



19. Aarg. Nr. 13.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

1. Juli 1919.

Forhandlingsretten.

Nu er det slaaet fast, at Dansk Lokomotivmands Forening er den Organisation, der har Forhandlingsretten for Lokomotivpersonalet. Det er dermed ogsaa slaaet fast, at vor Organisation nu er en selvstændig Organisation. En Organisation, der har Ret til at føre sine Sager uden at andre os ganske uvedkommende Organisationer kan kræve at blive blandet med deri.

Vi kan da ogsaa aldeles frit bestemme, om vi vil staa i Samarbejde med andre Organisationer eller vi vil staa alene. Vi kan gøre dette saa meget mere som Medlemmerne ved den foretagne Afstemning har vist, at vi kan optræde aldeles enige.

Vi vil ikke derfor paastaa, at vi skal staa alene, tværtimod skal vi samarbejde med os beslægtede Organisationer; men nu kan det ske under frie Former, og vi tror, vi kan sige det med Rette, Dansk Lokomotivmands Forening er nu en Fagorganisation, hvis Interesser man ikke uden Kamp kan ignorere.

Dogmet „to Etatsorganisationer — to Ho-

vedorganisationer“ er nu i Realiteten brudt, og vor for ofte ringeagtede „Klasseforening“ maa der i Fremtiden regnes med.

Der er Grund til at ønske vore Medlemmer til Lykke med Resultatet. Ikke saa meget med at vi ved vor Aktion opnaaede dette; thi derom har Hovedbestyrelsen aldrig tvivlet, at den Dag vi aldeles bestemt krævede at blive anerkendt som Forhandlingsfaktor, da vilde vi blive det, men paa Grund af den Enighed, der er udtrykt i Afstemningen, hvor vore Medlemmer i Løbet af fire Dage — uden Agitation og uden nogen som helst Basunstød, men blot ved Hovedbestyrelsens stille Meddelelse om, at nu maatte Medlemmerne værne Retten til at leve som Fagorganisation, samledes i et Tal af 98 pCt., klar til om nødvendigt at gaa ud i Kampen for denne Ret.

Hovedbestyrelsen siger vore Medlemmer Tak herfor.

Vi har nu Foden paa fast Grund og kan i Ro og Mag forberede os til at tage imod Lønningsskommissionens Forslag, idet vi ersikre paa, at Medlemmerne vil staa fast om det vi der beslutter at rejse.

Nordisk Lokomotivmands Forbunds 9. Kongres i Bergen den 13-15. Juni 1919.

Den 13. Juni Kl. 10 Fm. aabnedes Nord. Lokm. Forb.s 9. Kongres i Handelssamfundets Festsal i Bergen af Forbundets Præsident.

Derefter hilste Lokomotivfører N a r v e r u d fra Finse paa Festkomiteens Vegne de tilstedekomne Lokomotivmænd med Damer velkommen og redegjorde for Komiteens Program for Opholdet i Bergen.

Forbundets Præsident, Hr. T h v. N o r d a h l holdt derefter en Festtale, i hvilken han som Præsident bød de tilstedekomne Sekretariatmedlemmer og Delegerede og øvrige Kolleger og Damerne velkommen til Norges anden Stad og udtalte Haabet om, at Kongressens Forhandlinger og Beslutninger maatte blive til Gavn for Nordens Lokomotivmænd samt at samtlige udenlandske Gæster ligesom de øvrige Delegerede i Kongressen maatte opleve nogle behagelige Dage og føle dem tilfredse med det Arrangement, som det var lykkedes Festkomiteen at gennemføre.

Foruden Præsidenten og Sekretariatets øvrige 10 Medlemmer mødte 14 Delegerede fra Norge, 10 fra Sverrig og 17 fra Danmark. Ogsaa fra Finland mødte en Kollega, konst. Lokomotivmester I. Stubb fra Helsingfors, altsaa ialt 53. Med øvrige Lokomotivmænd og Damer udgjorde Forsamlingen ved Aabningshøjtideligheden over 100.

Umiddelbart efter Præsidentens Tale spillede Musikken „Ja, vi elsker dette Landet“, hvilken Forsamlingen staaende istemte.

Formanden for svenske Afdeling Hr. H j. M o l i n, Stockholm, fremførte de svenske Deltageres Tak for Velkomsthilsenen samt for den norske Afdelings Fastholden af Bergen som Kongressens Mødested trods de Vanskeligheder, der var opstaaet. Rejsen fra Kristiania til Bergen havde budt paa mægtige Naturscenerier, der maatte blive et Minde for Livet. Taleren haabede paa gode Resultater af Kongressens Forhandlinger.

Musikken faldt derefter ind med „Du gamla, du fria“, som Forsamlingen staaende istemte.

Formanden for danske Afdeling, Hr. R i c h. L i l l i e, København, takkede derefter paa de danske Deltageres Vegne for Modtagelsen og for Velkomsthilsenen og udtrykte derefter Haabet om, at Forhandlingerne paa Kongressen maatte medføre gode Resultater.

Musikken satte ind med „Der er et yndigt Land“, som staaende blev sunget af Deltagerne.

Hr. J. S t u b b udtalte sin Glæde og Taknemlighed for at han ved et Tilfælde kom til at besøge Kongressen, han frembar en Hilsen fra Finlands svenstalende Lokomotivmænds Forening, hvorefter „Vort Land“ istemtes.

Salen var smykket med Flagdekorationer, bag Præsidentens Plads hang et Banner fra Vestbanens Lokomotivpersonales Forening, paa Bordet foran Præsidenten var anbragt et Miniaturbanner med Bergens Vaaben, og ved de Delegeredes Borde var anbragt henholdsvis svenske, norske og danske Flag.

Efter at Navneopraab af de Delegerede var foretaget, foretoges Valg af Kongressens Tilidsmænd, idet man foruden Sekretariatets Forretningsfører, der fungerede som Generalsekretær, valgte en Sekretær for hvert Land, nemlig C. Olsen (N.), A. Borgstedt (S.) og C. M. Christensen (D.).

Til Justeringsmænd for Protokollen valgtes A. Kalsten (S.), E. Sandberg (N.) og H j. K a n n (D.).

Dagsordenen P u n k t 2. Sekretariatets Beretning fra Tiden fra 16. Juni 1913 til 11. Juni 1919, hvorefter Sandberg paa Grund af den i Beretningen nævnte Revolutionstid i Finland bemærkede, at det i Særdeleshed var vanskeligt for Kommunikationspersonale at være neutral i en politisk Situation. Man blev med eller mod sin Villie tvungen til at tage Parti enten for det ene eller det andet. — Kongressen besluttede, at denne Bemærkning skulde indføres i Beretningen, hvorefter den blev enstemmig godkendt.

P u n k t 3. Regnskabsberetningen for Tiden fra 16. Juni 1913 til 31. December 1918 oplæstes og blev enstemmig godkendt.

P u n k t 4. Hr. R i c h. L i l l i e redegjorde

for Sekretariatets Forslag til en Reservefond for Forbundet.

Spørgsmaalet foranledigede en længere Debat, idet flere Talere ønskede Oplysninger om, hvorledes Forslaget skulde forstaaes. Hr. Blomberg (S.) erindrede om, at Medl. af Sv. Lokm. Forb. ved Værnepligt eller længere Sygdom var fritagne for at betale Kontingent og ønskede at dette ogsaa skulde gælde Afgiften til Reservefonden.

Man foretog derefter Afstemning mellem Blombergs Forslag og Sekretariatets Forslag som det forelaa.

Med alle Stemmer mod 2 forkastedes Blombergs Forslag, hvorefter Sekretariatets Forslag vedtoges.

Et indkommen Telegram fra Ole Lian oplæstes: „Paa Grund af Møde i Komiteen til Udredning af Arbejdernes Andel i Bedriftsledelsen og at 8 Timers Loven antages at foreligge i Stortinget Lørdag, er jeg forhindret fra at imødekomme den ærede Indbydelse til at deltage i Kongressen. Sender paa Landsorganisationens Vegne vore hjertelige Ønsker om resultatrigt Arbejde. Som Nordens Folk er rundet af samme Rod, saaledes skal ogsaa Lokomotivmændene og Arbejderne i de nordiske Lande forenes. Leve Lokomotivmændenes Organisation, leve Arbejdernes Solidaritet. Proletarer i alle Lande forener Eder. Ole O. Lian.“

Forhandlingerne afbrødes for Middagspavse fra Kl. 2—3 Em.

Forhandlingerne genoptoges Kl. 3, og Præsidenten meddelte, at han efter Konference med Sekretariatet vilde foreslaa Kontingentbetalingen til Reservefonden fra 1. Juli d. A. og til næste ordinære Kongres. Kongressen vedtog enstemmig Forslaget.

P u n k t 5. Boligspørgsmaalet indlededes for Norge af Hr. S. Iversen, for Sverrig af Hr. O. Ek og for Danmark af Hr. M. Mortensen. Den paafølgende Diskussion resulterede i, at man valgte et Udvalg, som skulde forme et Forslag til Resolution til den følgende Dag. Hertil valgtes Sandberg (N.), Leo (S.) og Mortensen (D.). Forslaget, som forelagdes følgende Dag, blev enstemmig godkendt.

P u n k t 6. Uddannelsesspørgsmaalet ind-

ledes for Norge af I. Kraft-Lund, for Sverrig af Ax. Ringdahl og for Danmark af N. Th. Brix. Efter nogen Diskussion, hvor samtlige Talere var enige om Nyttens og Nødvendigheden af lovfæstede Bestemmelser herom, saavel vedrørende den praktiske som den tekniske Uddannelse, godkendte Kongressen et af A. Borgstedt (S.) fremlagt Forslag til Resolution i denne Retning.

Præsidenten oplæste følgende Telegram:

„Bergensbanens Kontorpersonale Forening sender Kongressen sin bedste Hilsen.

Beck, Opheim.“

Derefter sluttedes Forhandlingerne Kl. 6 Em. og det besluttedes at paabegynde disse næste Dag Kl. 10 Fm.

Anden Dags Forhandlinger.

Forhandlingerne aabnedes Kl. 10 Fm. den 14. Juni af Præsidenten.

P u n k t 7. Retsspørgsmaalet indlededes for Norge af E. Sandberg, for Danmark af M. Mortensen og for Sverrig af Ax. Ringdahl, der foreslog en Resolution i hvilken krævedes enten en Retsordning i Lighed med Disciplinreglerne for Sverrigs Statsbaner, med Ret for den tiltalte til ogsaa ved mindre Forseelser at antage juridisk Bistand eller ogsaa, at alle administrative Strafspørgsmaal henvises til de borgerlige Domstole med sagkyndige Besiddere som i Søretsspørgsmaal. Hr. Sandberg reserverede sig til Forslaget, for saa vidt Sagkundskaben skulde repræsenteres af Overordnede. Kongressen vedtog enstemmig den foreliggende Resolution.

Det den foregaaende Dag nedsatte Boligudvalg forelagt derefter en Resolution i Boligsagen, som enstemmig vedtoges.

P u n k t 8. Tjenestetidssagen. Præsidenten oplæste Sekretariatets Udtalelse af 22. Marts 1918 i Sagen, hvorefter Hr. Brix, Danmark, Hr. Ax. Ringdahl, Sverrig, og Hr. E. Sandberg, Norge, holdt de indledende Taler. Kongressen vedtog enstemmig Sekretariatets Forslag til Resolution med en af Præsidenten foreslaet Tilføjelse.

Udenfor Dagsordenen fremsatte Præsidenten et af Hr. Sandberg paa Sekretariatmødet

den 11. Juni rejst Spørgsmaal om Arbejdernes Medbestemmelsesret i Driftens Udøvelse, hvilket Spørgsmaal Sekretariatet ønskede behandlet paa Kongressen. Præsidenten erindrede om Sagens store Betydning og at man burde søge en Forandring til det bedre paa dette Omraade.

Hr. Sandberg supplerede Præsidentens Udtalelser og gav udførlig Rede for sin Opfattelse af Org. Stilling til Spørgsmaalet samt om dets Behandling indenfor andre Org. Kongressen vedtog at slutte sig til de fremførte Synspunkter og overdrog til Sekretariatet at udforme Kongressens Beslutning.

Punkt 9. Det af den danske Afd. fremsatte Forslag om Ændring af Lovenes §§ 3 og 7 blev paa Grund af Præsidentvalgets Resultat henlagt til næste Kongres. Dagsordenen Punkt 10 og 11 ombyttedes, saa at man først foretog Valg af Præsident.

Hertil valgtes enstemmig Hr. M. Mortensen, Esbjerg. Til Sekretær (Forretningsfører) genvalgtes enstemmig Hr. Ax. Ringdahl, Stockholm. I Henhold til Sekretariatets Forslag besluttedes det at fastsætte Honorar for Forretningsføreren til 600 Kr. pr. Aar med Ret til for Sekretariatet at forøge dette, hvis det skulde anses for paakrævet.

Punkt 12. Kongressen besluttede, paa Forslag fra den danske Afdelings Repræsentanter, at næste ordinære Kongres skal afholdes i Kjøbenhavn.

Kongressen besluttede at afsende Telegram til Hovedstyret for Norges Statsbaner, til Bergens Dampskibsselskab samt til Ole Lian.

Efter at flere Talere havde haft Ordet afsluttedes Nordisk Lokomotivmands Forbunds 9. Kongres.

Tjenestenumrenes Afskaffelse.

I de senere Aar har der hos flere Kategorier af Tjenestemænd hersket et meget levende Ønske om at blive fritaget for Tjenestenumrene og gentagne Gange har de enkelte Organisationer rettet Henvendelse derom baade til Minister og til Generaldirektør. Imidlertid tog Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg Sagen i sin Haand, og i en Skrivelse til General-

direktoratet d. 1. November 1917 androg man om Tjenestenumrenes Afskaffelse for nogle nærmere betegnede Kategorier, saasom Pakhus- og Rangerformænd, Lokomotiv- og Togførere. I over et Aar ventede man paa Svar, og da Svaret endelig kom var det vel imødekommende, men ikke i en saadan Grad, at Fællesudvalget kunde anse det for tilfredsstillende.

En fornyet Henvendelse til Generaldirektøren bevirkede, at Sagen atter blev taget op til Overvejelse, og med Glæde modtog Fællesudvalget derefter et Svar gaaende ud paa, at Tjenestenumrene forsøgsvis var afskaffet, dog saaledes, at de overgik som Løbenummer for de paagældende. Begrebet Løbenummer maatte Fællesudvalget opfatte som værende noget ganske intimt, kun til Brug for Regnskabsafdelingen.

Med stigende Forbavselse blev man imidlertid Vidne til, at dette Løbenummer af Distrikterne opfattedes som Afløser af Tjenestenumrene og i alle Henseender traadte i dets Sted. I Rundskrivelser fra saavel 1. som 2. Distrikt blev det f. Eks. stærkt betonet, at Løbenummer skulde anvendes ganske i Lighed med det forsøgsvis afskaffede Tjenestenummer.

Man tør nok sige, at denne Fremgangsmaade fra Distrikternes Side vakte Harmen, og Fællesudvalget blev kraftigt opfordret til overfor Generaldirektøren at gøre opmærksom paa den Maade, hvorpaa man praktiserede „Generaldirektoratets Meddelelse“ Nr. 24 af 1919.

Den 18. April fremsendte Fællesudvalget da følgende Skrivelse:

Under Henviisning til »Generaldirektoratets Meddelelser« Nr. 24 1919 angaaende Afskaffelse af Tjenestenumre for Tog- og Lokomotivførere m. fl. skal Fællesudvalget tillade sig at henlede Generaldirektoratets Opmærksomhed paa, at den ovennævnte Foranstaltning praktiseres paa en saadan Maade, at de paagældende Tjenestemænd i højeste Grad føler sig brøstholdne derved.

I de af Generaldirektoratet udgivne »Personalia« anføres saaledes i Parentes ved Tog- og Lokomotivføreres Udnævnelser, Afskedigelser, Forflyttelser o. s. v. altid, hvilket Løbenummer de paagældende har.

Ved Rundskrivelser fra 1. og 2. Distrikt paalægges det de nævnte Tjenestemænd ved alle tjenstlige Skrivelser, Rekvisitioner m. m. at opgive Løbenummer,

ligesom Distrikterne i tjenstlige Skrivelser anvender Løbenummer selv ved Navne, hvor en Forveksling er ganske udelukket. Revisionen anvender iøvrigt samme Fremgangsmaade.

Fællesudvalget er af den Opfattelse, at Løbenummeret kun skal anvendes til rent intimt Brug, og maa besemt protestere imod, at Afskaffelsen af Tjenestenumrene under den Form, at Løbenumret faktisk træder i Tjenestenummerets Sted, vedblivende praktiseres overfor de paagældende Tjenestemænd.

Idet Fællesudvalget maa gaa ud fra, at Generaldirektoratet heri er enig, skal man tilade sig at anmode om, at der maa blive truffet Foranstaltninger til, at den nye Ordning gennemføres i den Aand, der laa til Grund for Fællesudvalgets Henvendelser til Generaldirektoratet i denne Sag.

Endelig skal man tilføje, at de paagældende Tjenestemænd paa Steder, hvor der findes flere af samme For- og Efternavn, vil være villige til at opgive Slægt- eller Bynavn, der kan anvendes saaledes, at Forveksling umuliggøres.

Der er endnu ikke modtaget Svar herpaa, hvad meget maa beklages, saa meget mere som der i stigende Grad gør sig en Bevægelse gældende, der gaar ud paa, at Tjenestemændene uden videre selv afskaffer Tjenestenumrene.

Ser man hen til andre store Virksomheder, der beskæftiger mange Mennesker, vil man se, at ingen Steder kendes det militære Tilsnit, der faar Udtryk i, at en Række Personer nummereres og behandles som blotte Numre. Man skulde dog mene, at nu, da Statsbanernes Omorganisation har været en Kendsgerning i ca. 3. Aar havde de Overordnede, Distrikterne og Sektionerne, erhvervet sig et saa indgaaende Kendskab til Personalet, at det ikke kunde volde megen Gene at afskaffe Tjenestenumrene saaledes, at Personalet kunde blive betegnet ved Navn alene.

At Numrene letter Kontorarbejdet kan vi meget godt indse; men at der af Hensyn til enkeltes Bekvemmelighed nu skal skabes Uro og muligt Brud paa den Disciplin i et Væsen som Jernbaneetaten, som ikke godt kan undværes, forekommer os at være for meget af det gode.

Vore Kontorassistenter hævder — og vistnok med Rette —, at deres Arbejde, Uddannelse og Dygtighed er paa Højde med de dygtigste Kontorfolks i det private Erhverv, de maa da i denne Sag vise, at de er paa Højde med de Krav, der stilles til dem, og som dygtige Kontormænd gøre sig Umage for at lære

Personalets Navne at kende, saa at Numrene for Personalet bliver en Ting, der holdes indenfor Kontorernes Vægge.

I denne Forbindelse er det værd at lægge Mærke til, at Statsbanernes Sygekasse vidunderlig troligt følger i Distrikternes Spor og nu paa Sygekassekortene har to Løbenumre, et der gælder Egenskaben som Medlem af Sygekassen og et, der gælder Egenskaben som Tjenestemand. Hermed tør vel nok siges, at Kontoristerne har sat en „smuk lille Blomst“; forhaabentlig vil Personalets Repræsentanter indenfor denne Virksomhed vide at kappe Blomsten.

Generaldirektøren, om hvem alle ved, at han er saa fjern fra alle forbenede og forældede Embedsmændsopfattelser, som nogen, vil sikker vide i denne Sag at sætte sin og Generaldirektoratets Vilje igennem, den gode Vilje, der saa smukt kom til Udtryk ved Skrivelse Nr. 24 af 1919 om Afskaffelse af Tjenestenumrene.

Rich. Lillie.

Lad dem ikke narre.

Situationen er hurtigere end man havde ventet det bragt ind paa en Bane, hvor man nu tilsyneladende vil køre stærkt frem.

Jeg vil her spørge: Er vi alle klar til at køre med? Jeg spørger, fordi jeg ikke i Øjeblikket kan tro paa, at der virkelig skulde være fuld Forstaaelse overfor Lokomotivpersonalet, eftersom vi hidtil har maattet føre en haard Kamp for Tilværelsen.

Vor Organisation har allerede saa langt tilbage som ved Lønningsrevisionen i 1908 haft til Maal at opnaa den Siddeplads, hvor vi kunde finde os til Rette. Uden at komme nærmere ind paa de Strømninger, der i de siden 1908 forløbne Aar er foregaaet indenfor Organisationens Rammer, hvis Maal alle gik ud paa at støbe en Grund, som kunde være stærk nok til at bygge op paa, maa dog fremhæves, at et af de Spørgsmaal, vor Organisation i den forløbne Periode stillede hvert enkelt Medlem overfor, var: „Skal vi være en Forhandlingsorganisation eller en Kamporganisation?“ Situationen, som da forelaa, var saaledes, at der ingen Vej var udenom. Som Organisationsmænd var vi klar over dette: Vi maatte være en Kamporganisation. Og som saadan staar vi nu. Gang paa Gang vedtog vi at forstærke denne; vi forlangte selv at bygge mere op, for nu skulde det være

Alvor, nu vilde vi have rejst en Bygning, hvor der var Plads nok, Sol nok; længe havde vi staaet i Stampe. Enhver Lokomotivmand har saaledes en gensidig Pligt til, hvis der slaar noget og skygger for denne Sol, da at rydde det væk — Maalet maa være fuldt Sollys.

11 Aar er gaaet over vort Hoved inden vi opnaaede at blive stillet overfor den Chance at se dette Maal virkeliggjort, nemlig en social-økonomisk Højnelse.

En klog Taktik var det ikke at fastsætte Talstørrelser paa det Tidspunkt, hvor sidste Delegeretmøde afholdtes. Konjunkturerne har stadig været opadgaaende saaledes, at det har været vanskeligt at følge med. Man kan ikke benægte, at Forholdene er abnorme. De Talstørrelser, der maa stilles, vil saaledes ogsaa blive abnorme. Der er her Tale om, at de Toppriser, vi maa betale for vore Varer, maa vi igen forlange for vor Vare: vor Arbejdskraft.

Hvad er Topprisen for Livsfornødenheder, for alt, hvad Mennesket maa udrede med Penge? Vi ved det ikke, vi har ikke en saadan nøjagtig samlet Procentudregning, som kan paavise, hvor meget Pengene er sunket i Værdi, havde vi det, var Lønspørgsmaalet lettere at løse. Men blot for Forstaaelse af Statistik paa dette Omraade og af, hvad det koster at leve, er vi ikke; vi har ikke vanskeligt ved at sammenligne de nuværende Priser med Priser før Krigsstigningen af saavel Levnedsmidler, Klæder, Fodtøj, Nødvendighedsartikler samt Brændsel og de enorme Lejlighedspriser (en 3 Værelses Lejlighed vil i de Boliger, der nu bygges, koste 7—800 Kr. i Provinsen og for Københavns Vedkommende over 1000 Kr.). Uden at komme for dybt ind paa denne store Faktor, som maa kalde hver enkelt til Eftertanke, hvor Talen er om hvor meget eller hvor lidt vi kan klare os for i Penge for at kunne leve. Hvis vi sammenligner Priserne før og nu, har Pengene tabt mere end de to Trediedele af deres Værdi.

De Tilskud, som Staten yder for at holde visse Varer nede paa en bestemt fastsat Pris, beløber sig til Millioner af Kroner, som for Øjeblikket kommer os alle til gode, naar Lønningssloven er en Kendsgerning vil der ikke længere blive Tale om Tilskud, og disse Vares Toppris maa da betales.

Mange Forhold maa lages i Betragtning for at fastsætte den Talstørrelse, der kan sikre Lævedoden for at denne kan blive taalelig. De abnorme Priser paa Manufakturvarer og Underbeklædning, hvorpaa Forhøjelsen er flere Hundrede Procent, har bevirket, at Familieforsørgeren for de større Børns Ved-

kommende i Penge for Beklædning omtrent maa regne med det dobbelte for hvert Barn. Det er ikke nok, at den enligstillede og enlige Folk kan leve, en Familieforsørger maa nu økonomisk stilles saaledes, at den Kamp, der nu føres paa dette Omraade, maa være sluttet.

Vi har, som nævnt, ikke den samlede udregnede Opgørelse over Pengenes Værdi nu imod før. Statistisk Departement slaar over en Bank Prisstigningen til ca. 100 pCt.; den er meget maadeholden og holder ikke Stik, naar man skal betale. Hvad er Årsagen til, at Departementet ikke har udarbejdet en saadan Opgørelse? Er man kørt fast, eller frygtede man, at det vilde komme til at læse for håardt i Kassen, naar Tjenestemændene skulde have gjort deres Kasse op? Departementet har derimod ladet udarbejde en Opgørelse over Arbejdslønnens Stigning i Industrien. I D. L. T. Nr. 10 1919 findes i en Artikel „Situationalen“ anført denne Stigning, og med denne som Grund fremhæves, at Tjenestemændene altsaa har Krav paa, for at komme paa Højde med deres Lønningers Værdi i 1908, at faa tillagt gennemsnitlig ca. 150 pCt. til Lønnen for at have samme Købeevne som i 1908. Paa daværende Tidspunkt vurderede man en Lokomotivførers opslidende Arbejde til en Slulløn af 2490 Kr., med 150 pCt. hertil faar vi en Talstørrelse af 6225 Kr. Med disse mange Penge i Tal, men i Betragtning af deres ringe Værdi, sidder vi, hvor vi sad sidst. Vi har opnaaet samme Købeevne, regnet efter Industriarbejdernes Lønstigning, sammenregnet med Prisstigningen fra 1908 til 1914.

Om disse Lønstigninger for Industriudøverne har bevirket Velstandsforøgelse tør være tvivlsomt.

At opnaa samme Købeevne som i 1908, selv om Lokomotivførerens Slulløn grundet paa abnorme Forhold og høje Priser kommer højt op i Talstørrelse, har absolut ikke været Lokomotivførerens Tanke eller Maal alene.

Uden i Øjeblikket her i vort Blad at komme nærmere ind paa Talstørrelser, afventer vi med den største Interesse Regeringens Forslag, hvortil vi vil tage Stilling og endelig Beslutning, vil jeg dog her tillade mig at minde om, at vor Hovedbestyrelse i de sidst forløbne Aar har udført et stort og meget indgaaende Arbejde, hvor Maalet var bedre økonomiske Forhold i Forbindelse med en Højnelse af Lokomotivpersonalets aandelige Niveau.

Lokomotivførerne og Lokomotivfyrbøderne har ved den historiske Udvikling ikke opnaaet økonomisk Forbedring henholdsvis i 29 og 25 Aar, regnet henholdsvis fra 1874 til 1903 og fra 1878 til 1903. I Stedet for økonomisk Fremgang er vi Gang paa Gang gaaet et Skridt til-

bage, og dermed er fulgt en social Nedgang i Stillingen.

Vi har saaledes sat os et Maal, hvorved vore Lønninger maa bringes op paa et Niveau, der staa i passende Forhold til vore Stillingers Betydning og Ansvar.

Samfundet fordrer, at den uundværlige Samfærdsel opretholdes Nat som Dag, Søgn og Hellig. Det samme Samfund maa kunne forstaa, at man har en moralsk Ret til selv at være medbestemmende, naar der skal tales om Betalingen. Vi kan ikke med vore gode Villie finde os i, at Samfundet i os kunne ønske en renoncerende Stab af Trælle. Det har hidtil ikke manglet paa Resignation fra vor Side, ej heller paa Loyalitet; ogsaa nu vil vi være loyale, søge at forhandle os til Rette; men Grundlaget maa være rimeligt Her-syn. Men det synes i Øjeblikket ikke at være saaledes, derom vidner de mange Krum-spring — man vil forsøge at narre os.

I vor Hovedbestyrelses Slutbemærkning om Lønningsforholdene ved D. S. B. hedder det: „Det er vort Haab, at Regering og Rigsdag ved den kommende Lønningsrevision vil bringe Lokomotivmændene op paa det Lønstade, som Stillingernes Karakter berettiger os til, men som Tidernes Ugunst har holdt os ude fra.“

Vor Hovedbestyrelse maa nu udøve en Kraftudfoldelse ved Arbejdets sidste Del. Organisationsmænd! Skal vi staa stille eller skal vi frem til det Maal, vi har sat os, frem til social-økonomisk Højnelse.

Maa enhver Lokomotivmand saaledes handle i sin Organisations Interesse, føle dette Maal som en Ærespligt, der vil tjene vor Organisation til Ære og os Lokomotivmænd til Gavn.

d—b—e.

Fritid eller —?

Hr. Redaktør!

Kunde De ikke i „Dansk Lokomotiv-Tidende“ oplyse undertegnede samt flere om, om det er Fritid, den Tid man tilbringer paa et fremmed Depot, og som ikke bliver paa-ført Lokomotivførerrapporten, eller det kun er en Slags uofficiel Tjenestetid. Grunden til at jeg fremkommer med dette Spørgsmaal er en Tildragelse, som har bragt de fleste Lokfyrbødere paa Gb. lidt i Tvivl om, hvilket der er Tilfældet. Altsaa, for ca. 14 Dage siden kørte en Lokfører og en Lokfyrbøder ud fra Godsbanegaardens Lokomotivremise, de skulde fremføre et Godstog til Kalundborg, hvor de derefter skulde tilbringe ca. 19 Timer, som ikke var Reservetjeneste, altsaa i Henhold til

de Bestemmelser. hvorefter Timeregnskabet bliver ført: Fritid.

Da omtalte Lokpersonale var paa Vej ud af Maskinafdelingens Sporomraade, spurgte Lokføreren Lokfyrbøderen, om han havde sine Pudsegrej i Orden, for Maskinens Fyrplads skulde bringes til at straa i den dejlige Sommersol, naar man kom til Kalundborg. Lokfyrbøderen, der ligesom andre Mennesker mente, at han selv kunde disponere over sin Fritid, svarede dertil, at han ikke ønskede at pudse i Kalundborg, men lovede at gøre det en af de følgende Dage i Roskilde. Der havde man nemlig Reservetid, altsaa Tjenestetid nok dertil i Turen. Men Lokfyrbøderen tog sørgelig fejl. Lokføreren standsede resolut sin Maskine, steg ned og beordrede Lokfyrbøderen til at følge med ind paa Kontoret, hvor Lokføreren forebragte sin Klage for Lokformanden, som derefter beordrede Reserven til at køre i Stedet for den frihedselskende Lokfyrbøder. Lokformanden fastslog altsaa som sit Standpunkt, at det ikke var Fritid, der her var Tale om. Hvor mange Minutter den energiske og resolute Lokfører kom for sent ned til sit Tog, vides ikke, men det er selvfølgelig ogsaa af underordnet Betydning i saa alvorligt et Tilfælde. For Lokfyrbøderens Vedkommende fik Affæren efter Sigende det Udfald, at han maatte møde hos Chefen for 1. Maskinsektion og modtage en Irettesættelse. Hr. Maskiningeniør Hunderup fastslog altsaa yderligere, at det ikke var Fritid de 19 Timer i Kb. I hvert Fald ikke for Lokfyrbødere.

Enten er det altsaa Fritid, og i sin Fritid maa man vel antage, at man kan søge Hvile eller Adspredelse efter Behag, eller ogsaa er det ikke Fritid, og i saa Fald maa man selvfølgelig gøre Krav paa at faa alle Overtimer honorerede efter de gældende Bestemmelser.

Kan De, Hr. Redaktør, afgøre Sprgsmaamaalet?

J. G. M.

Efter de foreliggende Oplysninger maa vi holde for, at Tiden i Kalundborg er Fritid.

Red.

Forskul?

I „Politiken“ for den 8. ds. læser jeg under Overskriften: „Den store Lønkommission“ bl. a. følgende:

„Systemet er dette, at der fastsættes en vis, forholdsvis lav Grundløn, til hvilken der lægges forskellige Tillæg, et Konjunkturtillæg, et Dyrtdstillæg (forskelligt for gifte og ugifte) og et Stedstillæg.“

Jeg studsede, da jeg læste dette: forskelligt for gifte og ugifte; thi jeg mente, at det nu skulde være forbi med den Uret, som med denne Forskel er begaaet mod de ugifte i de sidst forløbne Aar. At Forskellen er en Uret, antager jeg alle kan se. Men saaledes er det altsaa ikke. Den store Lønkommission omgaaes med Planer om at fortsætte med at øve denne Uret.

Derfor siger jeg her til alle mine ugifte Kolleger: „Lad os klart og bestemt forlange, at Dansk Lokomotivmands Forening ikke maa godkende noget Lønssystem, der gør Forskel paa en gift og en ugift.“ Og lad vor Hovedbestyrelse og vore gifte Kolleger forstaa, at vi ugifte ikke vil gaa med til at foretage nogen Aktion for at forbedre vore Lønninger, uden at der bestemt forlanges lige meget enten man er gift eller ugift.“

Og jeg tør frit sige til alle: „Vi er mange ugifte Lokomotivfyrbødere, som er fast besluttet paa ikke vedblivende at staa som Medlemmer af en Organisation, der ikke baade kan og vil varetage vore Interesser.

Struer, den 11. Juni 1919.

L. H. Dybdahl.

Fra Rejsen til Norge.

Ved Afrejsen hjemmefra var det min Agt at give Læserne en fyldig Beskrivelse af den med saa megen Længsel og Spænding imødesete Rejse, en Rejse, som havde øvet sin Tiltrækning saaledes, at der foruden de Delegerede havde meldt sig et betydeligt Antal Deltagere. Ved Afrejsen var der ialt ca. 50 Damer og Herrer fra saavel Privat- som Statsbanerne. Alle var enige om, at Hovedstyret for de norske Statsbaner havde stillet sig yderst imødekommende, idet der var bevilget Frirejse for samtlige Damer fra Kornsjø til Bergen.

Vor elskværdige Sekretær havde forud sørget for Fribilletterne, saa disse baade i Helsingborg og Kornsjø laa færdige og uddeltes uden nogen som helst Anstrængelse fra Deltagernes Side.

Ved Ankomsten til Sverige var det endnu Nat, men saa snart det begyndte at dages, saa man Hallandsaasen, den Klippemasse, som strækker sig milevidt ind i Landet, og som allerede var nok til at imponere os Fladlandsbeboere. Ved Falkenberg havde man Lejlighed til at se en flere Hundrede Aar gammel mindeværdig Stenbro, som i fem Buer fører over Elven dér. Det mindeværdige laa deri, at Broen var opført af Danske. medens Skaane, Halland og Blekinge endnu hørte til Danmark, og den er opført saa

solidt, at den endnu er fuldt brugbar.

I Gøteborg mødte Selskabet den første Overraskelse. I Restaurationen dér fik man ved Køb af Varer en Bon. og ved Udgangen var posteret en Kontrol, som kun tillod fri Passage mod Aflevering af Bon'en. Nysgerrige, som kun var gaaet ind for at se sig om, blev saaledes tvunget til at købe noget, og enkelte Ægtemænd, som havde betalt for deres Hustruer, men ikke sikret sig to Bons, maatte ligeledes gøre nye Indkøb for at udfri Hustruen.

Rejsen fortsattes gennem Sverige med veksellende Udsigt over Smaaklipper og Elve. Jordbunden syntes os temmelig mager, hvilket for Resten ogsaa gjaldt Kvæget.

Saa godt som al Bebyggelse, saavel Bøndergaardene som Beboelseshuse, var af Træ, og det forbavsede at høre, at en saadan Trævilla, trods Sveriges enorme Mængder Gavntræ, er tilnærmelsesvis lige saa dyr at opføre, som en lignende Villa af Sten her i Danmark. Ved jævnlige Forespørgsler blev det senere bekræftet, at det samme er Tilfældet i Norge.

Ved den norske Grænse gjorde Pasvisatøren en hel Del Ophævelser over de danske Maanedspas.

Paa Vejen til Kristiania bemærkedes særlig den store Sarpfos og Frederikshalds Fæstning, som er beliggende tæt udenfor Byen paa en mægtig høj Klippe. Ved Indkørslen til Kristiania havdes den dejligste Udsigt over Fjorden med sine Holme og Smaaøer.

Paa Kristiania Banegaard modtoges vi af Hr. Lokomotivfører Bendtsen, som havde sørget for Hotelværelser i saa vid Udstrækning det var muligt. Stationen stillede derefter Sovevogne til Disposition for de Deltagere, det ikke var lykkedes at skaffe Hotel.

Medens Selskabet gennem Sverige havde været fordelt i hele Toget, samledes næste Morgen samtlige Deltagere, baade svenske, norske og danske, i to Vogne, som var reserveret Lokomotivmandskongressen.

Fra Kristiania føres Banen i en stor Bue og ad en stærk Stigning (1:50) uden om Byen, saa man atter havde Lejlighed til at nyde den herlige Udsigt over Byen og Fjorden, endvidere saa her Holmenkollen og Voksenkollen-aasene, hvorfra en Skibakke (dog ikke den verdensberømte Holmenkollenbakke) fører ned mod Banen.

Banen, som allerede nu er omgivet af Fjelde og Naaletræer, løber langs en Sø — Mariendalsvandet — ind gennem en mægtig Granskov og kommer til en af Norges største Fjorde, Randsfjorden. Da Banen et langt Stykke følger denne, er her Lejlighed til at se, hvorledes Træstammerne flades frem til

de forskellige Pladser. Banen føres nu paa en 215 m lang Bro over Hønefossen, som dannes af to sammenløbende Floder, Randselven og Aadalselven. Ved Fossen ligger store Træmassefabrikker, hvorfra en Hængebane fører op til Stationen.

Paa den nu tilbagelagte Strækning har Banen allerede været oppe i en Højde af 371 m o. H. samt passeret flere Tunneler.

Den næste særlige Seværdighed er Indsøen Krøderen, som med sine frugtbare Bredder og en Baggrund af mægtige Fjeldmasser, hvor hist og her ses Sne, giver et ganske henrivende og imponerende Skue. Banen løber i Tunnel efter Tunnel halvt rundt om Søen, til Tider paa meget stejle Skrænter.

Samtidig med Togets Fart fremad og opad begynder Indtrykkene at virke med en Storhed og stadig Omskiften, som er betagende men tillige uforklarlig, og jeg indser, at en fyldig Beskrivelse ikke længere vil være mulig.

Bebyggelsen er meget spredt, men man ser, at hvor der er blot en ganske lille Plet Jord, selv højt oppe i Fjeldskraaningerne, er den taget i Brug. Vi Danske fristes til at benægte, at det overhovedet er muligt at friste Livet paa saadanne Pletter. Husene, d. v. s. Bøndergaardene, ligger undertiden paa Steder, hvis Beliggenhed for os synes livsfarlig.

Naar det trods alt dette alligevel er Befolkningen muligt at bjerge Udkommet, da tyder dette paa et viljefast, taknemmeligt og nøjsomt Folk. — — —

Banen snor sig videre opad, Naaleskoven bliver tyndere og afløses efterhaanden af Birkeskov. Ved Gjeilo Station har man tilbagelagt ca. Halvdelen af Rejsen og vi befinder os omtrent 800 Meter over Havet. Paa de sidst kørte 50 km. er Banen steget 587 m.

Her dyrkes endnu Korn, men det er ogsaa det højeste Sted i Norge, hvor dette med Fordel kan dyrkes.

Man nærmer sig nu Højfjeldsovergangen. Naaletræer ses ikke mere, Birketræerne bliver mindre og mindre, tillige er disses ellers ranke Stammer nu forkrøblede, snart naas det Punkt, hvor al Trævækst ophører og kun Højfjeldets Græs- og Mosvegetation trives.

Banen, der saa vidt muligt er lagt i Bunden af forskellige Dagstrøg, eller inde i Siden af Fjeldet, er nu kommen op paa Højfjeldet. Den beskyttes her dels af Tunneler gennem alle fremspringende Fjelde, dels af Sne-skærme som hos os, og dels af Sneoverbygninger (hvoraf den længste er 1300 m), det er Tunneler opførte af Træ og anbragte som Værn mod de kraftige og hyppige Snestorme. Det siges, at Sneen her oppe (500 m over Naaleskovsgrænsen paa Grund af den lave

Temperatur altid er meget tør, hvorfor de store Driver, som fyger sammen, er saa haarde, at der graves Tunneler igennem dem. Der skal her oppe være maalt 18 Meter høj Sne.

Paa de Steder, hvor Banen ikke løber i Tunneler eller Overbygninger, ligger Sneen helt inde ved Toget. Nogle Steder er der af Hensyn til Udsigten anbragt Lemme i Sneoverbygningerne, man ser der Sneen ligge i Højde med Kupévinduet.

Saaledes iles videre, overalt paa Fjeldene ses Sne og atter Sne, egentlig høje, spidse Bjergtinder ser man ikke, det er store, mægtige Bjergmasser, hvor enkelte Knuder rager højere op. Toget glider ind paa Finse Station, som ligger 1220 m o. H., og hvor der er Snedriver paa Perronen. Der er her et længere Ophold og god Tid til at nyde Udsigten over Hardangerjøkelens Fjeldmasser med den evige Sne, Tid til at tage et lille Trip ned til Fjeldsøen — Finsevand — som er optøet ved Bredden. Tiden tillader et lille raskt Snebolde-Bombardement, mens man samtidig indsuger den rene, friske Bjergluft. Men trods Solens Varme er her dog køligt.

Toget fortsætter atter opad. Banens højeste Punkt — Taugevand — ligger 1300 m o. H. Udsigten er den samme: Fjelde, Sne, Fjeldsøer og nogen Plantevækst. Mellem Finse og Taugevand er 50 pCt. af Strækningen indbygget i Tunneler eller Overbygninger. Efter at have passeret det højeste Punkt gaar det selvfølgelig nedad; men medens stærkeste Stigning paa Østsiden var 1:50 og Banen som omtalt for det meste løber gennem forskellige Dalstrøg, saa er Stigningen (eller Faldet) paa Vestsiden 1:46 og fortsætter temmelig stejlt helt ned til Voss, og medens Naturen paa Østsiden havde et mildere Præg, er den her langt mere udpræget voldsom og storladet. Stejle, nøgne Fjelde og smalle Dale, som undertiden trykkes sammen til hele Skakter.

Her findes Banens længste Tunnel — Gravehalstunnelen —, der er 5300 m lang, og hvor Gennemfarten tager 7—8 Minutter.

Umiddelbart før Myrdal Station ser man stejlt ned i en Dal — Flaamdalen —, hvis Bund ligger flere hundrede Meter dybt nede. Paa en fremspringende Klippe i Dalen ligger et Hotel — Vatnahalsen —, det maa være henrivende at kunne tilbringe nogle Dage her, for rigtig at nyde denne vilde, men dog herlige Natur. En Vej fører i mange Slyng ned til Dalbunden og fortsætter til Sognefjorden. Selve Stationen — Myrdal —, der til alle Sider er omgivet af høje Klipper, ligger fuldstændig som i Bunden af en stor Gryde.

Alt efter som Banen skrider frem imponeres man mere og mere, selve Skinnevejen

ligger nu oppe i Fjeldene, et Sted danner den næsten en Halvcirkel, man faar der et stort Indblik i de enorme Vanskeligheder, der har været forbunden med Banens Anlæg. Sine Steder er Kløfterne saa smalle, at man maa bøje sig langt ned i Kupeen for at kunne se op til Toppen. Fosser og Elve styrter af Sted og ses dybt nede.

Omkring ved Mjølfjell Station er man atter nede ved Naaleskovens Grænse, af de over Højfjeldet tilbagelagte 100 Km., var ca. 35 pCt. af Banen indbygget i Tunneler og Sneoverbygninger, andre 45 pCt. beskyttet af Sne-skærme. I ca. 50 Kilometers Længde laa Banen over al Trævækst.

Toget glider nu mod Voss, hvor Banen atter bliver nogenlunde horisontal. Her har man glimrende Udsigt over den berømte Vossevang, stadig med høje, sneklædte Fjelde i Baggrunden. Der er nu kun 100 Kilometer til Bergen, men Banen skal dog endnu gennem 52 Tunneler.

Naturen har vedblivende et vildt Udseende, bratte Fjeldskrænter, nogle med Skov, andre fuldstændig blanksskurede, men Banen løber nu igen langs Søer og Fjorde og opnaar derved at virke ganske belagende.

Paa lange Strækninger ligger Banelegemet paa en for os uforstaaelig Maade, ude paa stejle Stenskrænter, og det er sandelig ikke „Slangekurver“ der passerer, tværtimod, man har paa hele Turen mærket skarpe Omdrejninger, saa Passengererne ofte rystes sammen.

Det begynder nu at regne, hvorved Vinduerne tildugges og Udsigten generes. Festudvalget for Bergens Distrikforeninger kommet os i Møde for at give en Del vejledende Oplysninger, og endelig glider Toget ind paa Bergens Station. Den 492 Kilometer lange Strækning er tilbagelagt paa 14 Timer, undervejs er passeret 78 Tunneler, ca. 66

Kilometer af Vejen er kørt i Tunneler og Overbygninger.

Nordmændene har haft Lejlighed til at vise Skandinaviens Lokomotivmænd, hvad norsk Ingeniørkunst har formaaet at præstere, de har givet os et lille Indblik i, hvilke uhyre Anstrængelser norske Arbejdere har haft under hele Anlægget, man udmaler sig tillige, hvilke Savn disse Mennesker har maattet lide. Vi har derigennem set og forstaaet, at Lokomotivfolkene paa denne Bane er udsatte i en Grad, som vi danske i hvert Fald ikke gør os Forestilling om, og vi forstaaer, at disse Mænd med Tryghed kan føle sig stolte over at Togene, særlig ved deres Ydelse og Anspændelse, naar frem til Bestemmelsesstedet.

Kongressens Forløb er andet Steds refereret og skal ikke omtales her, men jeg maa

have Lov til at omtale den Omsorg, der vistest de deltagende Damer.

Medens Kongressen holdt sine Møder havde Festudvalget arrangeret Bilture gennem Byen, Udflugt til en oppe i Fjeldsiden liggende Restauration — Bellevue —, Frokost og Underholdning samme Sted. Et Arrangement, Damerne utvivlsomt har forstaaet at værdsætte, og de bevarer sikkert længe Mindet om norske Lokomotivmænds Gæstfrihed; thi hver Lokomotivmand i Norge havde bidraget 3 Kr. til Kongressens Arrangement.

Som Banen hele Vejen er omgivet af Fjelde, saaledes er Bergens By det ogsaa baade paa Landsiden bag Byen og paa den anden Side Fjorden. Op til et af disse Fjelde — Fløjen — gaar en 800 Meter lang elektrisk Tovbane. Paa nogle faa Minutter hæves man der 300 Meter op til Toppen. Stigningen er ved Banens Begyndelse 1:4, paa Midten 1:3 og ved Endestationen 1:2. Her oppe fra haves en herlig og vidtspændende Udsigt over Byen og Fjorden.

I Bergen bemærkedes bl. a., at Byens gamle Raadhus var forsynet med Christian den Syvendes Initialer.

Om Søndagen var der Sejltur paa Fjorden. Med Musik om Bord stod Dampskibet „Mira“ gennem den stille Fjord helt ud til det aabne Hav, mellem Holme, Smaaøer og Skær, som antoges for ubeboede, men som, naar Skibet kom nærmere, dog viste sig at være beboede saavel af Mennesker som af Dyr. Det var uforstaaeligt, at der paa disse Holme, hvoraf nogle var ganske smaa, trods Sten og atter Sten kunde skaffes Livsophold og bjerges Livsfornödenheder til Familier.

Turen ad Bergensfjorden blev, som alt hvad man saa, præget uudslettelig i Erindringen, den vilde, barske, storladne Natur gør, at Mennesket føler sig saa lille, man imponeres Gang paa Gang af det Panorama der oprulles for ens Øjne, og derfor blev denne Sejltur ad Bergensfjorden et nødvendig Led i Kæden, Nordmændene bevidst havde slynget.

Vi vendte hjem til Danmark beriget med Indtryk fra den imponerende Natur Nordmændene havde vist os og med et uforglemmeligt Minde om vore norske Kammeraters store Gæstfrihed.

E. K.





Til Afdelingskassererne.

Tilskudet til Opholdsværelsernes Udsmykning bedes opgjort efter Medlemsantallet pr. 1. Juli og indsendes snarest.

Kredskassererne.

Til Medlemmerne.

I frivillige Bidrag til de udelukkede Bygningsarbejdere er ialt indkommet 1736 Kr.

Fortegnelse over de af de forskellige Afdelinger indbetalte Beløb vil blive tilstillet Afdelingerne pr. Cirkulære.

Hovedkassereren.



R. P. Rasmussen.

Endvidere fejrer Lokomotivfører R. P. Rasmussen, Gb., sit Jubilæum som Lokomotivmand. Jubilaren, der har faaet hele sin Uddannelse ved Statsbanerne, kom den 1ste Juni 1887 i Lære paa Værkstedet i Nyborg, blev ansat som Lfb. 1ste Juli 1894 i Frederikshavn, den 1ste Juli 1896 til 1ste Maj 1901 stationeret i Nyborg, herfra forfremmedes R. til Lokomotivfører med Station i Kbhv. H. Fra 1. April 1902 til 1. September 1916 var R. stationeret i Kallundborg, siden da har Jubilaren haft Station paa Gb.

Jubilaren har gennem de mange Aar været kendt

af mange Lokomotivmænd og blandt disse skabt sig mange Venner for sit altid lune og brede Gemyt, her-til kommer, at R. er stærkt interesseret for Lokomotivmændenes Højnelse af deres sociale og økonomiske Nivean; vi ønsker ham Held og Lykke i Fremtiden.

Paa Afdl. I.s Vegne sendes vore 2 Jubilarer de bedste Ønsker paa Festdagen.

G. O. F. Lund.



A. F. C. Madsen.

Den 1ste Juli kan Lokomotivfører Axel Madsen, Gb., fejre 25 Aars Dagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. Jubilaren blev antaget paa Værkstedet i Kbhvn. den 18. Juli 1893, ansattes som Lokomotivfyrbøder 1. Juli 1894, den 1. Septbr. 1898 forfremmedes A. M. til 1ste Kl. Lfb. med St. i Struer.

1. Maj 1901 forfremmedes Jubilaren til Lokomotivfører med St. i Kbhv., forflyttedes til Ms. i 1906 til 1915, siden da stationeret i Kbhv.

Axel Madsen er godt kendt blandt Lokomotivmændene Landet over. Hvem husker ikke hans rolige og faste Maade at lede Forhandlingerne paa ved vore aarlige Forsamlinger. Hans Kolleger har da ogsaa bæret ham med adskillige Tillidshverv gennem Aarene, han er nu Formand for Lokomotivførerspersonalets Enkekasse og Formand for de sjællandske Lokomotivføreres Jubilæums-, Fest- og Kransekasse; sine Tillidshverv har han altid røgtet meget samvittighedsfuldt. Paa Jubilæumsdagen vil Axel Madsen sikkert faa mange Beviser for den Tillid, han nyder hos Lokomotivmændene. Vi siger ham Tak for hans Arbejde og haaber, hans Kolleger i Fremtiden kan regne med hans gode Medarbejderskab.



A. N. P. Carlsen.

Den 1. Juli fejrede endvidere Lokomotivfører A. N. P. Carlsen sit 25 Aars Jubilæum. Jubilæren er begyndt som Haandværker ved Statsbanerne den 15. Febr. 1892, og blev ansat som Lokomotivfyrbøder den 1. Juli 1894, forfremmedes til Lokomotivfører i København 1. Maj 1901 og forflyttedes 1905 til Aarhus, hvor han, med en kort Afbrydelse, siden har været.

Carlsen, der er af en stille og bramfri Natur, er et trofast Medlem af sin Organisation og en Pryd for sin Stand.

Jubilæumsdagen vil sikkert bevise ham, at han er en skattet og afholdt Kollega.

Vi ønsker Jubilæren hjertelig til Lykke paa Festdagen.

Ekstraordinært Hovedbestyrelsesmøde

Den 25. Juni 1919.

Alle var tilstede.

Den foreliggende Situation:

Formanden indledede med Meddelelse om Forretningsudvalget Henvendelse hos Statsministeren, og meddelte herunder, at Organisationen havde faaet fuldt betryggende Tilsagn i enhver Henseende ang. vor Forhandlingsret.

Sekretæren gav derefter detaljerede Oplysninger om Afstemningens Resultat.

Efter en længere Diskussion godkendte Forretningsudvalgets Beretning og Stilling under Aktionen.

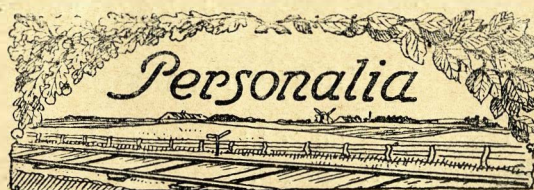
Man behandlede derefter Fremgangsmaaden ved Behandlingen af Lønningskommissionens Betænkning og gik derefter over til

Tjenestestagen.

Man gennemgik et nyt Forslag til Regler, som, efter at forskellige Ændringer var vedtagne, skal fremsendes til Generaldirektoratet. — C. M. C.

Sygekassen.

Jernbanelæge Dr. med. C. Ottos Praksis som Jernbanelæge i 1 A II Sygedistrikt vil under hans Sommerferie fra 7. Juli til Slutningen af August 1919 blive passet af hans Amanuensis, Dr. Alstrup, der som sædvanlig holder Konsultation i Jernbanelægens Bopæl, Vesterbrogade 94, fra 1 $\frac{1}{2}$ —2 $\frac{1}{2}$, medens Sygebesøg maa meldes fra 8. Juli til 8. August 1919 i Dr. Alstrups Bopæl, Hejlsgade 6, Stuen.



Forflyttet efter Ansøgning fra 1. Juni 1919:

Lokfører J. Hansen, Struer, til Aarhus H.

Lokfyrbøder V. A. Hansen, Korsør, til Herning (Rangerfører).

Lokfyrbøder H. L. Petersen, Nyborg, til Herning (Rangerfører).

Lokfyrbøder C. Andersen, Oddesund Nord (Rangerfører), til Nykjøbing M (Rangerfører).

Lokfyrbøder N. A. Vest, Vamdrup, til Vejle H. (Rangerfører).

Lokfyrbøder S. A. Andersen, Nyborg, til Skjern (Rangerfører).

Lokfyrbøder M. F. A. Hansen, Korsør, til Næstved (Rangerfører).

Lokfyrbøder E. C. Vidstrup, Masnedsund, til Næstved (Rangerfører).

Lokfyrbøder N. P. Andersen, Fredericia, til Hillerød (Rangerfører).

Lokfyrbøder G. Busse, Roskilde, til Odense (Rangerfører).

Lokfyrbøder P. J. Olsen, Helsingør, til Kolding (Rangerfører).

Lokfyrbøder F. C. Rasmussen, Helsingør, til Odense (Rangerfører).

Lokfyrbøder N. M. Eriksen, Vamdrup, til Horsens. (Rangerfører).

Lokfyrbøder A. Hansen, Vamdrup, til Odense (Rangerfører).

Lokfyrbøder E. S. Sivertsen, Kalundborg, til Horsens (Rangerfører).

Lokfyrbøder C. H. Hansen, Korsør, til Kolding (Rangerfører).

Lokfyrbøder A. R. Dybvang Gjedser, til Helsingør, Lokfyrbøder C. A. Eisenbichler, Kbhvns Godsbgd., til Aarhus H.

Lokfyrbøder L. P. J. Dyhr, Brande, til Roskilde.

Lokfyrbøder E. L. Kristensen, Aalborg, til Randers.

Lokfyrbøder I. G. A. Nielsen, Struer, til Aarhus H.

Lokfyrbøder A. T. Jensen, Struer, til Aarhus H.

Lokfyrbøder O. G. D. Larsen, Kbhvns Godsbgd., til Nyborg.

Lokfyrbøder E. H. Sørensen, Esbjerg, til Helsingør.

Lokfyrbøder C. Hansen, Struer, til Esbjerg.



HAFNIA

Samlede Garantimidler pr. 1. Januar 1919

ca. 95 Millioner Kroner.

Samlet Forsikringsbestand pr. 1. Jan. 1919

ca. 350 Millioner Kroner.

Nørrebro Vinimport

ROBERT BERTHELTSEN

Nørrebrogade 178.

Tlf. Taga 1300

Stort Lager af Iste Klasses Vine og Spirituosa. - Billigste Priser.

Emanuel Møller & Co., Vinhandlere,

St. Pederstræde 34 og 36 (ved Vestervold).

Telefoner 4518—2897

Kvaliteten gør Udslaget.

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

**SPIRITUOSA
OG VINE ---**



**SKRAA, CIGARER
OG TOBAK ---**

købes billigst i

Cigarforretningen, Istedgade 18.

Stoffers Restaurant, Cafe „Brøhøj“,

Telefon 10172.

Ingerslevgade 104, Dybbølgade 9.

Telefon 10172.

Frokostretter, à la carte, Billard, Selskabslokaler.

Stor Friluftsterrasse.

Lauritz Christoffersen, forh. Bodega, Tivoli.

D'Herrer Lokomotivførere

bedes erindre Centralbanehotellet

Halmtorvet 14 - - - - Tlf. 12 551

Reneste Barbering 25 Øre. 3 Mands Betj.

19 Søndergade 19 Elegant Haarklipning 1 Kr.

H. Borgwardt's Bageri og Conditori

anbefaler sig til d'Herrer Jernbanemænd med Iste Klasses Varer.

Bestillinger paa større og mindre Kager til Selskaber modtages.

Carl Espensen & Co., Elektrisk Installatør.

Telefon 7107

Søndre Boulevard 87

Telefon 7107

Lamper og Lysekroner paa Lager. - Ratebetaling indrømmes.

Ved Henvisning til Aunonen 5 pCt.

E. Hansen

Bøger ◦ Papir ◦ Musik

◦ Galanteri ◦

Blaagaardsgade 27.

Vesterbro Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres FODTØJ

Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

Højeste Laan

paa Klasse- og Kolonialloder.

Gevinster udbetales billigst.

R. JENSEN, Nansensgade 32.

Telefon 3279.

A/S LOUIS LILLIEQUIST

GARVERI & LÆDER-UDSALG

187, NØRREBROGADE 187.

KØBENHAVN L.

TELF. TAGA 444.

Husk Fiskeforretningen, Istedgade 109.

Tlf. Vester 1347

Alltid frisk Fisk til Dagens billigste Priser.

J. Osborne, Ny Indehaver.

Statsbanepersonalets

Brandforsikings-For- ening.

Ekspeditionskonror

Vesterbrogade 26.

Telefon Nr. 6626.

Foreningen er oprettet 1891, har ca. 7000 Medl. øjer ca. 37,000 K. og har i Understøttelser uddelt ca. 36,000 Kr.

Lav Præmie.

Kulant Erstatning.

Indmeldelser og Oplysninger:

pr. Brev eller gennem Tillidsmændene, der for Aarhus er:

Hr. Togbetjent L. Hammer, Hr. Værkmester Ludvigsen, Hr. Magasinformand M. Nielsen, Hr. Lokomotivfører J. J. Nissen, Hr. Assistent Thiede, Hr. Overbanemester Wehrs, Hr. Fuldmægtig B. Bertelsen.

Regnskabskontrollen giver Oplysning om alle Foreningen vedrørende Forhold.

Announce-Ekspeditioner:

For Kjøbenhavn: Chr. Hylver, Sommerstedgade 22¹,
Telefon Vester 4011.

For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgd. 14, Odense.
Telefon 2288.

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.

English House
NØRREPORT



En Klædning fremstillet af dansk Buckskin i moderne Enradet Façon. Tillægget er det bedste der kan fremskaffes i Øjeblikket og forarbejdningen vor sædvanlige durable.

Kr. 78

Ryg

CREMO
Tobak.



Leo 33

mod

Hoste og Hæshed.

Faas overalt.

SKOTØJSBØRSENS FODTØJ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○
giver altid Tilfredshed.
NØRREBROGADE 183.

Telefon 3356

Broberg, 16 Amagertorv 16

Telefon 3356

Dowlas 1,85—2,35, Medium 2,50—3,00, svære Haandklæder, 2 Kr. pr. Stk. prima Viskestykker 1,25—1,50—2,00 pr. Stk.

En Del ekstra gode Overdyner, Underdyner lidt beskadigede paa Vaarene af Vand bortsælges med 20 pCt. Rabat.

Vattæpper, alle Farver 22,25, 26,50, 31,75, svære uldne Tæpper 12—16—18 20—28 Kr. Et Parti svære Sokker 4,50 pr. Par.

Lokomotiv Tidendes

Husk Rabateuponen for De har ikke Raad til at lade være.

Rabateupon 6 pCt.

Største Udvalg i Gulvtæpper Gardiner, Sengeudstyr.

Leverandør til Varelotteriet.

Spar 10 pCt. paa Glarmesterarbejde.

Køb deres Billeder og Fotografirammer i Glarmesterforretningen

Nørrebrogade 61, JOHS. HANSEN.

☉ **Stort Udvalg — Billige Priser.** ☉

Alt Glarmesterarbejde udføres — Alle Jernbanefunktionærer 10 pCt. Rabat.

Personbanegaardens Marketenderi.

F. L. Viltoft

anbefaler sig til det ærede Lokomotivpersonale.

Musikhuset Allegro

Nørrebrogade 183 — København L.
Gramofoner og alle Musikinstrumenter.
Jernbanefunktionærer 10 pCt.

GODTFRED MENTZEL

MØBELMAGASIN

NØRREBROGADE 200. - - Telefon Taga 270.

Stilfulde, solide MØBLER.

Moderate Priser.

Lempelige Vilkaar.

Største Udvalg paa Nørrebro!

E. L. WEIMANN & Co.

St. Strandstræde 9—11, 4. Tlf. 5871 - 10871.

Guld- og Sølvvarer en gros.

— Intet Salg til Private. —

Kranse — Buketter — Blomsterdekorationer

Blomsterforretningen „Bellis“

Foreninger 10 pCt.

Ved Martin Griebel.

St. Kongensgade 90 :: Telefon: Palæ 590 y.

Fiskehuset Kingo.

Vesterbrogade 107.

Anbefaler sig med alle Aarstiders Fiskesorter.

Bageriet Hj. af Jagtvej

og Borups Alle, anbefaler sig med

1. Klasses Varer

til Jernbanefunktionærerne.

Ærbødigst Georg Johansen