A. Larsen, Esbjerg, i Esbjerg, L. P. J. Dyhr, Værkst., Nyborg, i Brande, K. O. Kræfting, Centralvkst., Aarhus, i Struer, P. A. N. O. Ørbech, Centralvkst., Kbhvn., i Fredericia, H. A. T. Gotfredsen, Frederikshavn, i Struer, J. J. Pedersen, Randers, i Randers, C. H. Brettschneider, Centralvkst., Kbhvn., i Kbhvns. Godsbg., L. O. Nielsen, Centralvkst., Kbhvn., i Roskilde, C. M. Christiansen, Værkst., Nyborg, i Ribe, C. Hansen, Kbhvns. Godsbg., i Brande,

A. Jensen, Korsør, i Gedser, S. O. Sørensen, Korsør, i Gedser, L. P. Olesen, Centralvkst., Aarhus, i Aalestrup, E. H. C. Nielsen, Centralvkst., Kbhvn., i Kbhvns. Godsbg., H. P. Larsen, Kbhvns. Godsbg., i Gedser, A. Henriksen, Centralvkst., Kbhvn., i Gedser, A. E. Hansen, Roskilde, i Roskilde, C. A. Nielsen, Kbhvns. Godsbg., i Gedser.

Skibsfyrbøderne C. G. H. M. Sørensen, Helsingør—Hbgoverf., i Struer, L. J. Mortensen, Gedser—Wmoverf. i Gedser.

2. April 1918.

Forflyttet efter Ordre:

Lokfyrbøderne H. Bagger, Silkeborg, til Hjørring, H. F. Hansen, Varde, til Aarhus H., C. M. Larsen, Hobro, til Aalborg, A. A. Thøgersen, Skjern, til Kolding.

Forflyttet efter Ansøgning:

Lokfyrbøderne A. K. Nørvig, Kalundborg, til Glyngøre, K. P. Petersen, Struer, til Viborg, J. C. Jensen, Viborg, til Aarhus Ø., A. K. Albertsen, Kbhvns. Godsbg., til Nyborg, E. N. R. Johansen, Aalestrup, til Frederikshavn, J. H. Pedersen, Gedser, til Fredericia, J. P. O. Jørgensen, Aalborg, til Nyborg, C. A. O. Lønquist, Struer, til Aarhus H., R. Frandsen, Gedser, til Fredericia, M. Jensen, Slaelse, til Aarhus H., O. M. H. Larsen, Gedser, til Nyborg, A. J. Iversen, Gedser, til Nyborg, H. A. Andersen, Aalborg, til Randers, F. Alsing, Roskilde, til Fredericia, T. O. Nielsen, Struer, til Aarhus H., S. M. H. Petersen, Struer, til Aarhus H., C. R. T. Holmtoft, Vedde, til Nyborg, K. Povlsen, Kalundborg, til Fredericia, K. M. Hansen, Struer, til Skanderborg, K. G. Madsen, Brande, til Kbhvns. Godsbg., T. Hansen, Gedser, til Korsør, C. F. Jochumsen, Glyngøre, til Aarhus H.; R. H. A. H. Larsen, Brande, til Kbhvns. Godsbg., O. P. Jensen, Korsør, til Slagelse, V. Hansen, Struer, til Skanderborg, E. K. Henriksen, Aalborg, til Randers, H. F. Hansen, Struer, til Randers, A. Bentsen, Brande, til Østerbro, C. A. Eisenbichler, Brande, til Kbhvns. Godsbg., K. Pedersen, Brande, til Roskilde, J. M. Nielsen, Brande, til Kalundborg, W. N. Vibe, Kbhvns. Godsbg., til Aalborg, J. E. Jakobsen, Struer, til Skanderborg, A. R. B. Jørgensen, Brande, til Østerbro, J. J. B. Birkbo, Esbjerg, til Korsør, F. G. Brund, Masnedsund, til Randers.

Bytning.

Undertegnede ønsker at bytte med en Kollega i Kjøbenhavn.

R o m m e, Lokomotivfyrb. Vedde.

Foredrag i Struer og Aarhus.

Hr. Assistent A. Ohmeyer vil den 19. og 20. ds. holde Foredrag i Struer og Aarhus om

„Vore ældste Lokomotiver og deres
Tilblivelseshistorie“

(med Lysbilleder.)

I **Struer Fredag den 19. April, Kl. 8, paa Schous Hotel.**

I **Aarhus Lørdag den 20. April, Kl. 7, i Forsamlingsbygningen, Østergade.**

Nærmere Meddelelse vil blive udsendt ved Opslag.

Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

Den mest økonomisk og let teste Maade at bruge Husholdnings-sæbe paa. **Faas overalt.**

Bekendtgørelse

til Dansk Lokomotivforbunds Medlemmer.

Det meddeles de ærede Medlemmer, at der er aabnet et 1ste Klasses Møbelmagasin, hvor der erholdes 10 pCt. foruden en yderst billig Pris paa alle Møbler. Ratebetaling kan indrømmes.

Ærbødigst

Snedkermester **Anton Dam,**
2 Enghavevej 2 (Hj. af Vesterbrog.)



HAFNIA

Samlede Garantimidler pr. 1. Januar 1918
ca. 85 Millioner Kroner.

Samlet Forsikringsbestand pr. 1. Jan. 1918
ca. 300 Millioner Kroner.

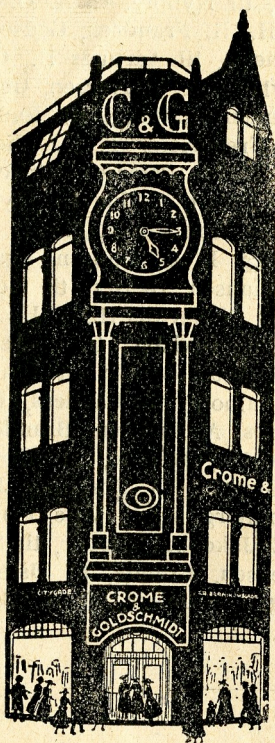
Blomsterforretningen „Clara“

(Carl Jørgensen)

Vesterbrogade 194. Tlf. Vester 1357 y

anbefaler sit store Udvalg i Blomster saavel afskaarne som Potteplanter.

Kranse leveres til alle Priser med friske Blomster.



Brude-Udstyr

er Crome & Goldschmidt's Specialitet og kan ingen Steder købes bedre og billigere.

Naar der Landet over findes Tusinder af Hjem, hvortil Crome & Goldschmidt har leveret Udstyret, saa skyldes dette

den aldrig svigtende Holdbarhed i Brug.

der steds har været kendetegnet paa Fabrikernes Varer.

Vi anbefaler det ærede Publikum at gøre deres Indkøb nu, idet Vanskelighederne ved Indførelse af Raamaterialer snart vil være uoverkommelige.

Kontant Salg til Fabrikspriser.

Crome & Goldschmidt

City.

Engelsk Spisestue, smuk, lys Eg, komplet, **500 Kroner**
Komplet hvidlakeret Soveværelse **450 —**
Moderne Eg. Spisestue. **250 —**
Komplet Eg. Herreværelse **350 —**

Bjelkes Allé 18 St. o. G.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Redaktion: 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 Tausengade 14, Odense. Telefon 2268.