

19. Aarg. Nr. 26.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

16. December 1919.

Vi bringer hermed alle vore
Læsere Ønsket om en glædelig
Jul.

.....

Vort Signalsystem m. m.

Det er Organisationens gamle Krav, at faa anbragt fremskudte Signaler foran alle Stationer, som Sikkerhedskommissionen i sin Betænkning anbefaler. Kendte man ikke den Sindrægtighed, der har kendetegnet Administrationens Lyst til at imødekomme selv meget berettigede Ønsker, vilde man forbauskes over, at der skulde hengaa saa mange Aar, forinden man forstod, at det ogsaa var i Statsbanernes Interesse at anbringe disse Signaler. Thi det er jo saaledes, at det koster en ret stor Sum Penge inden Signalerne er paa Plads; men disse Penge skal nok forrente sig og forrente sig godt, fordi unødvendige Standsninger undgaas og fordi man derved bliver i Stand til at gennemføre Togene med Præcision selv i usigtbart Vejr. Det betyder altsaa Kulbesparelse, Præcision og at unødvendigt Slid paa Materiel og Banelegeme undgaas, desforuden betyder Indførelsen af disse umaadeligt meget for Lokomotivføreren, fordi han med større Ro kan passe sin Kørsel og fordi Kørselen kan foregaa planmæssig. Det er derfor alle Lokomotivføreres Ønske, at Opstillingen af frem-

skudte Signaler, — med Blinklys — sker hurtigst muligt.

Med Hensyn til de egentlige Signaler, Indkørsels-, lokale og Udkørselssignaler, vilde det være ønskeligt, at man overvejede at indføre en bedre Belysning i disse. Navnlig har Belysningen i de senere Aar, hvor Banerne paa Grund af Krigen har haft Vanskeligheder ved at faa god Olje, været meget daarlig, men nu, da man atter kan faa ren og god Lampeolje, er det første der bør gøres, for at Lamperne til Stadighed kan lyse godt, at gaa bort fra Anvendelsen af den tranholdige Olje og til Brugen af ren Lampeolje i alle Signallanterne og alle de Steder, hvor det er af Vigtighed at have gode og stærkt lysende Lamper.

Vi kender af Erfaring, hvor uheldig den tranholdige Olje er; thi for at Lamperne kan lyse blot nogenlunde tilfredsstillende, skal Skorpen, der danner sig paa Vægen, omtrentlig hver halve Time fjernes. Dette kan selvfølgelig ikke finde Sted allevegne, og derfor ser man „søvnige“ Lamper daglig i Signalmaster og mange andre Steder bl. a. ogsaa i Slutlanterner. Af den Grund bør man snarest indføre Anvendelse af bedre Belysningsolje i alle Signaler.

Det er en kendt Sag, at det brandgule Lys i Indkørselssignalmasterne virker dominerende og meget ofte skjuler baade det røde og det grønne Lys. Lanterneerne paa Gennemkørselsvingerne virker, som var de dobbelt saa store som Lanterneerne paa Indkør-

selsvingerne. Dette er meget uheldigt, thi tit maa Lokomotivføreren tage Farten af sit Tog af den Grund, og dette kan formentlig undgaas ved at fjerne Vingerne noget mere fra hinanden. Derved vilde man sikkert opnaa, at begge Lys kom til sin fulde Ret.

I Tilfælde, hvor to eller flere Signalmaster er anbragte ved Siden af hverandre, og derfor danner et Signalbillede, falder Lysene paa alle Signalmaster sammen — f. Eks. ved Vigerslev og Roskilde for Tog kommende ude fra —, naar de ses i Afstand, og man har meget vanskeligt ved i tilstrækkelig betryggende Afstand at bedømme, om der er Signal. Vi antager, at denne Ulempe kunne fjernes ved enten at fjerne Masterne mer fra hinanden eller ved at give Masterne uensartet Højde. Man vil maaske indvende, at Signalerne kan skelnes fra hverandre i Bremseafstand, men dette er ikke nok, Synlighedsafstanden bør være den størst mulige, og vi har den Opfattelse, at man ved at gennemføre ovennævnte Ønsker vilde forbedre vort Signalsystem meget.

Et fuldkomment Signalsystem er af uvurderlig Betydning for Banerne, og dette bør man stræbe hen imod, navnlig hvis Bekostningen heraf er lettere overkommelig.

For Sikkerheden paa Banerne er der imidlertid mange andre Faktorer, der har meget stor Betydning.

I en Artikel i Nr. 22 omtalte vi et interessant Tilfælde, der var passeret en Lokomotivfører, og Sagen havde været Genstand for en Debat mellem Trafik- og Maskinsektionen, men Diskussionen drejede sig, som vi paapegede, kun om Lokomotivførernes formelle Ret og aldeles ikke om Realiteten i Sagen.

Imidlertid kom den sørgelige Katastrofe og Tankerne bortledes et Øjeblik fra de almindelige og dagligdags Begivenheder, for saa meget stærkere, efter at Spørgsmaalet om Skyld var udredet, at fæstne sig ved Sikkerheden paa Banerne.

Det Tilfælde vi som ovenfor nævnt fremdrog for et Par Maaneder siden, er ikke noget enestaaende Tilfælde, tværtimod hændes det meget ofte, at der opstaar Gnidninger som Følge af slige Aarsager, og det sker

i Reglen, naar Lokomotivførere finder sig beføjet til af en eller anden Aarsag at kræve f. Eks. Fribaneordre forinden han forlader Stationen.

Vi skal l. Eks. nævne et saadant Tilfælde, som passerede, medens Arbejdet ved Ulykkesstedet stod paa. I den Anledning var i nogle Dage søndre Spor spærret mellem Glostrup og Frederiksberg, og som Følge heraf skulde Tog der befarede den af denne Grund enkeltsporede Bane have Fribaneordre.

Der udstedtes i den Anledning bl. a. en Sektionsordre, der sagde, at Tog mellem Glostrup og Frederiksberg skulde føres paa særlig Togordre, medens Tog mellem Frederiksberg og Godsbanegaarden ikke skulde føres paa Fribaneordre, fordi Banen mellem disse to Stationer befærdedes som dobbeltsporet. Det vil altsaa sige, trods det, at Banen mellem Roskildevej Station og Frederiksberg befærdedes som enkeltsporet for Tog fra og til Glostrup, befærdedes den som dobbeltsporet fra og til Godsbanegaarden.

Paa Grund af dette Forhold forlangte en Lokomotivfører udstedt Fribaneordre fra Frederiksberg til Roskildevej for et Tog til Godsbanegaarden, idet Banen trods alt befærdedes som enkeltsporet for Tog fra og til Frederiksberg. Dette Ønske affødte naturligvis en Diskussion om hans Ret til dette i Henhold til bemeldte Sektionsordre, om endskønt enhver, der beskæftiger sig med Sikkerhedstjenesten maa kunne forstaa Aarsagen til det fremsatte Ønske. For Lokomotivførerne stiller Sagen sig saaledes, at de ikke kan erkende, at den af Sektionen i dette Tilfælde udstedte Ordre var korrekt, idet de mener, at i saadant Tilfælde skal alle Tog, der befærdes det Spor, der benyttes af Tog mellem Glostrup og Frederiksberg og omvendt, føres paa særlig Togordre.

Vi vil mene, at Stationen i saadanne Tilfælde lieller straks maa give den for Togets sikrere Fremførelse ønskede Togordre end forsinke Toget, bagefter kan der jo blive Lejlighed til gennem Indberetning af Forholdet at faa skaffet den nødvendige Klarhed. Som dette Tilfælde, saadan er der sket mange andre Tilfælde, hvor det kan være omdisputabelt om den ene eller den anden Part har

Ret. Man kan vel i Almindelighed gaa ud fra, at Stationerne, som de skal, søger og erhverver den frie Bane inden Ordrens Udstedelse, som Følge heraf er Besiddelsen af Ordren en Betyggelse for Lokomotivføreren. Er det Ønske der fremsættes af en saadan Art. at det skaber større Sikkerhed, bør det ikke afvises, men honoreres straks, bagefter kan der, som sagt, blive Tid til at diskutere Spørgsmaalet.

De nye Regler for Forlægning af Krydsninger og Overhalinger har ikke bidraget til at skabe forøget Tryghedsfølelse hos det kørende Personale, thi Forholdet er jo dette, at Bestemmelserne om, at Tog skal standses udenfor Stationen og inde paa Stationen med rødt Flag eller rødt Lys, overholdes slet ikke, i de fleste Tilfælde véd det forsinkede Tog ikke det fjerneste om, at der er forlagt Krydsning, forinden man ser det mødende Tog nærme sig Stationen. En saadan Ordning er uholdbar, thi nu er der kun een Part i Sagen, tidligere var der flere. Man vidste den Gang, naar der var afgivet Forslag til Krydsning, man kørte ikke fra den foreslaaede Krydsningsstation forinden enten Krydsning havde fundet Sted eller der var afgivet Meddelelse om, at Krydsningsforslaget var afvist. — Nu ved man intet, slet ikke det bitterste, man kan have Mistanke om, at der vil blive foreslaaet Krydsningsforlæggelse, men der ud over intet. Skulde det hænde, at en Station glemmer, at der er forlagt Krydsning og lader et Tog afgaa fra den nye fastslaaede Krydsningsstation forinden Krydsningen, hvad sker der saa! — Et ved vi, at skete en saadan Forglemmelse under den gamle Ordning, da var Toget ikke afgaaet, der var intet sket — thi Lokomotivføreren var bleven holdende.

Det er sagt til os fra mange Sider, at den nye Ordning af bemeldte Forhold ikke er betryggende, og vi maa give de paagældende Ret. Lokomotivførerne maa være helt sikre i alle Forhold, der vedrører hans Tog, det er nødvendigt, han maa vide nøje Besked, der maa ikke nogensinde opstaa Tvivl eller Ængstelse hos ham, og vi ved, at de nye Krydsningsbestemmelser ret ofte giver begrundet Anledning til Eftertanke.

Der maa derfor ske en eller anden Ændring, saaledes at den gamle Sikkerhedsfølelse vender tilbage, og vi kunde i saa Henseende tænke os, at der i hvert Tilfælde, hvor der er Mulighed for Forlægning af Krydsning, blev givet Lokomotivføreren Underretning forinden den Station naas, hvor eventuelt Krydsningen forlægges til.

Noget saadant maa gennemføres, Lokomotivføreren maa være underrettet, der maa være mere end een Part i den Sag.

Kørselen med Godstogene medfører nu næsten altid Forsinkelse, det er vel snart en Begivenhed, at et Godstog kommer i rette Tid til Endestationen, Forsinkelser paa 1 à 2 Timer er meget almindelige. Dette medfører for det kørende Personale forskellige Ubehageligheder bli a. ogsaa den, at Arbejdstiden forlænges og ofte utilbørlig meget — tillige medfører dette formindsket Sikkerhed.

Vi kan ikke paapege Aarsagen til Forsinkelserne; for Lokomotivpersonalet stiller Sagen sig saadan, at de maa have gode Grunde for eventuelle Tidstab for at undgaa Paatale. Hvorledes det forholder sig med Tidstabene paa Stationerne, ved vi som sagt ikke, det er muligt, at der er ualmindelig meget Gods, saa at Ekspeditionen ikke kan ske hurtigere, men man har sommetider paa Følelsen, at Stationerne ikke tilstrækkelig nøje overvaager, at Togene gøres saa hurtigt færdige som muligt og inden for den i Køreplanen fastsatte Tid. I mange Tilfælde skal der ikke ret stort Tidstab til forinden Krydsningsforlæggelse sker, og nogle faa Minutters Forsinkelse vokser hyppigt til Timer inden man naar Vejsende. Vi har set Forsinkelse paaført et stort Godstog ved at anordne Standsning paa en Station, hvor Toget ellers ikke skulde standse, kun for at læsse en Kasse Fisk ud — tilmed en ganske unødvendig Standsning, fordi der med kort Mellemrum løb et andet Tog, der skulde standse, og som meget godt kunde have taget Fisken med. Den Kasse Fisk tjente Statsbanerne ingen Penge paa. Vi vil ikke tale om den i de senere Aar gennemførte Standsning af Godstog for at optage og afsætte Rejsende, der ogsaa i høj Grad bidrager til Uregelmæssigheder i Toggangen, idet Godstogene i mang-

foldige Tilfælde kunde indkøre Tid, naar Standsning af denne Grund kunde undgaas.

Vi har hidtil troet, at Hensigten med Køreplanen var den, at de i denne opførte Planer skulde overholdes og at Togene ikke maatte bringes til Standsning paa Stationer — af nævnte Grunde —, hvor der kun er anført Gennemkørselstid, uden særlig Ordre. Det sker imidlertid daglig, at Lokomotivførerne mundtlig faar Besked herom; men hvis det er Meningen, at saadan Standsning kan anordnes af snart sagt enhver, da bør man sætte S. ved saadanne Tog og give disse den fornødne Tid, saa ved man, hvad man har at rette sig efter.

Vi mener derfor, at det mangler paa Respekt for Køreplanen; Standsning af Tog paa Stationer, hvor de ellers ikke skulde holde, bør kun anordnes af Sektionen eller højere Autoriteter og ikke som det sker nu.

Man bør fra alle Sider af al Magt stræbe henimod, at gennemføre Togene efter deres Plan, det har umaadelig stor Betydning for Sikkerheden og for det Personale, der betjener Togene, fordi Arbejdstiden paa Grund af Forsinkelser ofte bliver urimelig lang.

Stedstillæget.

Blandt de Tillæg, hvormed den nye Lønningsslov har velsignet os, er ogsaa Stedstillæget, og da dette Tillægs Størrelse er forskellig efter Byernes Indbyggerantal, fremsættes der en hel Del Kritik netop her overfor.

Kritiken mangler ikke Argumenter, snart er det Kolonialvarerne, der er billigere i Kjøbenhavn end i Provinsen, snart er det Manufakturvarerne; en hævder, at Skotøj i Kjøbenhavn er 15—30 pCt. billigere end andre Steder, og at det samme er Tilfældet med Grøntsager, en anden har særlig bemærket, at Elektricitetsprisen gennem alle Krigsaarene har været 40 Øre pr. Kilowatttime i Kjøbenhavn, men 80 Øre i Provinsen, samt at de kjøbenhavnske Familier i Almindelighed klarer sig med 15—20 Hektoliter Koks til en Vinters Forbrug, medens Provinsboerne for

Tiden maa beregne 300 Kr. og derover til Vinterbrændsel.

En Del af disse kritiske Bemærkninger er sikkert rigtige, thi man kan jo ikke helt undgaa at se, hvorledes det Jernbanepersonale, der kommer til Kjøbenhavn, jævnlig vender hjem med Pakker, snart af denne, snart af hin Vare noget de selvfølgelig ikke vilde ulejlige sig med, dersom der ikke var økonomisk Gevinst derved. Men selv om alle de her anførte og andre lignende Bemærkninger var rigtige, saa skal det dog siges, at Lønningskommissionen ingenlunde har været blind for dette Forhold, men baade har set det og omtalt det i Betænkningen, som ledsagede Lovforslaget.

Det er da heller ikke de her nævnte Ting, Varepriser o. l., der er bestemmende for Stedstillægets Tildeling eller Størrelse, tværtimod, disse Ting er ganske betydningsløse, idet det ifølge Loven udelukkende er Udgifterne til personlig Kommuneskat og Husleje, som har Indflydelse derpaa.

Loven er jo saaledes affattet, at dersom Udgifterne til personlig Kommuneskat og Husleje i en af de Byer, der nu befinder sig paa Sats C., viser sig at være væsentlig større end de gennemsnitlige Udgifter til samme Ting i Byerne paa Sats B., kan Stedstillæget ved Bevilling paa Finansloven, forhøjes til samme Størrelse som fastsat for Sats B.

Det samme Forhold er gældende for de Steder, hvor der i Øjeblikket ikke gives Stedstillæg, ogsaa her kan der, ved Bevilling paa Finansloven, opnaas Stedstillæg efter Sats C. eller B., naar Udgifterne til Husleje og kommunal Skat berettiger dertil.

Det vil altsaa være disse to Punkter — Husleje og personlig Kommuneskat — man særlig skal være opmærksom overfor.

Hvad nu Huslejen angaar, da har Statistisk Bureau fornylig meddelt, at den gennemsnitlige aarlige Udgift til Husleje stiller sig saaledes:

	2 Vær.	3 Vær.
Kjøbenhavn	290	412
Frederiksberg	301	423
Større Provinsbyer	197	297
Mellemstore do.	163	261
Mindre do.	13	214

Efter denne Opgørelse, som er beregnet paa Undersøgelser fra 1918, skulde Huslejen i Kjøbenhavn være 42 pCt. højere end i de større, og 106 pCt. højere end i de mindre Provinsbyer:

Man kan roligt gaa ud fra, at forinden denne Beregning er nærmere motiveret og forklaret, vil ingen Tjenestemand tiltræde den.

I den samme Meddelelse har Bureauet oplyst, at Huslejen siden 1916 er steget med 9,8 pCt. og 9,6 pCt. i Kjøbenhavn, og 20,1 pCt. og 23,0 pCt. i de mindre Provinsbyer, henholdsvis for 2 Vær.s og 3 Vær.s Lejligheder.

Med Hensyn til Kommuneskatten*), da er det jo en almindelig Opfattelse, at naar Skatteprocenten i en By er f. Eks. 9, maa Indbyggerne i denne By betale mere i Skat end i en anden By, hvor Skatteprocenten f. Eks. er 6, at dette ingenlunde altid er rigtigt vil ses af efterfølgende.

Det første man maa bemærke er, at Kommunens Skatteprocent er et rent teknisk Begreb, som ingen Indflydelse har paa den personlige Kommuneskat; men udelukkende udregnes af Hensyn til og kommer til Anvendelse ved Erhvervsbeskatningen.

Et Begreb, som giver nogen bedre Vejledning, omend ikke tilstrækkeligt, er Ligningsprocenten, idet denne angiver, hvor meget der skal betales af den endelig udfundne Skatteindtægt, d. v. s. det Beløb, som fremkommer efter at Ligningsmyndighederne har behandlet den skattepligtige Indkomst (Selvangivelsen).

Kommuneskatteoven hjemler Adgang til at nedsætte eller forhøje de skattepligtige Ind-

tægter indenfor visse Grænser, og da denne Bestemmelse ikke benyttes ensartet af de forskellige Ligningsmyndigheder, opstaar det Forhold, at en højere Ligningsprocent i en By udmærket godt kan give et lavere faktisk Skattebeløb end en lavere Ligningsprocent i en anden By.

F. Eks. for Kalundborgs Vedkommende stillede Forholdet sig i 1917 saaledes:

Skattepligtig Indkomst	Ligningsprocent	Kommunens Skatteprocent	Den endelig udfundne Skatteindtægt		Virkeligt Skattebeløb	
			2 Pers.	4 Pers.	2 Pers.	4 Pers.
Kr. 2000	6,8	5,4	Kr. 1560	Kr. 1290	Kr. 102,86	Kr. 85,16

I det efterfølgende Aar fik Socialdemokratiet mere Indflydelse paa Skatteligningen og Forholdet blev da:

Skattepligtig Indkomst	Ligningsprocent	Kommunens Skatteprocent	Den endelig udfundne Skatteindtægt		Virkeligt Skattebeløb	
			2 Pers.	4 Pers.	2 Pers.	4 Pers.
Kr. 2000	7,0	5,4	Kr. 1320	Kr. 980	Kr. 92,40	Kr. 68,60

Eksemplet er taget dels for en Familie uden Børn og dels for en Familie med 2 Børn under 15 Aar, altsaa henholdsvis 2 og 4 Personer.

Man vil altsaa se, til trods for, at Ligningsprocenten steg i 1918 fra 6,6 til 7,0, betalte en Familiefader med 2 ukonfirmerede Børn dog 16,54 Kr. mindre i Skat end Aaret forud.

Til bedre Anskueliggørelse af de vidt forskellige Ligningsmaader anføres enkelte Udpluk af Lignings- og Procentforholdene i Skatteaare 1917-18 for nogle faa Købstæders Vedkommende:

*) Det følgende gælder kun for Provinsen og Landet, idet der for Kjøbenhavn gælder en særlig Lov.

Købstaden.	Ligningsprocent	Kommunens Skatteprocent	Skattepligtig Indkomst 1800 Kr.		Skattepligtig Indkomst 2000 Kr.		Skattepligtig Indkomst 3000 Kr.		Skattepligtig Indkomst 4000 Kr.	
			Den endelig udfundne Skatteindtægt ansættes til		Den endelig udfundne Skatteindtægt ansættes til		Den endelig udfundne Skatteindtægt ansættes til		Den endelig udfundne Skatteindtægt ansættes til	
			2 Personer	4 Personer	2 Personer	4 Personer	2 Personer	4 Personer	2 Personer	4 Personer
Esbjerg	6,8	6,87	1386	1026	1780	1380	3270	3120	5000	5000
Fredericia	10,0	6,8	1100	900	1300	1100	2800	2600	4200	4000
Frederikssund	6,0	5,0	1710	1510	2000	1800	3210	3210	4360	4360
Holstebro	9,2	6,8	828	756	1000	940	2250	2250	3840	3840
Horsens	8,4	5,9	800	600	1000	800	2300	2100	4000	3700
Nysted	9,8	9,1	1800	1800	2100	2000	3200	3200	4400	4400
Odense	5,7	5,2	936	700	1140	900	2460	2250	4280	4000
Skanderborg	9,4	7,1	990	930	1120	1060	1890	1830	2840	2780

Disse Tal, som forøvrigt giver Anledning til mange Betragtninger, viser med al ønskelig Tydelighed det før paapegede, at en højere Ligningsprocent i en By godt kan give et mindre Skattebeløb end en lavere Ligningsprocent i en anden By.

Vil man for Eksempel se paa de to Byer Frederikssund og Holstebro, ser man, at en Familiefader uden Børn og med 2000 Kr. Indtægt i Frederikssund, hvor Ligningsprocenten er 6,0, maa betale 120 Kr. i Skat, medens den samme Mand i Holstebro, hvor Procenten er 3,2 højere (9,2) kun skal betale 92 Kr., eller 28 Kr. mindre.

Man vil endvidere se, at det ikke er absolut givet, at Kommuneskatten er højere i de større Byer (Stedtillæggets Sats B.) end i de smaa Byer. F. Eks. skal ovennævnte Familiefader uden Børn og med 2000 Kr.s Indtægt i Odense betale 64,98 Kr. i Skat, men i Nysted Kr. 205,80, eller Kr. 140,82 mere.

Det ses ogsaa, at man for at faa et nøjagtigt Billede, naar det drejer sig om Stedtillæggets Forøgelse, ikke kan have forskellige Indtægtsangivelser fra de forskellige Byer, men maa have det faktiske Skattebeløb af visse forud aftalte Indtægtsbeløb.

I Tilfælde, hvor der ikke haves saadanne Oplysninger af Erfaring, vil de sikkert faas ved Henvendelse til Ligningsmyndighederne.

Endelig vil man se, hvad forøvrigt ikke vedkommer denne Sags Kærne — Stedtillægget —, at vor Lovgivning paa Kommuneskattens Omraade trænger til Revision.

Jeg haaber med disse Oplysninger at have klargjort, at det med Hensyn til Ønsker om Stedtillæggets Regulering er unyttigt at fremkomme med forskellige Oplysninger om Livsfornødenheder o. a. l., og at det ikke er tilstrækkeligt at skønne om Skatteprocenten (Ligningsprocenten) i denne By er højere end i hin By. Men at det er det absolutte Beløb for den personlige Kommuneskat, Statskatten er jo ens for hele Landet, der maa lægges til Grund.

E. K u h n.

Sikkerheden.

I Anledning af Ulykken ved Vigerslev og alt, hvad der i samme Anledning er skrevet om Skyld og eventuel Forsømmelse, samt om Sikkerheden paa Banerne, er der flere Tanker som paatrænger sig, — jeg tænker, de fleste Lokomotivførere, fordi jeg ved at mange med mig har under Tjenestens Udførelse følt sig genert af de Forhold, jeg her vil fremdrage, og som jeg mener Lokomotivpersonalet ved alle Midler burde søge forandret til det bedre.

Det er en bekendt Sag, at under Natkørsel med de fleste af Statsbanernes Lokomotivtyper generes Udsigten gennem Lokomotivets Ruder i høj Grad af den Lysrefleks, som den høje Tender med derpaa anbragte Værktøjskasser ved Skæret fra Fyret kaster ud gennem disse. Man ser i Virkeligheden den oplyste Tendervæg med Kasser foransig, og det gør det i høj Grad vanskeligt at opfange de Lys eller Signaler, som man absolut skal se rigtigt, hvorfor man ofte nødes til at lukke Fyrdøren helt i, hvilket man jo nok kan gøre for et Øjeblik, men af Grunde, som ikke her behøver at fremføres, ikke kan gøre under Kørselen i Almindelighed.

Hvorledes er man nu stillet under Kørselen overfor eventuelle Signaler paa den frie Bane? Enhver Lokomotivmand vil samstemme i, at det er meget vanskeligt for Øjet under denne Lysindvirkning at opfange et saadant. Man maa dertil tage i Betragtning, at Signalet her er Tale om altid kommer uventet, og det er forstaaeligt og tillige undskyldeligt om det i enkelte Tilfælde overses. Jeg vil mene, at der under disse Forhold ikke med Rette kan gøres Ansvar gældende mod den Lokomotivfører for hvem det skulde glippe, saa meget mere som omskrevne Forhold flere Gange er paatalt og her i Bladet omskrevet som farlig for Sikkerheden. At ogsaa rette Vedkommende har haft Sagen under Overvejelse, fremgaar af, at en Maskine af Litra K. paa Fyrdøren er eller har været forsynet med Vinkelplader, der skulde møde for Skæret fra Fyret og ophæve Lysrefleksen. Dette blev foretaget efter at Undertegnede i „Dansk Lokomotiv Tidende“, foranlediget ved den Fejlkørsel, der for Aar tilbage fandt Sted med Nattiltoget fra Aarhus, paapegede dette Forhold, som en formentlig medvirkende Aarsag til, at Lokomotivføreren ikke straks opdagede, at han var paa fejl Spor. Jeg skitserede, hvorledes man paa tyske Lokomotiver havde opnaaet helt at udelukke Lyset fra Fyret og dog gennem

Fyrdøren tilføre Fyret den fornødne Ovenluft. Men da dette Apparat ikke er anvendeligt paa tvedelte Fyrdøre som vore, tillod jeg mig Beskrivelse af, hvorledes det samme kunde naas ved Anbringelse af et Pladesystem paa Fyrdøren. Man kan godt sige, at det, der blev foretaget, hverken fulgte Forslaget eller naaede det tilsigtede, men lige saa sikkert er det, at det tilsigtede kan naas uden store Bekostninger, naar kun Viljen er der.

Det andet, lige saa uheldige Forhold, jeg her vil fremdrage, er Dampens og Røgens Nedslag paa Lokomotiver af Litra R. Nedslaget har jo sin Grund i den lave Skorsten, og med en uheldig Vind kan man køre en lang Strækning helt som i Blinde, idet Damp og Røg staar som en tyk Sky ned om Førerhuset og skjuler bogstavelig taget alt for ens Øjne; det er kun ganske momentvis man faar et Blik over Linien. Naar man nærmer sig en Station, er der kun et at gøre, nemlig at spærre af for Dampen for overhovedet at kunde se Signalet. Den Lokomotivfører, der ikke er meget godt kendt paa den Strækning han skal køre, er under saadanne Forhold meget ilde stillet. Forholdet rummer unægtelig en ikke lille Fare for Sikkerheden, helt bortset fra det uheldige i at skulle afspærre i ellers sigtbart Vejr og derved tabe Tid, som igen er dyr at indvinde.

Lad os tænke os en eller anden Hindring paa den frie Bane, Skinnebrud f. Eks. med stedfindende Udveksling af den brudte Skinne. De udstillede Signaler har absolut ikke kunnet ses, og Resultatet bliver et forulykket Tog. Eller et Dæmningskred, som maaske af Baneafdelingen er opdaget, men paa saa sent et Tidspunkt, at et kommende Tog kun kan standses ved Signaler, men disse skjules ganske for Lokomotivføreren af denne Damp- og Røgsky, trods alle Baneafdelingens Anstrængelser er Ulykken uafvendelig; bagefter kan det komme til at lyde: „Lokomotivføreren var ikke paa sin Post og har gjort sig skyldig i en grov Forsømmelse.“

Det er trist at sætte Livet til i Tjenesen, men det gør det endnu mere trist, naar der bagefter skumles om, at den døde har for sømt sin Pligt. Forøvrigt en taabelig Insinuation i den Forbindelse, som om nogen med Ligeegyldighed sætter Livet i Vove.

Der har paa R-Maskinerne været foretaget forskellige Forsøg paa at ophæve denne Røgplage, men Hensigten er ikke naaet. Det ligger imidlertid nær at antage, at et godt Resultat vil kunde naas, dersom man foran Skorstenen i Flugt med Røgkamrets Kant anbringer en Vindfanger følgende Røgkamrets Periferi og ca. en halv Gang bredere end

Skorstenskappens Diameter, med en Aabning eller Gab af ca. 15 Centimeter og den øverste Kant noget opsveift. Bagtil snævreres Vindfangeren jævnt ind til Skorstenskappens Diameter, forbindes tæt med denne efter at en Udsparring, svarende til Vindfangerens bageste Aabning, er frembragt. Aabningen eller Rummet mellem Skorstenen og Kappen afskildres lodret i begge Sider, saa der fremkommer et forreste og et bageste Halvrum. Det forreste Rum lukkes i Bunden lige over Udsparringen til Vindfangeren, saa Lufttrykket fra denne forhindres Adgang til dette Rum. I Bunden af bageste Rum anbringes en bagtil opadbøjet Plade til at føre Lufttrykket fri af den skarpe Vinkel, som dannes af Beklædningen og Skorstenskappen. Der vil nu under Kørselen gennem Vindfangeren gaa en stærk Luftstrøm op gennem det bageste Rum, antagelig stærk nok til at tage Damp og Røg med op over Førerhuset. Efter Skitse af amerikanske Lokomotiver med samme uheldige Forhold, skal der endog være naaet et godt Resultat blot med en oval Udsparring foran og forneden i Skorstenskappen, men efter hvad her alt er prøvet, turde dette dog være tvivlsomt.

Endnu et uheldigt Forhold, der er fælles for alle vore Lokomotivtyper, er dette, at man under Sneforhold, særlig under en rigtig Snesform, fremfører Toget under de slettest mulige Forhold med Hensyn til Ud-kigget. Gang paa Gang sættes Ruderne til med Sne for lige saa mange Gange at aabnes og renses. Et haabløst Arbejde, som let frister til Opgivelse. En hel Kaskade af Sne faar man ind over Hoved og Bryst hver Gang man aabner Ruden, og helt overvældende kan det virke, dersom man i samme Øjeblik forcerer en Snedrive. Paa Lokomotiver af Litra P. og R. er Forholdet jo endnu værre, idet man paa Førersiden er afskaaret fra Ruden i Førerhusets Forvæg. At det under Snestorm er saa omtrent umuligt at se noget som helst ved at læne sig ud, fordi Sneen pisker med saadan Kraft i Øjnene, at man kun ganske momentvis kan aabne dem, tilføjer jeg kun for Fuldstændigheds Skyld. Snebriller vilde maaske her kunde gøre nogen Nytte. Men det, man burde kræve, er, at Maskinen forsynes med et Apparat, hvormed man fra Førerpladsen kan holde Ruderne rene for Sne. En Skrabeskinne, forsynet med Filt eller korte Børster, som kan bevæges lodret op og ned over Ruden, glide i et Styr eller Fals paa selve Ruderammen og ved en Lodvægt holdt i Hvilestilling ved Rudens nederste Kant, vilde maaske svare bedst til Hensigten. Bevægelsen skulde foregaa over Rudens Midllinie, saale-

des at Aabning af denne ikke forhindredes. Et simplere Apparat, som jeg har haft Lejlighed til at se i Virksomhed paa norske Lokomotiver, er en almindelig Rundjernstang ført gennem et Styr paa Kedelen ud gennem Førerhusets Forvæg, midt for og tæt ind til Ruderammen, udenfor Førerhuset er den bøjet i en Vinkel saa lang som Rudens Bredde og forsynet med en lige saa lang Skraber eller Kost. Inde paa Førerpladsen forsynes den anden Ende med et Vinkelhaandtag. Ved at bevæge denne Skraber i en Halvcirkel, kan man holde Ruden ren paa de to yderste Hjørner nær. Skraberens Hvilestilling er lodret nedhængende.

Skønt jeg godt ved, ogsaa af egen Erfaring, hvorledes saadanne Forslag til Forbedringer, afgivet af Enkeltmand, som oftest modtages af dem, som skulde føre disse ud i Praksis, saa skulde det dog nødigt afholde nogen fra at fremkomme med saadanne, og jeg mener, at naar dette forbliver upaaagtet, burde vor Organisation søge gennemført, hvad der af saadant maa skønnes at kunne øge Sikkerheden.

Dette Argument, der saa ofte har været brugt til at afvise Indførelsen af paapegede Forbedringer paa Lokomotiverne, er dog vist nu for gammelt, nemlig, at dette eller hint ikke lader sig gennemføre, fordi det ikke findes paa Maskinens Tegning, eller fordi det kræver Forandring af samme Tegning.

De Herrer burde dog vide, at slig Argumentation af Personalet modtages med samme Smil, som naar man hører paa en god gammel Molbohistorie.

Hvad her er fremført er af mere alvorlig Art og kan før eller senere blive Aarsag til Ulykke. Men der er ogsaa andre Ting, som der er Grund til at berøre, selv om det nærmest angaar Personalets Bekvemmelighed. Der er bl. a. paa D-Maskinerne det Sæde, som er tiltænkt Lokomotivføreren at benytte, hvilket er meget upraktisk baade i Form og Anbringelse. Pladsen, der er til Disposition, er ganske vist lille, men Meningen med Sædet er dog vel nok, at det skal kunne bruges og ikke som Tilfældet er, at mange tager det helt bort, fordi det uden at opfylde sin Bestemmelse mere er til Gene ved Betjeningen af Maskinen. En enkelt Lokomotivfører har paa eget Initiativ flyttet Sædet over paa Tenderens Forvæg og anbragt det omdrejligt i et Styr fastskuet paa Tenderens Vandsandsviser. Dette har den den Fordel, at man sidder med lige Front mod Udgrigruden og har god Udsigt, hvilket man ikke har, som det nu findes anbragt og som er den væsentligste Anke derimod. Det er temmelig uheldigt stadig at skulle staa i den

samme Stilling uden at kunne sætte sig, ligesom det i Længden virker ødelæggende paa Benene, hvilket viser sig hos endog unge Lokomotivførere.

Med Hensyn til Anbringelsen af ens Mad, lader Forholdet paa de fleste Maskiner meget tilbage at ønske, særlig med Henblik paa den varme Aarstid. Der savnes et Sted at anbringe Maden, hvor den ikke udsættes for Solens Varme eller for Straalevarmen fra Kedelen. Man har kun Valget mellem at anbringe sin Madkasse frit paa Tenderen eller i en snavset, uappetlig Værktøjskasse, hvilket sidste endda ikke altid lader sig gøre siden den ene Værktøjskasse holdes lukket med Plombe. Til Tøj er der saa at sige heller ingen Plads.

Jeg kan her anføre, hvad jeg for flere Aar siden saa paa de den Gang nye Lokomotiver paa Buundesbanen i Schweiz. Foruden Dampapparat till at varme saavel Mad som Kaffe paa, fandtes der til Opbevaring af Maden et Rum indskudt i Tenderens Vandrum og indvendig beklædt med Glas. Der henstod Maden altid frisk og saa køligt som paa et Lokomotiv muligt.

At der ikke hidtil er sket nogen væsentlig Forandring i de her paapegede Forhold, har vel nok sin største Grund i, at Personalet, skønt utilfreds nok dermed, ikke tilstrækkelig stærkt og ofte har formuleret Ønsker og berettigede Krav i den Henseende. Forbedringer og Bekvemmeligheder, som vore Kaldsfæller i visse andre Lande forlængst har opnaaet, maa vi endnu savne, selv om man ogsaa ved Nyanskaffelser har kunnet spore lidt i den rigtige Retning. Kunde disse Linjer bidrage til, at vor Organisation satte noget ind paa at naa frem i den paapegede Retning, var Hensigten naaet.

Aug. Andersen.

Signalerne.

Vi omtalte i sidste Nr., at der vilde blive nedsat et Udvalg til at beskæftige sig med Forbedring af Slutsignalerne og mulige andre Forbedringer af vore Signaler.

I den Anledning har Generaldirektøren nu nedsat Udvalget, der bestaar af Maskindirektør Floor, Trafikdirektør Helper, Trafikchef Eir, Signalinspektør Elver, Maskingeniør Schmidt, og som Repræsentant for vor Org. Lokfører Chr. Larsen.

Udvalget har paabegyndt sit Arbejde og har af Generaldirektøren Ordre til snarest at fremkomme med en Indstilling.



Hovedbestyrelsesmødet

den 27. November 1919.

Alle var tilstede.

Punkt 1.: Meddelelser fra Formanden. *Formanden* meddelte, at vi nu havde faaet leveret Medlemskort. Det *vedtoges* at disse snarest udsendes, og der opkræves 65 Øre pr. Stk.

Formanden meddelte, at Kontoret nu ret snart vilde faa Telefon, og Nr. blev *Vester 8113*. — Omtalte en indkommen Skrivelse fra Internationalt Transportarbejderforbundet med Indbydelse til Deltagelse i Kongres i Kristiania i Februar. — Det *vedtoges* at Org. skulde lade sig repræsentere af 2 Medl., idet der samtidig afholdes Sekretariatsmøde i N. L. F. — *Lillie* og *Mortensen* valgtes hertil.

Formanden gennemgik derefter Skrivelser og Svar Org. havde modtaget og afsendt. Oplæste derefter en til Generaldirektoratet afsendt Skrivelse, ang. Udvidelse af 2 Mands Betjeningen paa Rangermaskinerne. Org. havde endvidere indsendt Andragende om Beklædningshjælp og om Godtgørelse for Tørvefyring. Omtalte dernæst Tjenestetidssagen og meddelte, at der vilde blive nedsat et Udvalg til at behandle dette Spørgsmaal. Det kommer til at bestaa af 2 Maskiningeniører, 2 Lokomotivmænd og Regnskabsdirektøren som Formand. — Vi skal altsaa vælge 2 Repræsentanter hertil. Efter nogen Diskussion valgtes *Formanden* og *C. M. Christensen* til dette Udvalg.

Formanden meddelte, at Org. havde modtaget Skrivelse om at udpege et Medlem til et Udvalg, der skulde behandle Slutsignalerne m. m., og at man havde rykket for Sagen ang. Værktøjets Ordning og forskellige Velfærdsforanstaltninger paa Lokomotivene, og at der var tilsendt Generaldirektoratet Skrivelse ang. Udbetaling af Beløbet for dobbelt Husørrelse. Der var fra 2. og 3. Distrikt fremkommen Klager over forskellige Udstationsforhold, og det besluttedes at disse Sager fremmedes. Endvidere besluttedes, at et Forhold vedrørende Afløsning af Lokf. paa Rangermaskinerne i Ng. skal paatales. Omtalte derefter de udsendte Skemaer til Krav om Pensionering af Kørepenge.

Der fremsattes Krav fra Lokomotivfyrbøderkredsen om at søge gennemført, at Lokomotivfyrbøderne kunde pensioneres af 500 Kr.

Det *vedtoges*, at Lokf. Chr. Larsen skulde tiltræde Udv. ang. Slutsignaler m. m.

Efter nogen Diskussion toges Meddelelserne til Efterretning.

Punkt 2: Meddelelser fra Hovedkassereren. *Hovedkassereren* fremlagde Regnskabet, der paa de ordinære og ekstraordinære Udgifter og Indtægter viste et Underskud paa ca. 300 Kr. — Paa »Dansk Lokomotiv Tidende« var der et Underskud paa ca. 1400 Kr. Kampfonden ejer nu 26,605 Kr. 54 Øre. — N. L. F. 4,894 Kr. 50 Øre.

Efter en Del Diskussion toges Regnskabet til Efterretning.

Det *vedtoges*, paa Grund af en Forespørgsel, at et tidligere Medlem, der ikke længere er Lokomotivmand, for at være Medlem skal betale fuld Kontingent.

Punkt 3: Beretning fra Udvalgene. *Lillelund* forelagde paa Lønudvalgets Vegne forskellige Sager, der *henvistes* til Forretningsudvalget.

Lillelund gjorde derefter, som Repræsentant i Laaneforeningen, Rede for Laanesummens Størrelse.

Meddelelserne toges til Efterretning.

Punkt 4: Behandling af foreliggende Sager.

Det *vedtoges* at sammenkalde det nedsatte Udv. til Forhandling ang. Indmeldelse i de samvirkende Fagforbund.

En fra Lokomotivførererkredsen fremsendt Sag, ang. Signaler m. m., *henvistes* efter nogen Diskussion til Forretningsudvalget.

Punkt 5: Lønspørgsmaal. *Formanden* omtalte de rejste Krav om Forhøjelse af Lønningerne.

Efter nogen Diskussion *henvistes* Sagens videre Behandling til Forretningsudvalget.

Formanden meddelte, at Kravet om Natpengenes Størrelse for det Personale, vi repræsenterede, var fastsat til 80 henholdsvis 50 Øre. — Dagpengene maatte ansættes til 12 Kr., henholdsvis 10 Kr. — Kørepengene, der skal udgøre ca. $\frac{2}{3}$ af dette Beløb, fastsættes i Henhold hertil.

Punkt 6: Uddannelsesspørgsmaalet. *Formanden* indledede en Diskussion herom, og det *vedtoges*, at et af *Formanden* under Udarbejdelse værende Forslag skulde udsendes til Udtalelse til H. B. Medlemmer.

Punkt 7: Boligspørgsmaalet. *Mortensen* redegjorde for dette Spørgsmaal og paaviste, at der ikke var anden Vej farbar end at vi maatte kræve, at Generaldirektoratet skaffede Boliger til sine Tjenestemænd.

Efter forskellige Udtalelser *henvistes* Spørgsmaalet til Forretningsudvalget.

Punkt 8: Velfærdsforanstaltningen. Efter nogen Diskussion *vedtoges* det, at man retter Henvendelse til Generaldirektoratet angaaende den Sag.

Punkt 9: »Dansk Lokomotiv Tidende«.

Mortensen omtalte Vanskelighederne med at skaffe Balance i Regnskabet.

Redaktøren redegjorde derefter for en Beregning over Aaret 1920s Udgifter, omtalte de stadig stigende Trykningsomkostninger, der gjorde **Besparelser** nød-

vendige. Af forskellige Grunde kunde man ikke forandre Bladets Form foreløbig, men naar vi kom over Aaret 1920, vilde Regnskabet komme til at se gunstigere ud.

Efter nogen Diskussion *vedtoges* det at indskrænke Stofmængden hver anden Gang, indtil videre i Aaret 1920.

C. M. C.

Kredsbestyrelsesmøde.

Lokomotivførerne den 26. November 1919.

Alle var tilstede.

Punkt 1: Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden meddelte, at han paa Grund af Sygdom ikke havde kunnet foretage sig ret meget siden sidste Møde. Der havde desuden heller ikke foreligget Sager til Behandling. Vilde foreslaa, at Næstformanden overtog Hvervet indtil videre, paa Grund af hans utilfredsstillende Helbred.

Det *vedtoges* at imødekomme Kredsformandens Ønske, saaledes, at *Lillelund* fungerer indtil Kredsformanden paany mener at kunne overtage sit Tilidshverv.

Punkt 2: Meddelelser fra Kredskassereren.

Hviid gennemgik Regnskabet for den forløbne Tid, der viste et Overskud paa 21 Kr.

Formanden bemærkede, at det viste sig, at Kredsen kunde faa sit Budget til at balancere.

Efter nogle Bemærkninger *toges Regnskabet til Efterretning.*

Punkt 3: Eventuelt.

Efter en længere Diskussion om vor Signalanordning m. m., *vedtoges* det at rette Henvendelse herom og at henvise Sagen til Hovedbestyrelsen.

C. M. C.

Lokomotivfyrbøderne den 26. Novbr. 1919.

Alle var til Stede.

Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden.

Fra flere Afdelinger forelaa Forespørgsler ang. flere Lokomotivfyrbøderes Lønanciennitet efter den nye Lønningslov.

Det *vedtoges* at nedsætte et Udvalg til Behandling af disse Sager.

Valgt blev *Soph. Jensen, Overgaard* og *Kredsformanden.*

En Anmodning fra et Medlem i Struer om Dispensation fra Forflyttelsesreglerne afvistes.

I et Spørgsmaal fra Kø. og Fa. ang. Afdelingernes Ret til at være medbestemmende om Turenes Rækkefølge, *vedtoges* det at støtte Afdelingerne, der-

som disse vedblivende fastholdt de fremsatte Krav.

Spørgsmaal om Tørvefyring og Pensionering af Kørepenge henvistes til Hovedbestyrelsen.

Punkt 2. Kredskassererens Kvartalsoversigt toges til Efterretning.

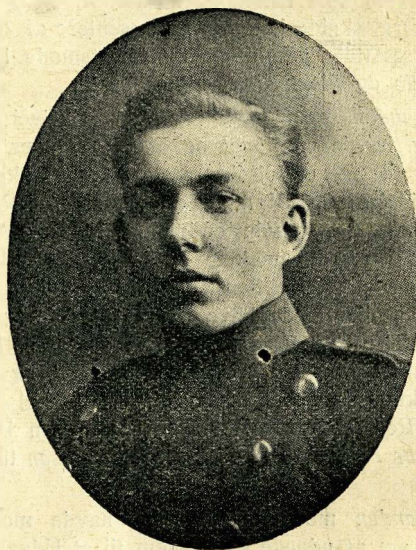
Punkt 3. Kredsformanden foreslog, at Kredsbestyrelsen overfor Hovedbestyrelsen fremsatte Krav om, at det ang. D. L. F.s Indtræden i »De samvirkende Fagforbund« nedsatte Udvalg traadte i Funktion.

Vedtoges.

Punkt 4. Der fremkom Spørgsmaal om Konstitution af de Lokomotivfyrbødere, der afløste for Lokomotivførere.

Kredsformanden oplyste, at man havde Opmærksomheden henvendt paa dette Forhold. K. J.

Dødsfald.



N. P. Nielsen.

Under overordentlig stor Deltagelse jordenfæstedes Onsdag den 26. Novbr. den 21-aarige Lokomotivfyrbøderaspirant N. P. Nielsen der mistede Livet ved et Ulykestilfælde paa Vejle Banegaard Torsdag den 20. Novbr.

Ved Kisten paraderede Faner fra D. S. og M. F. fra D. L. F. København, Dansk Jernbaneforbunds, Afdelinger i Vejle og Fredericia, og Remisearbejderne, Fredericia. Der var sendt en Mængde signerede Kranse, baade fra Statsbanerne og fra mange Afd. Nielsen var agtet og afholdt af saavel sine Kammerater som sine Overordnede og de Lokomotivførere han i sin korte Tjenestetid har kørt sammen med, har alle udtalt at han var dygtig til sin Gerning og glad ved sit Arbejde.

Afdøde der var ugift boede hos sin Moder der var Enke, der ved Sønnens Død lider et smerteligt Tab.

Taksigelse.

Jeg vil gerne gennem disse Linier bringe mine forhenværende Kolleger og Medansatte min hjerteligste Tak for det store Pengebeløb der er indsamlet til mig. En særlig Tak til Kredsbestyrelsen for det store Arbejde de godhedsfuldt har paataget sig ved Indsamlingen. Jeg haaber nu at faa Pengene anbragt paa den mest fordelagtigste Maade. Endnu engang min Families og min hjerteligste Tak.

H. Jensen
fhv. Lokomotivfyrbøder
Viborg.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Søns, Lokomotivfyrbøder F. Duus Død og Begravelse. Tak til alle de mange Afd. Landet over, for de smukke Kranse.

En særlig Tak til hans Overordnede for Deres Godhed under vor Søns lange Sygdom. Tak til Lokomotivpersonale^t Fredericia for deres store Deltagelse.

Fredericia den ²⁰/₁₁ 1919.
F. Duus og Hustru.

Gennem disse Linier beder jeg alle modtage min bedste Tak for den udviste store Deltagelse ved min kære Mand, Lokomotivfører Chr. T. Jensens, Begravelse.

Paa Børns og egne Vegne

Marie Jensen.

Tak for udvist Opmærksomhed ved min Mands, Lokomotivfører G. Andersens, Begravelse.

Johanne Andersen.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mands, pens. Lokomotivfører P. Petersen, Begravelse.

Tak til Lokomotivførerne i 1. Distrikt for den smukke Krans.

Hanne Petersen, Helsingør.

Til Medlemslisten.

Overført fra D. S. og M. S.:

Lokomotivfyrbøder Peter J. Andreasen, Brande, og Peter A. Grann, Roskilde.



Afgaaet ved Døden den 10. Novbr. 1919: Lokomotivfører E. G. G. Andersen, Roskilde.

Tilladelse til at bytte Opholdssted: Under 1. Decbr. 1919: Lokomotivførerne H. P. C. Jensen, Fredericia, og M. P. C. Andersen, Langaa, fra 1. Decbr. 1919: Lokomotivfyrbøderne H. N. Hansen, Esbjerg, og A. K. A. Berg, Brande.

Navnerettelse: Nyudnævnt Lokomotivfyrbøder i

Kalundborg P. K. Kristensen hedder rettelig P. C. Christensen.

Forflyttelse fra 1. Decbr. 1919 efter Ansøgning (ifølge Opslag): Lokomotivfører M. F. Bennekou, Skanderborg, til Nykøbing F (Depotforstander), Lokomotivfyrbøder A. V. F. Raabæk, Korsør, til Holbæk (Rangerfører), og Lokomotivfyrbøder V. P. A. Pedersen, Korsør, til Vejle H (Rangerfører).

Forflyttelse fra 1. Decbr. 1919 efter Ansøgning: Lokomotivfører J. G. Agershøj, Gjedser, til Kbhvns. Godsbgd., Lokomotivfører C. C. K. Bruhn, Thisted, til Nyborg, Lokomotivf. O. H. Christensen, Fredericia, til Skanderborg, Lokomotivf. B. M. J. Boldreel, Orehoved, til Fredericia, Lokomotivf. A. V. Kristensen, Korsør, til Roskilde, Lokomotivf. S. Hansen, Gjedser, til Skanderborg, Lokomotivf. K. L. Faldborg, Masned-sund, til Korsør, Lokomotivfyrbøder A. C. Jensen, Brande, til Aalborg, Lokomotivfyrb. P. S. Petersen, Struer, til Randers, Lokomotivfyrb. E. V. Agger, Thisted, til Skanderborg,, Lokomotivfyrb. C. G. H. M. Sørensen, Østerbro, til Helsingør, Lokomotivfyrb. O. R. Vedam, Langaa, til Helsingør, Lokomotivfyrb. J. P. Platz, Kbhvns. Godsbgd., til Fredericia, og Lokomotivfyrbøder F. O. Christiansen, Glyngøre, til Københavns Godsbgd.

Min. Udnævnelse til Lokomotivfører fra 1. Decbr. 1919: Lokomotivfyrb. O. E. Larsen, Frederikshavn, i Aalestrup, Lokomotivfyrb. S. A. Nielsen, Korsør, i Gjedser, Lokomotivfyrb. K. E. Poulsen, Masned-sund, i Masned-sund, Lokomotivfyrb. J. C. Nielsen, Kbhvns. Godsbgd., i Orehoved, og Lokomotivfyrb. H. Nielsen, Kbhvns. Godsbgd., i Gjedser.

Udnævnelse til Lokomotivfyrbøder fra 1. Decbr. 1919: Haandværker K. K. Kristensen, Centralværkstedet, Aarhus, i Langaa.

Ekstrahaandværkerne:

F. V. Jensen, Korsør, i Slagelse, F. C. Jespersen, Kbhvns. Hovedbgd., i Kbhvns. Godsbgd., P. C. Nielsen, Helsingør, i Kbhvns. Godsbgd., A. G. Olsen, Københavns Hovedbgd., i Kbhvns. Godsbgd., J. R. Petersen, Fredericia, i Fredericia, J. Jensen, Helsingør, i Kbhvns. Godsbanegd., A. T. Madsen, Værkstedet, Nyborg, i Korsør, K. S. Hansen, Værkstedet, Nyborg, i Fredericia, C. S. Larsen, Værkstedet, Nyborg, i Nyborg, E. A. J. Jönson, Værkstedet, Nyborg, i Orehoved, P. N. Glambæk, Slagelse, i Slagelse, T. H. Olsen, Korsør, i Korsør, H. E. Kunckel, Korsør, i Korsør, S. A. Kunckel, Korsør, i Korsør, P. J. Persson, Kbhvns. Godsbgd., i Kbhvns. Godsbgd., E. P. S. Jensen, Kalundborg i Kalundborg, H. R. Hansen, Kbhvns. Hovedbanegaard, i Kbhvns. Godsbgd., H. J. Löschenkohl, Gjedser, i Gjedser, F. J. H. Svendsen, Østerbro, i Østerbro, A. P. Nielsen, Centralværkstedet, Aarhus, i Aarhus H., O. G. G. Schou, Centralværkstedet, Aarhus, i Fredericia, O. Birkelund, Centralværkstedet, Aarhus, i Kbhvns. Godsbgd., A. E. Jakobsen, Værkstedet, Nyborg, i Fredericia, G. Rasmussen, Centralværkstedet, Aarhus, i Glyngøre, H. H. E. Schæbel, Østerbro, i Kbhvns. Godsbgd., A. S. Pedersen, Frederikshavn, i Frederikshavn, N. J. Rasmussen, Nyborg,

i Gjedser, S. T. Junker, Fredericia, i Fredericia, V. C. M. N. Pedersen, Frederikshavn, i Aalestrup, O. P. Sørensen, Esbjerg, i Esbjerg, D. Vallentin, Kbhvns. Godsbgd., i Kbhvns. Godsbgd., H. C. Mortensen, Aalborg, i Aalborg, J. Christiansen, Kalundborg, i Kalundborg, V. N. Bundgaard, Aalborg, Aalborg, H. M. Kristensen, Brande, i Brande, S. J. Knudsen, Aarhus H., i Kbhvns. Godsbgd., E. Jørgensen Skanderborg, i Brande. I. Høyer, Aarhus H., i Struer, C. M. Berthelsen, Esbjerg, i Struer, N. A. Andersen, Struer, i Thisted, A. M. Christensen, Aarhus H., i Langaa, J. E. Christensen, Struer, i Struer, C. C. Ø. Hansen, Korsør, i Korsør, I. P. Danielsen, Fredericia, i Fredericia, T. T. Riberholt, Esbjerg, i Esbjerg, R. A. Møller, Sla-

gelse, i Slagelse, S. A. Pedersen, Nyborg, i Nyborg, C. Christensen, Thisted, i Struer, C. Nielsen, Esbjerg, i Orehoved, R. P. J. Rasmussen, Viborg, i Korsør, S. M. Rasmussen, Værkstedet, Nyborg, i Gjedser, A. P. Jensen, Kbhvns. Godsbgd., i Kbhvns. Godsbgd., A. H. C. Qvist, Østerbro, i Østerbro, E. H. V. Hansen, Kbhvns. Godsbgd, i Kbhvns. Godsbgd., H. V. Nielsen, Kbhvns. Godsbgd., i Kbhvns. Godsbgd., L. K. Larsen, Kbhvns. Godsbgd., i Kbhvns. Godsbgd.



HAFNIA

Samlede Garantimidler pr. 1. Januar 1919

ca. 95 Millioner Kroner.

Samlet Forsikringsbestand pr. 1. Jan. 1919

ca. 350 Millioner Kroner.

Nørrebro Vinimport Nørrebrogade 178.

ROBERT BERTHELSEN

Tlf. Taga 1300

Stort Lager af 1ste Klasses Vine og Spirituosa. - Billigste Priser.

CAFE CARLSBERGHUS

ENGHAVEPLADS 25

LAURITS OLSEN

FORHENCAFE YRSA

C. B. Møller & Co's

Cigarer - Cigaretter

Cigarillos & Tobakker

faas hos d'Herrer Forhandlere samt

Østergade 1 & Østerbrogade 27

Tandlæge Frk. Sørensen

69, Istedgade 69,

Konsultation fra 10-7 Tlf. Vester 905 x

Hele Tandsæt fra 20 Kr.

Ældre Tænder omsættes billigt, Plombering og Tandudtrækning, Moderate Priser, Bedøvelse hver Dag Kl. 2,

Reparation udføres paa faa Timer, Iernbanefunktionærer indr. 5 p.Ct.

Flæske-Børsen.

Godthaabsvej 18 A.

Kun friske, 1. Kl.s Varer.

Vesterbro Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,

hør være Deres FODTØJ

Leverandør i Forretningen grundlagt 1879.

Ryg

CREMO

Tobak.

Nørrebro Isenkramhandel

H. E. Saabye

Nørrebrogade 160, Hj. af Thorsgade.

Telefon 8683.

Isenkram - Køkkenudstyr
Glas - Porcellæn.

Damehatte

Altid Nyheder

Altid billigst - -

A/S Zillmer,

Istedgade 126.

Bemærk! Gamle Hatte ompresses billigt

Cigarforretningen

4 Saxogade 4

Anbefaler sig til Foreningens
Medlemmer med

Cigarer, Tobakker, Cigaretter og Snus.

Maskinstrikkeriet

"ÆGIR"

ved C. S. Andersen.

Stort Udvalg i

TRICOTAGE

til smaa Priser.

Udsalg:

ÆGIRSGADE 30-32

Telf. Taga 1769 y og Taga 1004 x.

A/S LOUIS LILLIEQUIST

GARVERI & LÆDER-UDSALG

187, NØRREBROGADE 187.

KØBENHAVN L.

TELF. TAGA 444.

KRANSE OG BLOMSTER

Aggerholm,

Vesterbrogade 8.

Leverandør til Lokomotivpersonalets
Kransekasse.

Announce-Ekspeditioner:

For Kjøbenhavn: Chr. Hylver, Sommerstedgade 22,
Telefon Vester 4011.

For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgd. 14, Odense.
Telefon 2284.

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.