



22. Aarg. Nr. 1.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN

2. Januar 1922.

DET NYE AAR

Det gælder sikkert for alle Tjenestemænd, at de med nogen Uro imødeser det Aar, der lige er ankommen. Hvor langt skal vi ned med Dyrtidstillæg, med Konjunkturtillæg. Hvor meget skal der knappes af paa Uniformsleveringen. Ja i det hele taget, hvor ender det. Det er Sparekommissionernes Tidsalder, vi oplever. Alle Meningsløsheder skal rettes, og det gør man paa den Maade, at man tager det daarligste i hver Etat og gør til Norm. Under Behandlingen i Lønningskommissionen foretog man én Revision, lad os sige en nogelunde retfærdig. Men Sparekommissionen tager i anden Omgang kraftigt fat paa Skruen og klemmer det bort, som med Rette burde staa. —

Men hvad kan man i Grunden vente andet end hvad der sker. Det er jo en Regering, som søger sin Støtte hos Bønderne, den skal efter Bøndernes Ønske søge at presse det mest mulige ud af Tjenestemændene, thi Statskassen mangler jo Penge, baade Smørordningen* og Sukkerordningen var dyre, saavel som de glimrende gennemførte Kulindkøb ved Statsbanerne. Det gaar ned ad Bakke, og det gaar for hurtigt.

Vi ser saaledes frem mod Nedadgang

saavel i den ene Henseende som den anden, og netop i en saadan Periode gælder det for Tjenestemændene at holde sammen, ubrødeligt sammen, at ikke vore Modstandere skal kunne føre for kraftige Slag mod os, uden at vi er i Stand til at slaa igen.

For Tjenestemændene vil Aaret 1922 næppe blive noget godt Aar, og Arbejdet indenfor Organisationerne vil vel væsentlig blive ført i Forsvarets Tegn, men vi haaber, at det vil blive ført paa en saadan Maade, at vi klarer os igennem.

Lad os i det nye Aar være fri for de Dilettanter, der om sig selv mener, at de kan gøre alt meget bedre end den lovligt valgte Bestyrelse, og saa kun gør Skade og skaber Uro og det uden at de i det hele taget magter at udrette noget.

Alle sundt tænkende Lokomotivmænd bør tage Afstand fra disse uforstandige Medlemmer, der i Virkeligheden skader Lokomotivmændene mere, end de aner.

Saavel i Opgangs- som i Nedgangsperioder maa Tjenestemændene holde sammen. Uden en kraftig Organisation til Værn om vore Interesser, af hvad Art tænkes kan, er vi ilde faren.

Et saadant Vaaben er Lokomotivmændene i Besiddelse af, og vi kan derfor med Fortrøstning se Fremtiden i Møde og i

Haab om, at de endnu forestaaende Reduktioner vil faa en antagelig Karakter, bringer vi alle vore Læsere Ønsket om et

Glædeligt Nytaar.

DET GAMLE AAR

1921 stod fuldt og helt i Sparekommissionernes Tegn. Ved Aarets Begyndelse sad der en Kommission og undersøgte hvor og paa hvad Maade, der kunde spares her ved Statsbanerne. Men midt under denne Kommissions Arbejde nedsattes den 21. Februar den saakaldte Oversparekommission, hvis Opgave blev at tage Tjenestetidsregler, Lønningsbestemmelser m. m. op til Behandling. Det vil sige, at Statsbanerne i hvert Fald var kommen i dobbelt Ild. — Hvad den ene Kommission ikke kunde finde paa at spare, kunde formodentlig den anden.

Den 4. Juli afgav Statsbanesparekommissionen sin Betænkning, som vi for de Deles Vedkommende, der havde særlig Interesse for Lokomotivmændene optrykte i Nr. 13. Denne Kommission opgjorde de Bespærelser den anviste til 10 Mill. Kr. — Men hvad betød 10 Millioner i det Kulhav, denne Regering havde velsignet os med. Der maatte derfor anvises endnu større Beløb, for at der kunde være Tale om, at den slunkne Statskasse kunde være tilfreds.

Og i den Henseende kan der ikke brejdes Oversparekommissionen noget. — Den arbejder grundig efter den kendte gamle Kogebogs Recept: »Man tager« — og man maa lade dem, de tager, og de tager det i flere Tempi. — Det glider maa ske lettere, naar det tages af flere Gange. Og man tager allesteder og alle Vegne, blot der er noget at tage. Den første Betænkning fra Overkommissionen kom i Begyndelsen af September Maaned og denne eller rettere Dele af denne fandtes i D. L. T. Nr. 18.

Vi ønsker her at udtale, at Oversparekommissionen, der væsentlig nedsattes paa Grund af den af Postsparekommissionen afgivne Betænkning, ikke som denne gik saa haardt til Værks mod 8 Timers Arbejdsdagen, som der muligvis var ventet, omend der fandtes Forslag vedrørende Arbejdstidsreglerne, som vi havde Besvær med at faa til at glide.

Om de Forslag, denne Betænkning indeholdt, førtes der Forhandling med Ministeriet, hvorved der opnaaedes en Del Forbedring, bl. a. opnaaedes at bevare Rangergodtgørelsen, der var foreslaaet strøget.

Senere er der ført Forhandlinger med Ministeriet og Generaldirektoratet om Tjenestetidsregler og om Udkast til Ordre angaaende de særlige Ydelser.

Som sagt, Aaret der gik, stod i Sparekommissionernes Tegn, og Organisationernes Opgaver var den vanskelige, at holde igen og søge at naa Overenskomst paa saa gode Vilkaar som muligt. Endnu er hele Skalaen ikke gennemløbet, der mangler Betænkningen angaaende Uniformsleveringen.

Man skar en bred Rem af Tjenestemændenes Ryg i 1921, og man begyndte saa tidligt paa denne Operation, at den Ro, den Tilfredshed, som var begyndt at brede sig, ikke fik Tid at fæstne sig. Det gik langsomt for Tjenestemændene med at naa et antageligt Lønniveau, til Gengæld gaar det hurtigt nedad, og hvad den Regulator, der var fastsat for Dyrtidsstigningen angaar, synes man nogenlunde tilfreds med Opgangstiden, men den skulde omgaaende forandres, da Nedgangen begyndte og tilkobles snart sagt alle Ydelser for at man hurtigst muligt kunde komme til Bunden.

Det er sagt mange Gange, at den Regering, der i Øjeblikket sidder, ikke vil Tjenestemændene noget godt, men den bliver vel ikke siddende evig, og vi kommer forhaabentlig inden alt for lang Tid over den Krise, der har hærget Landet hele Aaret, og saa faar man vel andet at tænke

paa end Nedsættelse af Sparekommissioner, der snart sagt er det eneste Arbejde, denne Regering har udført, foruden Kulindkøbene og Smør- og Kornordningen.

For det kørende Personale var 1921 et ondt Aar, der er vistnok ikke mange andre Tjenestemænd, der kommer til at betale en saa stor Part af Sparekommissionsforanstaltninger som disse.

PAA BESØG HOS VORE SYDLIGE VENNER

Søndagen blev benyttet til en Tur i Wiens Omegn, hvor vi navnlig med Interesse opholdt os ved Meyerling, Stedet, hvor Kejser Frantz Josefs eneste Søn, Kronprins Rudolf blev myrdet. I det vidunderligste Landskab med Bjerge og Skove, med Slugter og Kløfter ligger det gamle historiske Slot, der nu er indrettet til Kloster. Det Værelse, hvor det tit omtalte Drama mellem Kronprinsens Elskerinde, Baronesse Wetzsera og Kronprinsen blev udspillet, er nu udbygget som Kapel; dér, siger Føreren, hvor Lampen brænder, udaandede Kronprinsen. En mærkelig Stillehed hviler over Kapellet, og den højtidelige Stemning forøges stærkt ved at se Mænd og Kvinder, gamle og unge, knæle i Bøn foran den smukke Altertavle.

Efter en hastig Frokost i Bad-Baden gik Turen mod Kahlenberg, fra hvis Top man har en storslaaet og vid Udsigt over Wien.

Dygtig trætte, men begejstret over de smukke og interessante Minder, naaede vi om Aftenen tilbage til Wien.

Tidlig Mandag Formiddag begav vi os til de Drøftelser og Forhandlinger, der skulde finde Sted med Jernbaneministeriets Centraludvalg om de Spørgsmaal, der alt er nævnte, og som med Undtagelse af Fordelingen af de indsamlede Penge til Pensionisterne, var Sager, som jeg af Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg var anmodet om nærmere at undersøge, forinden Fællesudvalget udsendte sin Op-

fordring bl. a. om Hjælp til Østrigerne.

Forhandlingerne skulde have fundet Sted i et af Rigsdagens Lokaler, men blev i sidste Øjeblik forlagt til Jernbaneministeriets Bedriftsraadsbygning. Kl. 11 Fm. pr. var Udvalget samlet, og Formanden for de østrigske Lokomotivmænd, Hr. Smeykal, præsenterede os for Udvalgets Medlemmer, af hvilke jeg skal nævne Formanden for Udvalget, Hr. Karl Winter, Næstformanden Hr. Bellan, endvidere Hr. Schauhübler og Hr. Scheibin, samt Ministeriets Repræsentanter, Chefen for 4de Departement, Ministerialrath, Dr. Stumpf, Chefen for 5te Departement, Ministerialrath, Dr. Feiler, Ministerialsekretær Dr. Reinohl o. fl. a. — Vi blev derefter placeret ved et med grønt Filt bedækket ovalt Bord. Midt for Bordet sad Formanden, paa hans højre Side tog Ministerialrepræsentanterne Plads, paa hans venstre Sekretæren A. Hofecker, iført østrigsk Feltuniformsfrakke som Løjtnant, udenom placeredes de øvrige af Udvalgets Medlemmer, og vi nikkede genkendende til vor nu gamle Bekendt, Trafikchef Horn fra Salzburg, som var hidkaldt. — Formanden aabnede Mødet med at byde os velkommen til Wien og bad os takke danske Lokomotivmænd for, hvad de havde været for deres østrigske Kolleger; han gav en kort Oversigt over Forholdene, og Udvalget vilde være os til Nytte med de Oplysninger, som vi maatte ønske.

Den første Sag, der kom for, var den Henvendelse om Hjælp til 2 Børnerekreationshjem, et i Tyrol og et i Voralberg, som Direktionen i Innsbruck havde rettet til Generaldirektoratet, og som Fællesudvalget havde faaet oversendt.

Ministerialrath Dr. Stumpf tog her Ordet og oplyste, at denne Henvendelse var Ministeriet ubekendt, hvad han beklagede. Det var den stedlige Direktion, der paa egen Haand havde udsendt den foreliggende Henvendelse. Imidlertid vilde han som Chef for det Departement, hvorunder Direktionen i Innsbruck sorterede, udtale, at Forholdene saavel i Tyrol som i Salz-

burg var meget vanskeligere end i de andre Dele af Østrig paa Grund af, at disse Landsdele grænsede op til Lande med betydelig højere Valuta, der stærkt paavirkede Leveforholdene for de derboende Mennesker, og han vilde ogsaa meget varmt anbefale den tilstillede Henvendelse, dog naturligvis saaledes, at en eventuel Hjælp fra Danmark maatte komme frem paa den Maade, at disse Børnerekreationshjem kunde optage Jernbanemænds Børn fra hele Østrig.

Vi var enig med ham heri, og jeg haaber paa, at Fællesudvalget vil interessere sig for den omtalte Henvendelse.

Den næste Sag var en Henvendelse fra krigsinvalidе østrigske Jernbanemænd, rettet til Generaldirektoratet og oversendt Fællesudvalget. Efter at Henvendelsen var oplæst for Udvalget, tog Ministerialrath Dr. Stumpf atter Ordet og meddelte, at den Sammenslutning, som der her var talt om, kendte man ikke. Det var saaledes, at man overfor Invalider, saavel Jernbanemænd som Ikkejernbanemænd, udviste den største Hensyntagen, Invaliderne var selvfølgelig stærkt at beklage, men de led ikke større Nød end mange andre. — Vedrørende den foreliggende Henvendelse vilde man advare os mod at laane denne Sammenslutning Penge eller kautionere for dem; thi Underskriverne kunde i Virkeligheden ikke yde nogen Garanti, og Ministeriet kunde ikke føle sig bunden eller forpligtiget heraf. — Saavel Hr. Winther som Hr. Smeykal kunde kun bekræfte, hvad Dr. Stumpf havde udtalt og føjede til, at de Stempler, som Papiret bar sikkert var fabrikeret for Tilfældet. — Det var gode Oplysninger, vi indhentede i denne Sag, og som vi kunde meddele Fællesudvalget.

Den næste Sag var Fordelingen af de indsamlede Penge til Pensionisterne, og hertil udtalte Dr. Stumpf, at denne Henvendelse ogsaa var Ministeriet ubekendt, imidlertid vilde han henholde sig til de Udtalelser, han havde fremsat om Henvendelse fra Direktionen i Innsbruck, at

Pensionisterne i Salzburg var meget daarligt stillede, og de indsamlede Pengemidler burde i Hovedsagen komme Pensionisterne i Salzburg til Gode. Trafikechef Horn redegjorde nærmere for den fremsendte Henvendelse, og efter at Formanden for Udvalget, Hr. Winther, havde forespurgt Hr. Horn om forskellige Forhold, enedes man om, at en Fjerdedel af de indsamlede Penge skulde komme pensionerede Lokomotivmænd i Wien til Gode efter Formanden, Hr. Smeykals Foranstaltning. De øvrige Penge vilde være at fordele blandt trængende Pensionister i Salzburg, i hvilken Anledning der nedsattes et Udvalg, bestaaende af Hr. Horn, Lokomotivmændenes Tillidsmand i Salzburg, samt en Sekretær.

Efter Forhandlingen, der havde varet det meste af ca. 2 Timer, blev vi vist rundt i Bedriftsraadsbygningens mange Kontorer og præsenteret for de forskellige Chefer for endelig at hilse paa Bedriftsraadets Formand, en kendt socialdemokratisk Rigsdagsmand. Jeg skylder i denne Forbindelse at anføre, at Hr. Kuhn med sit indgaaende Kendskab til det tyske Sprog var os til meget stor Nytte under disse Forhandlinger.

Eftermiddagen benyttedes til et Besøg i Jernbaneorganisationernes Foreningsbygning, hvor vi fik Lejlighed til at se, hvorledes en Foreningsbygning skal være indrettet for at kunne tilfredsstille de Krav, der som en Selvfølge bør stilles til en saadan Bygning. Denne Foreningsbygning skal jeg beskrive i en senere Artikel.

Aftenen tilbragte vi i selskabelig Samvær med samtlige D'Hrr., vi havde haft Konferencer, Drøftelser og Forhandlinger med, og for første Gang var Repræsentanter for Administrationen og Organisationer samlet i selskabeligt Samvær, en Ting, som vi danske var Aarsag til, og forhaabentlig her har udført en Mission, der yderligere vilde befæste Samarbejdet mellem Personal- og Administrationsrepræsentanterne i Bedriftsraadet.

Under dette selskabelige Samvær havde jeg Lejlighed til under mere frie Former at drøfte med en ledende Ministerialrath Spørgsmaalet »Bedriftsraad«, og hans Synspunkter derom og hvorledes denne Institution virkede. Ja, sagde han, havde man for 8 Aar siden skildret en saadan Institutions Sammensætning for mig, havde jeg afvist Tanken som Fantasterier, der ikke kunde ofres nogen alvorlig Tanke; men Tiden, der er gaaet, har belært det østrigske Folk og de enkelte Mennesker om mangt og meget. Vi, som er opdraget i en bestemt Retning, har hidtil staaet fremmede for Muligheden af indenfor snævre Former i Fællesskab med Personalerepræsentanter at administrere en Forretning som de østrigske Jernbaner; men Krigen har haft sin Mission. Jeg var Reserveofficer og var omtrent 3 Aar ved Isonso. Under saadanne Forhold, hvor vi trods Gradsforskøl i militær Retning alligevel følte os som ét — Faren, Døden, Sulten og Savnene førte os alle stærkt sammen, vi lærte her at forstaa hverandre, respektere hverandres menneskelige Værdier og følte, at den, der havde Eksamen, ikke undgik Døden og Savnene mere end den, der ikke havde saadanne, vi lærte Evner at kende, som vi fra et Administrationskontor aldrig havde haft Lejlighed til tidligere at møde, og saaledes gaar det nu i Bedriftsraadet; Personalrepræsentanterne kender den Betydning, som vor Uddannelse har for Administrationen, og vi kender deres Evner og Indsigt i den praktiske Drifts Forhold. Lad mig sige det med det samme: vi arbejder godt, bedre end jeg noget Øjeblik havde tænkt mig det, og vil det vedblivende kunne gaa saaledes, vil Institutionen blive til stor Nytte for en sund Administration af de østrigske Jernbaner.

Klokken blev den Aften mange, forinden vi skiltes, og vort Besøg i Wien var dermed Slut.

Næste Dag forlod vi Østrigs Hovedstad fulgt af hele den østrigske Forbundsstyrelse, mange hjertelige Hilsener blev ud-

vekslet, og da Toget dampede mod Prag, kunde den danske Delegation forstaa, at de Baand, der for ca. 1½ Aar siden blev knyttet med vore Kolleger i Østrig, nu var knyttet saa faste og inderlige, at vi danske har mange, mange hengivne og taknemmelige Venner i Østrig, Venner og Kolleger, der sent vil glemme os, og som ved Lejlighed ogsaa foreningsmæssigt vil give sig Udslag. Efter et kort Ophold i Prag gik Turen til Berlin, hvor Forhandlingerne med det tyske Rigsforbund skulde begynde for at undersøge Mulighederne for en Entente mellem tyske og danske Lokomotivmænd.

Rich. Lillie.

STATSBANERNES FORRENTNING

I »Vor Stand« har Dansk Jernbane-forbunds tidligere Formand, Hr. Togfører *Christoffersen*, skrevet følgende meget læseværdige Artikel, der fortjener at kendes ogsaa af Lokomotivmændene:

Siden Jernbanekommissionen i 1908 i sin Betænkning fremsatte Forslag om, at Statsbanerne burde give en rimelig Forrentning af de i Banernes Anlæg bundne Kapitaler, har Statsbanernes Drift og Personalets Forhold til det Publikum, som er Kunder, været Genstand for en stedse hæftigere Kritik. Det hjalp ikke, at man ved Lønningsloven af 1908 fratog Personalet den Spore til Sparsommelighed, som var nedlagt i Tantièmesystemet; thi Forrentningstanken var ikke dermed skrinlagt. Det varede kun faa Aar, inden Rigsdagen skærpede Forrentningsprincippet ved at vedtage, at der nu skulde afskrives 1 pCt. aarlig af de i Statsbanerne anbragte Kapitaler. Statsbaneudvalget af 1911 satte ganske vist den hensigtsmæssige Driftsmaade i Forgrunden, men fraterniserede alligevel overalt i sin Betænkning med Forrentningsprincippet, saaledes at Statsbanerne siden Gennemførelsen af den nye Organisationslov af 1916 har været spændt ind i en dobbelt Skruestik: de skulde drives hensigtsmæssigt, og de skulde tillige give Forrentning; ved det hensigtsmæssige var der naturligvis stiltiende tænkt paa Befolkningen, medens man overlod Varetagelsen af det hensigtsmæssige ved den Side af Driften, som vendte indad mod Personalet, til dettes Organisationers Forhandlinger med Administrationen.

Det kunde være Personalet ganske ligegyldigt, efter hvilke Principper man vilde drive Statsbanerne, om vi ikke ved enhver given Lejlighed haade i Pressen og i Rigsdagen skulde høre ilde for, naar enten den hensigtsmæssige eller forretningsmæssige Side af Statsbanernes Drift ikke virker tilfredsstillende.

Ingensinde har Kritikken dog vendt sig saa ondsindet mod Personalet som i det sidste Aar. Det vil være unødvendigt at pege paa, hvilke Partier og hvilken Presse der har lanceret Angrebene mod Personalet. Enhver, som har fulgt blot nogenlunde med, vil have mærket, fra hvilke Hjørner Vinden har blæst. Rigsdagens Talerstol har ikke været holdt for god til at fremdrage Historier, som blot en Smule Forhaands-Undersøgelser vilde have klædt af til Skindet, og Dagspressens ikke altid lige begavede Journalister har stemt i med. Hvem husker ikke Krøniken om Ledvogteren med de 9000 Kr. i aarlig Løn eller om et Led, som det kostede Statsbanerne 10,000 Kr. om Aaret at faa bevogtet. Disse Summer skaber jo endvidere Forestillinger om endnu større Summer til Aflønning af de Tjenestemænd, som staar i højere Lønningsklasser end Ledvogteren. Tendensen er ikke til at tage fejl af; thi det er ikke alle, der saa uforbeholdent erkender Fejltagelsen, som Hr. Sundbo forleden. Det er ikke faldet i min Lod at se andre berigtige deres Fejltagelser. De faar Lov til at gøre deres Virkning hos Befolkningen.

I Konsekvens af det ovenfor fremdragne har man udslynget den Paastand, at Grunden til Statsbanernes store og stigende Underskud var at søge i Personalets »store« Lønninger og Gennemførelsen af 8 Timers Arbejdstid.

Paastanden giver tilstrækkelig Anledning til, at der ogsaa fra Personalets Side tales med om Statsbanernes Mangel paa Evne til at give Forrentning.

Allerede den Omstændighed, at en Mængde private Forretninger i et Kriseaar som dette maa likvidere efter at have opspist enten Indehaverens eller Aktieselskabets Kapital, er et Kendetegn paa, at det højt forroste private Initiativ ogsaa kan svigte. Men det private Initiativs Mænd kan i hvert Fald likvidere; det kan Statsbanerne ikke, fordi Landets Befolkning paa mangfoldige Omraader er dybt interesseret i deres fortsatte Drift. Statsbanerne er nemlig en Kulturfaktor af Rang, medens de private Forretningers Kulturmission er meget stærkt omtvistet. Men i det daglige Omdømme værdsætter man aldrig Banernes kulturelle Gerning, og paa Regnskabernes Indtægtside figurerer den heller ikke. Der er kun en bestemt Lejlighed, ved hvilken den kommer stærkt i Forgrunden,

og det er under Rigsdagens Debatter om Anlæg af nye Jernbaner.

De fleste Rigsdagsmænd ude i Landet er Talsmænd for et eller flere Jernbaneprojekter i den Egn, deres Valgkreds ligger, og deres Anbefalinger for saadanne Projekter gaar næsten aldrig i første Plan ud paa at bevise, hvilken enestaaende Indtægtskilde det vilde være at faa en saadan Bane indflettet i det bestaaende Net. Ophjælpning af Egnen ligger ikke mindst Jernbaneprojekternes Talsmænd paa Sinde. Men aldrig saa snart er Jernbanen vedtaget, anlagt og overleveret til Drift, før man ret inkonsekvent stiller Kravet om Forrentning.

Skulde Banerne her i Landet fra Begyndelsen have været anlagt efter et forretningsmæssigt Synspunkt, vilde mange af dem aldrig være blevne anlagte, andre maatte have en ganske anden Retningslinie, og de færreste kunde godkendes som anlagte i Overensstemmelse med Forrentningsprincippet. Det vil derfor ogsaa altid være udenfor Rimelighedens Grænse at anstille Sammenligninger mellem Statsbanerne og den private Forretning. Sammenligningen halter fra selve Udgangspunktet. Den private Forretningsmand bestemmer selv Arten og Omfanget af de Forretninger, han vil indlade sig paa, alt indenfor hans økonomiske Evne. Men de, der har den daglige Ledelse af Statsbanernes Drift, er uden Indflydelse paa, hvorhen de skal vende sig for at skaffe forøgede Indtægter; de kan højst gøre mere eller mindre vellykkede Forsøg paa at bringe Udgifterne ned, og i disse Bestræbelser har de som Regel den ene sikre Udsigt, at deres Dispositioner kolliderer enten med Befolkningens — eller Personalets Interesser — heri kan vi finde Forklaringen paa mange ret tvivlsomme Fortolkninger af givne Bestemmelser.

Der findes næppe en Direktør for et privat Aktieselskab, der er saa bundet med Hensyn til Dispositioner som Generaldirektøren for de danske Statsbaner. De private Direktører kunde straks og uhindret udnytte alle Gullaschperiodens Chancer til at skaffe deres Selskaber forøgede Indtægter, men Statsbanerne maatte vente, til der i Rigsdagens o Ting var opnaaet Enighed om Betimeligheden og Omfanget af en Takstforhøjelse, og da var ikke alene Chancerne for en Indtægtsforøgelse borte, men Statsbanerne maatte endog tvunget af Kulrationeringen indskrænke Befordringen meget betydeligt. Der er maaske intet at sige til, at Lovgivningsmagten vil bevare sin Indflydelse paa en stor Statsvirksomhed, der paa mangfoldige Omraader griber dybt ind i Befolkningens Liv og Velfærd; men den maa da ogsaa erindre, at denne Indflydelse er en Hemske paa Forrentningsevnen. Det tunge Lovgivningsmaskineris Tovtrækning

mellem Partierne vil aldrig kunne forenes med den Hurtighed og Beslutomhed, som er Forretningslivets Hovednerve.

Endskønt Statsbanerne er en Monopolvirksomhed, er Monopolet dog ikke af værre Beskaffenhed, end at de er udsat for en ret haardnakket Konkurrence fra en Mængde andre Virksomheder. Monopolet betyder blot, at Statsbanerne har Eneretsbevilling at sende Tog ud ad de Jernbanelinier, man har underlagt dem. Som Forholdene stiller sig i Øjeblikket er Ene retten forvandlet til en Enepligt til at bære de Tab, der er forbundne med at sende Tog ud paa en Mængde Linier.

Private Selskabers Skibe gennemkrydser Farvandene i vort jidskaarne Land med Passagerer og Gods. Deres Konkurrenceevne skyldes for det første, at de har kortere Vej at tilbagelægge mellem en Mængde af Landets Købstæder og mellem selve Landsdelene, end Banerne har, og sidst, men ikke mindst, at Søen er til gratis Afbenyttelse. De har Udgifter til Driftmateriel, Drivkraft og Betjening samt en Afgift, naar de ligger i Havn, men de skal ikke forrente Søvejen, og de skal heller ikke holde den vedlige.

Tunge Lastbiler, indkøbt til en lav Markkurs fra det tyske Krigsbos Likvidation, bringer Gods fra Købstæderne ud i Oplandet. De har den Fordel i Konkurrencen, at de bringer Godset til Modtagerens Dør. I Sommerhalvaaret bruges de endvidere til Passagertrafik. De svarer en Afgift til Landevejenes Vedligeholdelse, men skal ikke deltage i Forrentningen af Vejenes Anlægssum eller i Afskrivning af samme.

Selvejerbiler, anskaffede under Krigstidens fortvivlede Toggang, gennemfarer Landet, og selv om deres Anvendelse ikke paafører Statsbanerne nogen egentlig Konkurrence, bidrager den dog til i høj Grad at affolke 2. Klasses Kупеerne.

Trods Konkurrence til Søs og til Lands, og skønt Banerne i denne Konkurrence er den eneste Befordringsentreprise, der selv skal bekoste og forrente sine Veje, vilde Statsbanerne dog have Overskud, om de ikke kørte med Kul, hvis Indkøbspris ligger ca. 200 Kr. over Øjeblikkets Dagspris pr. Ton. Der kan næppe være nogen Tvivl om, at disse dyre Kul, der er købt paa en Tid, da en engelsk Kulminestrejke truede med at skabe Mangel paa Kulmarkedet, er anskaffede i den Hensigt at opretholde Statsbanernes Drift. De tiire Erfaringer fra Krigsaarene kunde jo nok tilskynde deril. Det er altsaa øjensynligt Samfundshensynet, der i et kritisk Øjeblik for Statsbanerne har sat Forretningshensynet i Skygge — Hensynet til, at vor hjemlige Handel og Omsætning trods Vanskelighederne omkring vort Land kunde gaa sin vante Gang.

En privat Forretningsmand kunde under tilsvarende Forhold have standset sin Virksomhed, indtil der atter var Udsigt til at arbejde med Fortjeneste; thi hvad vedrørte Samfundets Interesser ham. Og heri viser sig atter den store Forskel imellem den private Forretning og Statsbanerne, der i Følge hele deres Stilling som Statsvirksomhed faar Pligt til at tage humane Samfundshensyn.

I Befolkningens Øjne er Begreberne Stat og Statsbane smeltede fuldstændig sammen, og Begrebsforvirringen forplanter sig opad til Pressen og til Rigsdageir. Man paalægger Statsbanerne humane Formaal og kræver Forrentning og Afskrivning.

Banernes Anlæg gennem den jyske Hede har af en gold Lyngørken, hvor der var milevidt mellem Huse og Gaarde, skabt Betingelserne for de bølgede Kornmarker og velbyggede Gaarde. Blomstrende Stationsbyer, i hvilke en Mangfoldighed af Varer er udstillede indenfor Buikernes Spejlglasruder, bærer Vidne om, at Lyngjorden paa disse Pladser, som før næppe vurderedes til 2 Øre pr. Kvadrat-Alen, er steget til det hundrededobbelte i Pris. Staten lod de skabte Værdier gaa i private Lommer, mens den maaske ofte lod Ringe og Karteller skruet Priserne paa dens Anlæg op til en Højde, der næppe nogensinde er forlangt af private for noget tilsvarende.

Banerne drog nyt Land ind under Handel og Omsætning og skabte Milliardværdier over Landet, og nu kommer alle de, som nød Fordelen af Banernes Anlæg og Drift, og vil have Rente — Fordel én Gang til. Naar det et Øjeblik ikke lykkes, kan de i deres Ensidighed hverken se Tabet af 200 Kr. pr. Ton af de Kul, som Personalet ikke købte, eller Lovgivningsmagtens hæmmende Indflydelse paa Bevægeligheden i Forretningen, nej, saa ses kun Personalets »store« Lønninger, som ligger adskilligt under, hvad mange Kommuner giver deres Tjenestemænd, og den med 8 Timers Dagens Gennemførelse forbundne Udgift; de aner end ikke, at 8 Timers Dagen aldrig har været gennemført ved Statsbanerne, hvor en Mængde Tjenestemænd var pligtige uden særligt Vederlag at arbejde baade 9 og 10 Timer, naar Arbejdet ikke var intensivt.

Den Sæd, som den overfladiske og ildesindede Agitation mod Personalet har saaet i dettes Sind, vil gro sin egen stille Vækst, og den Dag, Sædemændene ser den vokse op og modnes, vil de forbløffes over, hvilken Frugt det var, de i deres Letsind saaede.

Eshjerg, i November 1921.

J. P. Christophersen.

NOGLE REJSEINDTRYK

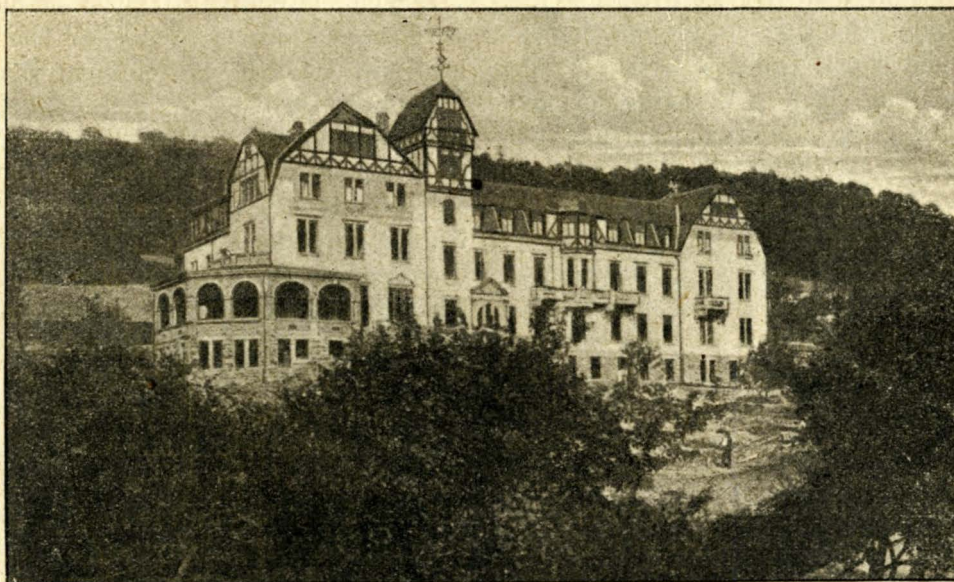
Jeg havde bestemt mig til at foretage en Rejse ned i Tyskland for at bese de tyske Lokomotivmænds Rekreatiønshjem, og høre og se, hvorledes et saadant drives af saa praktiske Folk som Tyskerne. Efter at have opholdt mig 1½ Dag i Hannover, beset Byen og gjort nogle Indkøb, tog jeg med Toget til Minden for at bese Hjemmet. Henvendte mig til Kolleger i Remisen for at faa nærmere Underretning, men jeg blev noget skuffet, da de meddelte mig, at jeg var kommen forkert paa den; Hjemmet laa ved Münden. Naa, Kollegerne var meget elskværdige, de viste mig rundt i de store Remiser. Der var stationeret mange Maskiner, og der var særlig en Type, som imponerede mig, det var deres 5-koblede Godstogsmaskiner med kolossale Kedler. Deres Opholdsrum var ikke misundelsesværdige, og i Remisen var der en Uorden uden Lige. Der skulde være Kredsmode Kl. 4, og dertil blev jeg indbudt; jeg mødte præcis, men da var der endnu ingen mødt. Mødet blev først aabnet Kl. 5, saa i den Henseende er de ikke bedre end os. Da jeg skulde gaa til Toget Kl. 5¾, fik jeg ikke meget af Forhandlingerne at høre. Næstformanden bød mig velkommen. Formanden var endnu ikke kommen; han havde været beskæftiget med at uddele Kul og Koks, som blev leveret af Banerne til Medlemmerne, 10 Mrk. pr. 100 Pd. under Dagsprisen. Formanden sagde et Par Afskedsord, hvorfor jeg takkede, og haabede paa godt Samarbejde. Afrejste med D-Tog 6¹² Em. til Essen. Ank. 10³⁰ Em. For 32 Aar siden vilde jeg ogsaa besøge denne By, det var som Svend, men da glemte jeg at skifte Tog i Altessen og kørte til Duisborg i Stedet for. Nu vilde jeg ned og se de Kruppske Fabriker. Uheldigvis var det Søndag, saa alt laa roligt. Det Fabriksanlæg er noget af det mest imponerende i Størrelse. Der gaar 2 Hovedgader med Sporvogne igennem Anlægget. Desforuden er der flere Sidegader, saa man ved at spadserø der-

igennem faar et godt Overblik over det hele. Men jeg kunde nok have Lyst til at se indenfor. De forskellige Indgangsporte var nummererede, og jeg saa Nr. 80 som det højeste, om der var flere, ved jeg ikke. 4 Brugsforeninger traf jeg paa, men der var flere. Arbejderboligerne udgør en hel Bydel. Der arbejder ca. 30,000. Al Krigs-vaabenfabrikation er ophørt, nu laves der fra de fineste kirurgiske Instrumenter til de sværeste Jærnkonstruktioner; der udgaar daglig et Lokomotiv og 20 Godsvogne. Deres Speciale er Staalstøberiet. Kulgruberne ligger lige op ad Byen, ja man kan godt sige i Byen. Essen har 500,000 Indbyggere. Paa Lunbeckerplads er af Byen som Taknemmelighed rejst et meget stort Mindesmærke for Frederik Krupp, omgivet af 3 Arbejdere og 1 Kvinde med sit Barn paa Armen. Ved Hovedindgangen til Fabriken staar ogsaa et Mindesmærke, det er over Alfred Krupp (Grundlæggeren), han staar paa en høj Sokkel, paa den ene Side staar en Arbejder, paa den anden en Kvinde med sit Barn ved Haanden. Jeg spurgte, hvorfor Kvinden og Barnet var med paa begge Mindesmærkerne, det meddeltes mig, at de begge havde gjort overordentlig meget for, at deres Arbejdere kunde leve et godt Familieliv. Da det er meget vanskeligt for enkelt Mand at faa Adgang til Værkerne, vil jeg anbefale dem, som kunde ønske at foretage en Tur herved, at slaa sig sammen med nogle Kolleger for at bese Krupps Værker, Kulminerne og Jernværkerne. Det vilde være betydelig lærerigere end at rejse rundt og se nogle Byer, som tilnærmelsesvis ligner hinanden. I Forbindelse dermed kunde man tage Rhinturen, den kan man aldrig blive ked af; det er tredie Gang, jeg tager den Tur. I Cöln gjorde jeg et Ophold paa 2 Timer, som jeg helligede Domkirken, der ligger lige ved Banegaarden. Det er tredje Gang, jeg beser Cölnern, men de andre to Gange har jeg ikke ulejlighet mig op i Taarnet, men det vilde jeg denne Gang, og jeg fortrød ikke de 514 Trins Anstrengelser. Her

oppe fra har man den dejligste Udsigt, og paa Vejen derop faar man det fulde Indtryk af al den Kunst, der er nedlagt i Billedhuggerarbejde. Undervejs kommer man flere Gange ud paa aabne Balkoner, hvorfra man ser Kirken udvendig i forskellige Højder. Kirken er paabegyndt Aar 1248, og der arbejdedes paa den til Aar 1400, saa standsede Arbejdet paa Grund af Stridigheder og Pengeknaphed. 1842 paabegyndtes Arbejdet igen, og Kirken fuldførtes 1880. Kirken er bygget udelukkende af Sandsten lige fra Grunden til Fløjknappen 160 Meter oppe.

paa Spidsen, som kaldes det »Tyske Hjørne«, er rejst et meget stort Monument af Kejser Wilhelm I omgivet af svære Kampstensbalustrader. Vis a vis paa den anden Rhinbred ligger Fæstningen Ehrenbreitstein paa en høj Stenklippe, men den er vel nu desarmeret.

Herfra med Toget til Frankfurt a. M. Om Sommeren plejer man at sejle til Rüdesheim, det er den smukkeste Tur paa hele Rhinen. Toget løber langs Floden til Bingen, saa man har fra Toget ogsaa den bedste Udsigt over Bjergene med de mange Slotte og Borgruiner og veldyrkede



Herfra tog jeg til Koblenz, hvor jeg vilde overnatte; men det gik ikke saa let, som man er vant til. Først maatte jeg paa Politistationen for at faa Tilladelse. Det er jo besat Land, man er i, det vrimler her af amerikanske, franske og afrikanske Soldater. Det maa være haardt for Tyskerne at se paa. Det var en Søndag Aften, jeg var her og gik en Tur ned gennem Byen, overalt traf man Soldater, og de fleste i meget løftet Stemning, med Pigebørn og i Bil, for de amerikanske Dollars faas jo mange Mark. Koblenz er en meget gammel By, ligger baade ved Rhinens og Mosels Bredder, de løber sammen her, og ude

Vinhaver. I Dalen dyrkes megen Frugt. Man kører i Timevis forbi Frugtplantager, alle velholdte.

Fra Frankfurt a. M. tog jeg til Hannovers Münden. Der ligger de tyske Lokomotivmænds Rekreationshjem. Jeg kom der om Morgen, blev venligt modtaget af Hovedbestyrelsesmedlem, Kollega Heyne fra Berlin, som var der for at inspicere Hjemmet, senere kom Kollega Mügge, som har Opsyn med Hjemmet, til Stede. Alt blev forevist mig med den for Tyskerne egne Elskværdighed. Hjemmet er bygget for 20 Aar siden, og det er beundringsværdigt, at de har set saa stort paa det den

Gang, at de har faaet bygget et saa monumentalt og rummeligt Hjem, som ses af Billedet. Der er stor Spisesal, Læsestue, Billardstue og en stor lukket Veranda, 46 Værelser, alle forskelligt møblerede. Forskellige Maskindepoter har hver skænket Møbler til et Værelse, saa de er noget forskellige i Udstyrelse; paa Dørene er anbragt Messingplader, hvorpaa Byens Navn staar. Hjemmet bestyres af en Dame, som fører Regnskab over Indtægter og Udgifter. Denne Dame kontrolleres af Kollega Mügge og et Par andre Kolleger, der er stationeret i Byen, og de kontrolleres saa igen af Hovedbestyrelsen. Kollega Mügge fører Kontrol med, hvem der kan komme paa Hjemmet, da der om Sommeren er saa stærk Efterspørgsel, maa det gaa efter Tur. Enhver Afdelingsformand faar udleveret trykte Kort, som han paa Forlangende udleverer til Medlemmerne. Kortet udfyldes og indeholder Angivelse af Tidsrum, man ønsker at besøge Hjemmet, hvor mange Personer. Børn under 10 Aar maa ikke medtages. Kortet indsendes til Kollega Mügge, som da meddeler, om man kan komme de ønskede Dage, eller naar der er Plads. Derefter søger man Orlov. — De var alle glade for deres Hjem, beklagede kun, at det kneb med Pladsen om Sommeren. I de 4 Krigsaar havde de ikke selv megen Fornøjelse deraf. De havde stillet det til Disposition for saarede og maatte give dem fuld Forplejning. Det var et stort Offer, de tyske Lokomotivmænd bragte. Til Hjemmet hører en stor, gammel Frugthave, dobbelt, lukket Kegelbane, Hestestald med 2 Heste, Grisesti, for Tiden med 4 Svin, og en Værkstedbygning samt flere store Lysthuse rundt i Haven. Hjemmet ligger 10 Minutters Gang fra den lille idylliske By i det dejligste Bjerglandskab, hvor Floderne Fulda og Werra løber sammen og forener sig til Floden Weser, en ganske henrivende Egn. Kollega Heyne haabede, at vi gensidig kunde besøge hinandens Hjem til den fastsatte Pris. Det vilde for dem, som virkelig trængte til Rekreation, være en stor For-

del for en billig Pris at kunne komme ned og nyde den milde og styrkende Bjergluft.

Derfra tog jeg hjem, glad over at have set saa smukt og godt et Hjem, med et varmt Ønske om, at vi snart maatte faa et noget lignende Hjem.

V. P. Hansen,
Sønderborg.

AMERIKANSK HÆDRING AF LOKOMOTIVFØRERE

Ved Otto Bendixen.

Som bekendt var de første Lokomotiver, som leveredes til det sjællandske Jernbaneselskab i 1846—47 benævnte med Navne, Odin, København, Sjælland, Danmark og Korsør, den Rækkefølge, hvori de leveredes. Denne Skik bibeholdtes i mange Aar, da Lokomotivparken udvidedes, og det var hovedsagelig Navne fra den nordiske Mytologi, Gudelære, som benyttedes. Først efter mange Aars Forløb afløstes Lokomotivernes Navne med Nr. og Litra. Som her, saaledes var det ogsaa ved Udlandets Jernbaner, de første Lokomotiver havde Navne, man erindre Stephenson's første Lokomotiv »The Rocket«, Raketten, noget som iøvrigt ikke er helt bortfaldet endnu, idet mange Jernbaner den Dag i Dag benytter Navne til Betegnelse af Lokomotiverne, og andre opnævner i hvert Fald nogle af dem efter Statsmænd eller Lokomotivteknikere, som har gjort sig bekendt.

At benævne Lokomotiverne med et Navn paa samme Maade som et Skib, er i hvert Fald fra et æstetisk Synspunkt meget tiltalende, men det kan med lidt god Vilje ogsaa faa et humoristisk Anstrøg. Saaledes var der ved Tillowitz Lokalbane blevet anskaffet tro nye Lokomotiver, som fik Navnene »Graf Isolani«, »Galilei« og »Luther«. Da Egnens Befolkning udtalte deres Forundring over disse aparte Navne, fik de følgende Forklaring. Navnet »Graf Isolani« var valgt, fordi det i Schillers »Wallenstein« hedder: »Sent kommer

I, Grev Isolani, men I kom dog.« Navnet »Galilei« skal minde om Galilei's historiske Ord: »Den bevæger sig alligevel«. Navnet »Luther« havde endelig det tredje af Lokomotiverne faaet for at minde om Reformatorens berømte Ord: »Her staar jeg, jeg kan ikke andet«.

I Amerika er Lokomotivernes Betegnelse foregaaet omtrent paa samme Maade, oprindeligt med Navne, senere med Numre og Begyndelsesbogstaverne paa Jernbanselskabets Navn, men den nyere Tid har dog set en Nyhed bragt i Anvendelse paa dette Omraade. Herom meddeles følgende i det amerikanske Tidsskrift »Railway and Locomotive Engineering«.

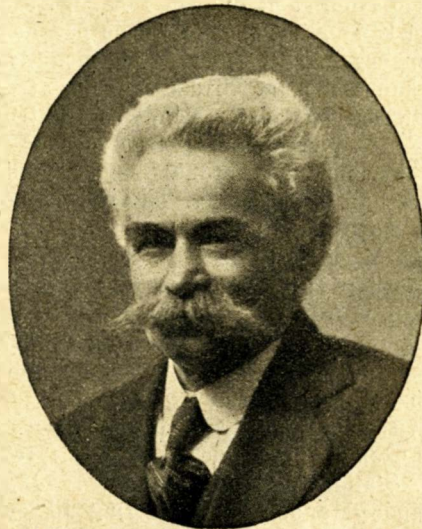
Ved nogle amerikanske Baner er det Brug at male Lokomotivførernes Navne paa Lokomotivførernes Førerhuse, hvilket betyder, at Modtageren af dette Udmærkelsestegn har en lang og fejlfri Tjeneste bag sig, hvorfor man mener, at der bør tildeles ham en officiel Udmærkelse.

For nogle Aar siden blev det almindelig Praksis ved Erie Jernbanen, idet man gav det første Mallet Compound Lokomotiv Navnet »August Sinclair« efter Udgiveren af »Railway and Locomotive Engineering«, som tillige var Stifteren af Lærlinge Systemet ved Erie Banen. Det første »Triplex Compound Lokomotiv« (6 Cylindre) fik Navnet »Matt Shay« efter en Kapacitet ved samme Bane. Nylig har Generaldirektør J. J. Mantell ved Erie Banen ladet Navnene paa to Lokomotivførere male paa Førerhuset af de Lokomotiver, som de havde kørt med, som Anerkendelse for »lang Tjeneste, stor Omhu ved Pligtens Udførelse og for Trofasthed«. Deres Navne er Sydney Luckey og Charles Watts. Mr. Luckey ved Delaware Linien har nylig fuldført 49 Aars Tjeneste og Mr. Watt ved Buffalo Linien 43 Aar.

(Fortsættes).



25 AARS JUBILÆUM



F. F. Flink.

Den 1. Januar fejrede Lokomotivfører F. F. Flink 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. Jubilaren kom paa Værkstedet i Aarhus den 28. November 1891. Den 1. Januar 1897 blev F. ansat som Lok.fyrb. i Thisted, kom senere til Aarhus og som 1. Kl. Lokfrb. til Frederikshavn. Den 1. Oktober 1907 blev Jubilaren forfremmet til Lokomotivfører og kom 2 Maaneder derefter til København, hvor han siden har været. Man kan vel egentlig sige, at Jubilaren har hørt til de farende Svende.

Vi kender Flink som en stille og rolig Natur, men tillige som en god Kollega. Mange af os som gennem Aarene har taget Del i Organisationsarbejdet, husker godt den unge Flink som Repræsentant for vore kompetente Forsamlinger, hvor han altid med stor Interesse deltog i Behandlingen af vore fælles Sager.

Afdeling I sender Jubilaren sin bedste Hilsen med Haab om alt godt for Fremtiden.

P. A. V.

G. O. F. Lund.



FRÅ DET DAGLIGE LIV

Hr. Redaktør!

Godt Nytaar og tak for det gamle. Lad os haabe, at det nye Aar ikke bringer os saa mange Nedsættelser af forskellig Slags som det gamle Aar bragte os. Men Kvaler kan man saamænd faa nok af. Som nu med de stærkt rygende Kul. Det er jo lige meget, hvad man stiller op med dem, trods den største Omhu er det jo umuligt at undgaa Røg, lige saa lidt som det kan undgaas, at Hallerne paa den nye Personbanegaard til Tider fyldes med Røg.

Vi kan vist nemt blive enige om, at det er uheldigt, og det mener den nye Stationsforstander paa Personbanegaarden ogsaa. Men det er ikke nok med, at han mener, at det er uheldigt, han har ogsaa straks sin Mening færdig om Aarsagen til Røgen!

Hvad siger De til det, Hr. Redaktør!

Se, nu har vi allesammen gaaet og troet paa, at de Kul, vi for Tiden anvender, er de mest rygende, som overhovedet findes, og vi har ogsaa troet paa, at Røgen ikke kunde undgaas. — Men det passer ikke!

Nej, ser De, naar Kullene ryger, saa er det fordi Lokomotivpersonalet ikke kan fyre, som f. Eks. Stationsforstanderen kan. . . Ja, saadan sagde Manden forleden Dag til en Lokomotivfører, at han ingen Forstand havde paa Fyring. Nu kan det godt være, at det er den nye Kammertone, der skal anslaaes, men var det mon ikke bedst, den kom i en anden Dur til at begynde med, indtil han fik set sig lidt om.

Altsaa, Hr., . . Træk Vejret!

Imidlertid kom der straks en »Røgmand« for at se paa Røgen og afskaffe denne. — Bevares, den Mand er en dygtig Mand, men æde Røg kan han ikke. — Der er saa mange, der er inspicerende, men ét er fornødent for at undgaa den modbydelige Røg. — Giv os røgsvage Kul — saa skal Luften nok blive god. — Og maa vi saa bede om nogle andre Instruktører — end Stationsforstandere.

Selv for en Embedsmand, der er saa meget som Stationsforstanderen paa Københavns Personbanegaard gælder det gamle Ordsprog: »Skomager, bliv ved din Læst«.

Altsaa, jeg mener, vi kan klare os uden den Herres Indblanding, — som hidtil.

Med Haandslag og Hilsen.

Caspar Røgbrænder.



AUTOMATISKE FYRDØRE TIL LOKOMOTIVER

For et Par Aar siden havde jeg en Samtale med en Maskinarbejder, der havde været Lokomotivfyrbøder i Amerika, han fortalte, at man dér havde Fyrdøre, som aabnedes ved at træde paa en Knap i Gulvet, og som lukkedes af sig selv, naar dette Tryk ophørte. Den Gang antog jeg, at der var noget »Amerikansk« heri; men har nu i »Die Lokomotivtechnik« læst en Artikel med samme Overskrift som denne lille Bemærkning. Det hedder deri:

En af de forenede Staters Lokomotivkedelinspektører har anbefalet, at alle Lokomotiver, som ikke er indrettet til Oliefyring, skulde have automatisk virkende Fyrdør. Denne skulde indrettes saaledes, at den bekvemt kunde betjenes af Lokomotivfyrbøderens Fod, enten ved en Pedal eller anden let tilgængelig Indretning, som anbragtes i Førerhusets Gulv.

Dette Forslag hviler paa Erfaringer indhøstet ved Undersøgelse af mangfoldige Kedeluheld ved hvilke Lokomotivpersonalet er saarede af de gennem Fyrdøren udtrædende Flammer.

Den gamle Fyrdør har i næsten alle Uheldstilfælde været aaben, og derved tilladt saavel Damp, som Kedelvand og Ild at slaa ud i Førerhuset, hvorved Personalet er blevet forbrændt og skoldet.

Den automatiske Fyrdør forbliver lukket, selv om der stødes imod den; er den aaben, vil den automatisk lukke sig i det Øjeblik Lokomotivfyrbøderens Fod fjernes fra Pedalen.

E. K.

ET NYT SMØREMIDDEL

Der gøres for Tiden Forsøg med et nyt Smøremiddel i Hjullagre paa saavel Lokomotiver som Vogne. Med Anvendelse af dette Smøremiddel, der er af amerikansk Oprindelse og bliver anvendt i Amerika og i Sverrig, skal det være muligt, at et Hjul kan gaa i længere Tid (i Månedes) uden fornyet Smørelse. Vi skal i næste Nummer bringe en udførlig Omtale heraf.

VOR AARSINDTÆGT

Til Underretning tjener, at vi i Nr. 2 bringer et Skema, der viser Lokomotivmændenes Aarsindtægt i 1921 til Brug ved Udfyldning af Skatteblanketterne.

TILSKADEKOMNE LOKOMOTIVMÆND

Juleaften kom Lokomotivfyrbøderafdelingens Formand paa Godshanegaarden, Lokomotivfyrbøder *J. Knudsen*, slemt til Skade ved Kultagning paa en »O«-Maskine, fordi Kulmændene mistede Herredømmet over Kranen, saaledes at Kassen rev K. ned af Førerhusets Tag. — *Knudsen* brækkede det ene Ben og fik forskellige andre Kvæstelser og kom øjeblikkelig paa Hospitalet.

Nytaarsdag skete der et Rangeruheld i Helsingør, idet et Rangertog paa Grund af fejlt Sporskifte løb ind paa Maskinsporet ved den østlige Kulkran, hvor i samme Øjeblik Lokomotivfører *V. A. Andreassen*, Østerbro, var ved at kulforsyne.

Rangertoget tørnede med en saadan Kraft mod Lokomotivet, at dette kom paa tværs af Sporet og formentlig var væltet, forsaavidt Kulgaardens Indhegning og Kulbunker ikke havde hindret dette. *Andreassen* fik ved Sammenstødet brækket et Par Ribben og nogle Smaakvæstelser og blev stærkt lidende øjeblikkelig indlagt paa Hospitalet. Lokomotivfyrbøderen slap med nogle Smaaknuhs.

SYGEKASSEVALGET

Ved Repræsentantskabsvalget, der nylig har fundet Sted, valgtes følgende:

Assistent C. M. Wieth, Hellerup.
Overportør Ch. Petersen, Vester Fælledvej.
Lokf. Frode Nielsen, Godshanegaarden.
Haandv. H. L. Hansen, København.
Overbanemester C. W. Ovesen, København.
Telegrafnæstformand C. F. Willerup, Nørrebro.

Som Suppleant valgtes bl. a. Lokfrh. Bendtsen, Godshanegaarden.

EN BERIGTIGELSE

Lokomotivfører A. C. V. M. Steffensen bereder os meddele, at det ikke er ham, der sigtes til i Artiklen »Fra det daglige Liv« i Nr. 24, 1921. . . Hvilket vi herved bekræfter.

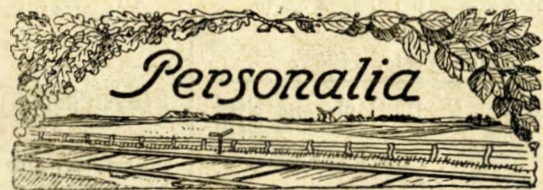
RETTELSE

Overskriften paa Artiklen i Nr. 24, 1921, Side 352 heddes rettet saaledes: »Sagkyndiges Mening om Aarsagen til og Forhindringen af Lokomotivkedel-Ekspllosion:«.

TIL MEDLEMSLISTEN

Overført fra D. S. og M. F. til D. L. F.

Lokfrh. J. F. Koch fra 1. Nov. 21 i Vamdrup og Lokfrh. S. O. S. Jensen fra 1. Oktober 21 i Tønder.



Afsked.

Lokomotivfører P. A. Jensen, Skanderborg, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31. Marts 1922. (Min. Afsked).

Forflyttelse.

Forflyttelsen af Lokomotivfyrbøder P. Petersen fra Københavns Godsbgd. til Næstved fra 1. November 1921 betragtes nu som værende sket efter Ordre.

Nærværende Nummer er aft. v. v. v. paa Avispostkontoret den 23. Januar.



H. J. HANSEN

Skrædermester

38, Sønder Boulevard 38.

Anbefaler sig til d'Hr. Jernbanemænd

Telefon Vester 1574 y.

Leverandør til Værelotteriet.

Herrernes Magasin

Istedgade 64. Telf. Vester 220 x.
Største Udvalg i Hatte, Huer og Manchetskjorter.

5 pCt. til Jernbanefunktionærer.
Største Udvalg paa Vesterbro i alle Slags Straahatte.

Vesterbro's Skotøjshus

15, Absalonsgade 15.

bør være Deres FODTØJ

Leverandør i Forretningen grundlagt 1879.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 2895 v. eller Vester 8113.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementpris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Expedition:

Voldroffsvej 3 b. København V.
Telefon Vester 8113 eller Vester 4011.
Kontortid Kl. 10—4.

Varehus „Schultz“

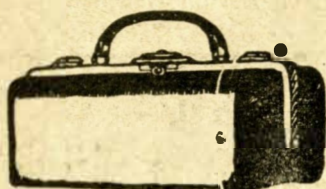
Istedgade 134

Telefon 11372

aabner **2. Januar** et ekstra stort Udsalg af
alle Varer i Manufaktur.

Priserne vil være **betydelig nedsatte.**

1 000 sorte heluldne Herreveste Kr. 9,85. 5 000 Golfjaketter til
halv Pris Lagendowlas, Dynesatin, Haandklædedrejl enorm billig.



Reparationer
udføres.

Lædervare-Forretningen

Sdr. Boulevard 44—46
anbefales.

Rejsekufferter Citytasker Portemonnæer
Skoletasker, Tegnebøger m. m.
i stort Udvalg.

Telefon Vester 1494 v.



F. O. Carlssons Eftf.

Carl Jonsen.

Urmager.

Amagertorv 31,
København K.

Grundlagt 1877.
Telefon Byen 7754.

Stort Udvalg i Ure & Kæder

HERREKLÆDER PAA AFBETALING

Smukt Udvalg i færdige Habitter og
Overfrakker.
Maalarbejde udføres smukt og billigt.
Prima engl. Stoffer. Garanti for Pasning.
Herreskræderiet Valdemarsgade 49.
Telefon Vester 1692 x.

Mejeri- og Smør-Forretningen „Central“

Helgolandsgade 19. Tlf. Vest. 3770
Kvarterets bedste og billigste Udsalg
af Smør, Æg og Margarine.

Skotøjsreparations Værkstedet Borups Allé 24

anbefaler sig med 1 Klasses Arbejde til neden-
staaende billige Priser: Herre Saaler og Hæle
Kr. 8,75, Herre Saaler Kr. 7,00, Herre Flæk-
ker Kr. 1,75, Dame Saaler og Hæle Kr. 6,75
Dame Saaler Kr. 5,50, Dame Flækker Kr. 1,25,
For samvittighedsfuld Forarbejdning
garanteres.
C. PETERSEN, Skomager.

Marie Petersens Eftf.

V. Sørensen.

Gl. Kongevej 150. Telef. Vest. 5056 y.

Børnekonfektion og

Baby-Udstyr.

A/S Københavns Mælkeforsyning

Telefon 310—954.

anbefaler fra sine detail Vogne: pasteu-
riseret sød Mælk, Kærnemælk, Fløde,
Eksportfløde, nykærnet Smør samt den
af Lægerne anbefalede Tuberkelfri
Børnemælk paa Flasker.

Etablissementet

Telef. „Ny Ravnsborg“ Vst. 43

Vesterfælledvej 80—82. København

anbefales ærede Fagforeninger til
Møder og Baller.

Ærb. I. C. Christoffersen.

VESTERBROS FRUGTLAGER ENGHAVE PLADS II.

Frugt og Grøntsager.
Tørrede Frugter samt Conserves.
Billigste Priser.

Istedgades Legetøjshus

(A. M. Thuneby)

66, Istedgade 66

Specialitet: Dukker og Dukkereparat.
Stort Udvalg i Legetøj — Billige Priser

Husmødre

køb billigt i

Smørlageret

Co bjørnsengsgade 20, r. G.

Fineste Vegetabil Margarine

Nr. 1. 78 Øre pr. 1/2 kg.

Fin Vegetal Margarine. Nr. 2.

74 Øre pr. 1/2 kg.

Fineste dansk lurmærket Smør
og nylagte friske Æg sælges
altid billigst fra Lager.

Aaben fra 9—4.

Johannes Nielsen

Sd. Boulevard 59

fører altid det bedste i

Trikotage og

Manufaktur

Autoriseret Leverandør

til Varelotteriet.

Telefon Vester 1175 v.



W. Schabraham

forh. mangeaarig Tilskærer hos
C. P. Lauritzen & Co.

1. Klasses Herre- og Dameskræderi

Telefon Vester 1165 v.

VESTERBROGADEN 104.

Averter i

„Dansk Lokomotiv-
tidende“.



Hjalmar Hansen, Istedgade 32.

1. Kl. Kolonialforretning

(Fotoartikler)

Specialitet: Java Mocca Kaffe.

Ryg

CREMO
Tobak.



**Blaa Serges
Klædning
Kr. 132,00**

English House
Nørreport.

SKOTØJSMAGASINET
"VALDEMÅR"
Vesterbrogade 85 :: (Grundl. 1878)
Sidste Nyheder af al Slags Fodtøj.
Leverandør til Forbrugsforeningen.
Reparationer udføres.

H. C. Hansen,
62, Vesterbrogade 62.
Trikotage- og Garnforretning.
Stort Udvalg.
Underbeklædning — Strømper — Sokker

A/s LOUIS LILLIEQUIST
GARVERI & LÆDERUDSALG
NØRREBROGADE 187.
KØBENHAVN L. TELF. TAGA 444

Salg direkte fra Lager,

Glas, Porcelæn og Køkkenudstyr.

FJELLANDER & LARSEN

Kontor og Prøvelager

Telf. Vest. 3858. **Vesterbrogade 36, Bagbygningen.** Telf. Vest. 3858.

Statsbanefunktionærer 10 pCt. Rahat.

Største Udvalg i Lædervarer

Direkte Indkøb

Stort Udvalg i Konfirmations-Gaver

HANS SØRENSEN - Tlf. Nora 3189 - Falkoneralle 54

Tasker - Portemonæer - Kamme - Albums - Rygsække
Nodemapper - Alt i Rejse- og Skoleartikler.

Billige Priser. Ingen Konkurrence.

Vilh. Nygaards 1 Kl. Bageri og Konditori
Istedgade 64 - Tlf. 13286.

Café „Frem“, Hillerødgade 24, Telf. Taga 1127

1. Kl. Smørrebrød. — à la carte hele Dagen.

Nyt Billard. — Anbefales d'Hrr. Funktionærer.

M. A. PETERSEN (mangeaarig Tjener i Kædekælderen).

Selskabslokalerne, Frederiksberg Allé II,
modtager Bestillinger paa Bryllupper — Konfirmationer — Baller.
20—100 Couverts. — 1. Kl.s Køkken.
Erbødigst J. M. HEDETOFT.

Strikkeriet „Bøge“

ved Aage Jensen

Dybbølsgade 41

Alt i Manufaktur, Trikotage, Dame-Lingeri

Statsbanefunktionærer 5 pCt. Rahat

A. Petersen, Vesterbrogade 75.

Telefon Vester 5973 y.

1. Kl.s Møbler til Værkstedspriser. Reparationer udføres.

Sofus Andersen 1. Kl.^s Bageri & Kon-
ditori. Hillerødgade 26
Tlf. Taga 547 v.

Istedhus Møbelmagasin leverer Møbler
overalt i Dan-
mark paa sær-
deles favorable
Vilkaar

Garanti for Soliditet. — Monterede Værelser paa 1. Sal.

CÆR. NIELSEN

Telefon Vester 209
København

Enghaveplads 1 og 2

St. og
1. Sal

HATTE
SKJORTER
SLIPS

MAGASIN OSBORNE

Jagtvej 57 — Telf. Taga 1809 x.
(ved Folkets Hus).

Egen Import
derfor billigst

A/s Det danske Mælkekompani, København.

MORTEN PEDERSEN,
Tlf. 89. Viktualiehandler. Tlf. 89.
VALBY LANGGADE 36.

Støt vore Annoncører

PRØV *Zephyr & Gummi*
Kraveløj

Bøger - Papir - Musik - Fotografiske Artikler.

VIGGO NIELSENS BOGHANDEL

TELEFON 9327.

ISTEDGADE 64.

TELEFON 9327.

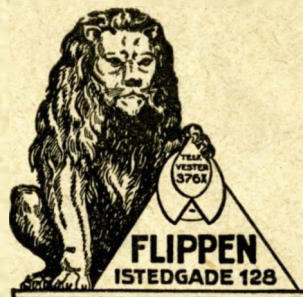
F. Klühs Ligkistemagasiner,

Griffenfeldsgade 38. Rølighedsvej 17.

Telefon 6854.

Alt vedrørende Begravelser besørger.
Transport med Hest eller Autorustvogn efter Ønske.

Telefon 5954



VAREHUS „SCHULTZ“, Istedgade 134.
Telefon 11 372.

ALT I MANFAKTUR TIL BILLIGSTE PRISER

SPECIALITET: Maskintøj, Skjorter, Underbeklædning, Drengetøj, Linned, Forklæder, Sengendstyr.

Gevinstsedler modtages.

Statsbanefunktionærer 5 pCt. Rabat.

NYBORG

Crome & Goldschmidt Nyborg

Største Udvalg i Herre- og Damekonfektions, Kjøletøj, Bomuldsvarer, Sengendstyr

Altid billigste Priser

Eneste Leverandør i Manufaktur til Husholdningsforeningen.

I. C. Jørgensens

Mode-, Tricotage og Børnekonfektion

bringes i Erindring. — **Altid billigste Priser.**

Telf. 661.

Leverandør til Husholdningsforeningen.

Telf. 661.

Lokomotivmænd køb
Cigarer og Tobak

hos

H. F. Hartmann. Adelgade.

Det bedste Paalæg og Ost

til billigste Priser køber De hos

Søren Jensen,

Mellemsgade 24.

Telefon 617.

Lokomotivmænd!

HUSK!

SKOMAGER HERMANSEN'S

bekendte stærke Saaler.

Prima Fodtøj paa Lager.

Adelgade 6.

Nyborg.

Alle større Værker
leveres paa Ratebetaling

H. BØDTCHER JENSEN

Bog- og Musikhandel

Telefon 33. NYBORG. Telefon 33.

Støt vore Annoncører

FREDERICIA

JOHS. MOLTRUP

Jyllandsg. 10. Fredericia.

Isenkram — Glas — Porcelæn

Legetøj.

Colonial og Delikatesse

TELEFON 341.

Købestævnets Restaurant

Fredericia.

Telef. 546.

Priv. Telf. 586.

Ellen og Fr. Frederiksen & Co.

Gothersgade 23.

Fredericia.

Telefon 315.

1. Kl.s Udførelse af alt fotografisk Arbejde.

Vore Fiskeforretninger

er ubetinget de billigste

Fiskehallen, Danmarksgade 30,

Fiskeforsyningen i Baadehavnen.

A/S Martin Nielsen,

Fredericia.

HUSK!

HUSK!

I. T. Godiksens

Ur- og Guldsmedeforretning.

Musikinstrumenter, Optik, Brillor

og Pincenez tilpasses ethvert Øje.

Oldbg. 14 ved Banegaarden, Fredericia

Barnevogne, Cykler
og Symaskiner

af bedste Fabrikat til billigste Priser.

Cykler opbevares for Vinteren.

L. E. M. ANDERSEN, Cykleforretning,
Gothersgade 36. Telefon 788.

Gothersgades Tapethandel

billige Tapeter

EMIL JENSEN

Solo Gulvfernis