



22. Aarg. Nr. 10

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN

16. Maj 1922.

DER SPARES.

Den store Sparekommission, Overkommissionen, skabte sammen med saa meget andet godt, Begrebet effektiv Tjeneste, hvorved den Mulighed opstod, at Personale, der ikke netop havde effektiv Tjeneste, men derimod Vagttjeneste el. lign., fik beregnet Brøktimer for denne Tjeneste. Ved Forhandlingerne om dette Spørgsmaal indsattes dog en Bestemmelse om en anden Beregningsmaade, for saa vidt en større eller mindre Del af Tiden, der medgik til Reserve- eller Raadighedstjeneste, udfyldtes af forskelligt Arbejde. Om denne Beregningsmaade er der imidlertid ikke opnaaet Overenskomst endnu.

Da Organisationen forinden den sidste Tjenestetidskommission paabegyndte sit Arbejde, fremsatte sit Forslag til Regler for Lokomotivpersonalets Tjenestetid, indeholdt dette bl. a. Forslag om, at hver uden for Hjemmet tilbragte Fritime regnedes som halv Tjeneste. Dette i sig selv rimelige Forslag frafaldt vore Repræsentanter i Kommissionen, fordi Reglerne iøvrigt i det store og hele ellers blev tilfredsstillende. I den af Tjenestetidskommissionen afgivne Betænkning hedder det angaaende dette Spørgsmaal følgende:

»Med Hensyn til tjenestefrit Ophold

paa fremmed Depot paa 3½ Time og derover, var der af Dansk Lokomotivmands-Forening udtalt Ønske om at henregne saadant Ophold til halv Tjeneste. Ved de af Udvalget anstillede Undersøgelser har det imidlertid vist sig, at Indførelsen af en saadan Regel vilde møde store Vanskeligheder ved Opstilling af Tjenestefordelingerne og desuden foraarsage, at Lokomotivpersonalet maatte forøges meget betydeligt, saa at økonomiske Hensyn i høj Grad taler imod Foranstaltningens Gennemførelse. Under disse Omstændigheder har Udvalget ikke ment at burde stille Forslag i den ommeldte Retning, men da det paa den anden Side maa indrømmes, at Tjenestefrihed udenfor Hjemstedet ikke fuldt ud kan sidestilles med Tjenestefrihed paa Hjemstedet, maa man anse det for rettest, at der som Erstatning herfor ved Opsillingen af Tjenestefordelingen for Lokomotivpersonalet saa vidt mulig anordnes en Fridag hver 6. Dag, eventuelt at der udenfor Fridagen igives nogle tjenefri Ophold paa Hjemstedet, der der nærmer sig den for Fridage foreskrevne Længde.«

Man sagde altsaa i Kommissionen angaaende dette Spørgsmaal, at den Fritid, Personalet havde ude, ikke havde den samme Værdi som den Fritid, man har hjemme. Dette er jo sandt, saa sandt, at ingen

Sparekommission, selv den mest ophøjede, kan benægte dette.

Og man kan være forvisset om at vore Repræsentanter ikke havde frafaldet dette Krav, hvis der fra Administrationens Side var fremsat Forslag om Brøktimer for Raadighed.

Nu kunde man have Lov til at tro, i hvert Fald haabe, at selv om den Opgave, Kommissionen havde, i alt væsentligt var at spare, at den ogsaa vilde tage visse Billedshensyn eller gøre Forsøg paa at være retfærdig, men ethvert Haab i saa Henseende er forblevet uopfyldt.

For Lokomotivpersonalet gælder det i Reglen, i hvert Fald for de længere Tures Vedkommende, at der bliver nogle Timers Ophold ude paa en Endestation, og ved dette Forhold vil der vel næppe kunne ske synderlig Forandring, saalænge man vil opretholde Princippet om Kørsel med bestemte Maskiner, et Princip, som vi ganske er Tilhængere af saavel af økonomiske Grunde som af Sikkerhedshensyn. Det vil med andre Ord sige, at Lokomotivmændene i Almindelighed maa tilbringe et betydeligt større Antal Timer borte fra Hjemstedet end de kan beregne Tjenestetid for, hvilket igen vil sige, at Lokomotivmændenes Frihed bliver meget stærkere beskaaret end andre Statstjenestemænd, der kun forretter Tjeneste paa Hjemstedet.

Hvis man derefter vil paastaa, at Lønnen ogsaaer fikseret efter saadanne Hensyn, maa vi sige et bestemt Nej. Da man fastsatte vore Lønninger i 1918—19, var der ingen, der kendte dette nyopfundne Begreb, at man kunde forlange Tjenestemænd til Tjeneste, uden at hele Tiden medregnedes. Nej, den Gang var Tjeneste altid fuld Tjeneste, med en enkelt Undtagelse, og Nattjeneste beregnedes for visse Tjenestearter paa en fordelagtigere Maade.

Vi skrev i forrige Nummer, at vi vilde vedblive at hævde den Opfattelse, at Lokomotivmændene burde have deres egne Tjenestetidsregler og ikke slaas i Hartkorn med alt det øvrige Personale, og vi vil da

ogsaa tro, naar en Gang den Sparedilettum, der nu raser, er overstaact, at man vil vende tilbage dertil.

Men forinden dette sker, bør vi i hvert Fald have rettet det Misforhold, at man baade kan disponere over Personalets Fritid ude og bevare det til Tjeneste paa Hjemstedet og ikke give fuld Timeberegning derfor.

Efter de Klageraab at dømme, der naar herind ude fra Landet, praktiseres og gennemføres Tjenestetidsbestemmelserne paa en saadan Maade, at ogsaa de ældre Lokomotivmænd, der dog ikke har kendt de blideste Kaar for Aar tilbage, protestere. Og vi maa tro paa de Røster, der fortæller os dette, hvorfor vi maa advare paa det indstændigste mod at spænde Buen saa haardt, at den brister.

En af de Ting, der nu kan medvirke til at gøre Tjenesten anstrengende, er den urimelige Beregning af Raadighedstjenesten. Man vil paastaa, at det intet betyder at gaa og vente paa Tjeneste, at det ikke kan virke trættende; men faktisk er det alligevel saa, og for visse Tjenester af den Art er det ganske meningsløst, at der kun kan beregnes $\frac{2}{3}$ Tjeneste.

Alle Lokomotivmænd har det saaledes, at en større eller mindre Del af deres Frihed tilbringes uden for Hjemstedet, saavel fordi det er nødvendigt for det at hvile ud, men ogsaa fordi Toggangen nødvendiggør dette. Denne Maade at tilbringe Fritiden paa tiltaler selvfølgelig i Almindelighed ikke Personalet, og en naturlig Godtgørelse herfor bør ligge i, at Raadighedstjeneste i alle Tilfælde regnes for fuld Tjeneste. Kan man ikke imødekomme dette beskedne Ønske, bør man igen rejse Krav om en Tidsberegning, en Godtgørelse i Tjenestetid for den Tid, man ligger ude.

Det retfærdige Krav, der ligger heri, om en Godtgørelse for Fritiden udenfor Hjemmet, bør ikke afvises, og vi vil haabe paa, at der ogsaa snart vil blive taget Hensyn hertil.

De Grunde, der i sin Tid gav Anledning til Gennemførelse af Tjenestetidsreg-

ler for Lokomotivmændene, er i fuldt Maal til Stede den Dag i Dag, der er absolut ingen Forandring sket. Ogsaa den af den daværende Trafikminister fremsatte Mening, at selv om en Tjeneste var tilrettelagt efter alle Kunstens Regler, kunde Tiderne, Tjenesten var henlagt til, nødvendiggøre Lettelser.

Har man ikke glemt disse kloge og forstandige Ord, tror man nu, at Mændene paa Lokomotiverne er Automater, der fungerer, saa længe man ønsker dem i Virksomhed, og stadig lige godt. — Tror man dette, tager man fejl, og det kunde hændte, at de Herrer, som nu er saa kloge, senere kunde faa Lejlighed til at ændre deres Opfattelse af Lokomotivmændenes Tjeneste og Arbejdsvilkaar.

Vi vil derfor minde om ovenstaaende Ministerord, der blev sagt af en Mand, der forstod sit Ansvar, og de Mænd, der skal tilrettelægge Lokomotivmændenes Tjeneste, bør stadig have sig disse for Øje og vel overveje, om de Tjenester, de agter at gennemføre, er fuldt forsvarlige.

Et Hensyn, der bør tages, er dette, at man i alle Ture, i hvilken der indlægges Raadighedstjeneste, beregner denne som fuld Tjeneste, thi det sker jo saa godt som daglig at der udføres forskelligt Arbejde i Raadighedstiden.

Enhver Lokomotivmand faar Skyld for at være ensidig, naar han taler om sin Tjeneste, thi ingen andre Jernbanemænd forstaar, hvad det vil sige at staa paa Lokomotivet Dag ud og Dag ind. Men lad dem sige, hvad de vil, vi ved, at de efter kort Tids Tjeneste paa Lokomotivet vil give os Ret.

Altsaa, lad os forene os i Kravet om Godtgørelse i Tjenestetid for den Fritid der tilbringes ude, og at dette bl. a. kan lade sig gøre paa den Maade, at al Raadighedstjeneste beregnes som fuld Tjeneste.

Derfor bort med $\frac{2}{3}$ Beregningen for Lokomotivmændene.

PRISTALLET.

Borgmesteren i Bogen, den radikale Kredslæge *Peter Trautner*, har i Begyndelsen af denne Maaned foretaget en Undersøgelse der i Byen af de Handlendes Priser, saaledes som disse bruges til Indsendelse til Statistisk Bureau til Beregning af Pristallet.

En saadan Undersøgelse har jo en særlig Interesse for Tjenestemændene, hvis Dyrtidstillæg m. m. paavirkes af de Priser, der opgives, og af den Grund er det en given Ting, at Priserne bør være opgivet rigtigt.

Borgmesteren har sendt to forskellige Mænd rundt til de Handlende, og Resultatet maa nærmest kaldes forbløffende.

Borgmesteren skriver herom følgende i »Bogens Avis«:

— Hvert Kvartal indsender Kommunalbestyrelserne i alle Landets Købsteder og mindst 100 Landkommuner i Henhold til Loven om Tjenestemandslønninger til Det statistiske Departement en skematisk Liste over Detailpriserne, som de i vedkommende Kvartalsaaeneds første Uge opgives i Kommunen af dennes Handlende. Alle disse Pristaster undersøges, og paa Grundlag af dem beregnes det halvaarlige »Pristal« i Februar og August (for Tiden 212), der har saa afgørende Betydning for hele Landets Lønforhold — ikke alene Tjenestemændenes.

Nu i April har jeg for en Gangs Skyld ladet to forskellige Personer gaa rundt til de forskellige Handlende for at faa oplyst Priserne, dem, de Handlende er pligtige at opgive.

Der viser sig da store Uoverensstemmelser i Opgivelserne. Spørgsmaalene paa Skemaerne er klare nok, men synes alligevel delvis misforstaaede, hvad der er ret uheldigt, især naar man tænker paa, at det samme maaske sker mange Steder uden Tanke om den store Betydning, Sagen har for os alle.

Sigtebrød til 80 Øre opgives et Sted at veje 1200 Gram, et andet Sted koster 1300 Gram 60 Øre, et tredje Sted opgives 70 Øre. Et Franskbrød paa 600 Gram opgives et Sted at koste 30 Øre, et andet Sted 60 Øre, et tredje faar man 750 Gram for 60 Øre, et fjerde opgives 160 Gram for 60 Øre. Altsaa hen i Vejret det hele. Flormel: 3 Steder 44 Øre, et Sted 41 Øre pr. kg. Byggryn: 50, 52 og 60 Øre, Havregryn: 60, 90, 98 og 100 Øre. Risgryn (ordinære hele Gryn):

75, 90 og 100 Øre. Sagogryn: 70 og 80 Øre. Gule Ærter: 60, 90, 100 og 120 Øre. Hugget Melis: 71 og 74 Øre. Tørrede Abrikoser: 400, 425 og 500 Øre. Svesker: 200, 210, 220. Bønner: 280 og 300. Færoiske Fiskeboller: 95, 115, 120. Henkogte Ærter (grove): 65, 110, 115, 135. Margarine: 190 og 230. Palmin: 180 og 190. Økse-kød: Forkød: 110, 130, 150, 180. Skært Kød: 180, 200, 220. Kalvekød: Forkød: 70—150. Klip-fisk: 200—220. Hvidkaal: 12—14—16. Kartof-ler i større Partier pr. 50 kg: 300, 550, 600. Brun Sæbe: 80, 85, 90. Herrestøvler, Boxcalf, gennemsydede: 22, 24, 28.50, og 30 Kr.

Peter Trautner.

Den af Borgmesteren foretagne Under-søgelse tyder paa, at de Handlende og de Næringsdrivende ikke tager Udfyldningen af disse Skemaer særlig højtideligt. Og det har dog den allerstørste Betydning at faa de virkelige Priser frem og ikke noget helt hen i Vejret.

Mon der ikke trænges til en Foran-dring i hele Pristalsystemet?

Naar det kræves, at Lønninger m. m. skal rette sig efter Pristallet, har alle, som skal modtage Lønning efter denne Beregningsmaade, Krav paa, at Pristallet udregnes nøjagtigt efter samvittighedsfulde Op-givelser og ikke paa Grundlag af Tal, der bevidst eller ubevidst er fuldstændig fejl-agtige.

AF NORMERINGSLOVEN.

Af det i Folketinget den 5. Maj frem-satte Forslag skal vi citere de Stykker, som har nogen Interesse for Lokomotiv-mændene.

Det henrækkes, at man ikke paa det Tids-punkt, da Forslaget udarbejdes, er i Stand til at give nogen fuldstændig Oversigt over de Perso-nalereduktioner i normerede Stillinger, som følger af de almindelige Sparebestræbelser, der har gjort sig gældende baade før og efter, at Statsbaneudvalget af 9. September 1920 har af-givet Betænkning, specielt den Nedlæggelse af visse Administrationskontorer, som er sket eller vil ske i Henhold til de derom i den nævnte Be-tænkning fremsatte Forslag, samt af de nye

Tjenestetidsregler, der er indførte i Overens-stemmelse med den af Sparekommissionen af 21. Februar 1921 afgivne 1. Betænkning. En saadan Oversigt med deraf følgende Ændrings-forslag vil derimod fremkomme under Lovfor-slagets Behandling i Rigsdagen.

Om de enkelte Punkter i Forslaget skal man bemærke følgende:

Til 26.

Ved Punkt 219 i Normeringslov for Finans-aaret 1921—22 er der givet Bemyndigelse til indtil videre at opretholde Konstitutionerne for 31 Tjenestemænd, der er konstituerede saaledes:

- 1 som Maskiningeniør af 2. Grad,
- 11 som Fuldmægtige,
- 19 som Kontrolører af 2. Grad.

Idet man om disse Stillinger henviser til det i Forslaget til bemeldte Normeringslov, Rigs-lagstidende for 1920—21, Tillæg A., Sp. 5197—98, bemærkede, skal man endvidere anføre føl-gende:

Medens det vel er Genforeningen med de søn-derjydske Landsdele, der var den ydre Anled-ning til disse Stillingers Oprettelse, var der dog for de flestes vedkommende allerede inden Genforeningen Trang til dem, en Trang, som yderligere er blevet forøget ved det Merarbejde, som Genforeningen medførte. Heraf følger ogsaa, at de ikke er blven overflødiggjort af den Omstæn-dighed, at selve den vanskelige Overgangstid nu i det væsentlige er forbi. Naar man betragter de paagældende Stillingers Betydning og Nødven-dighed under de nuværende Forhold, kommer man til det Resultat, at bortset fra de Stillinger, som bortfalder ved Nedlæggelse af Distrikternes Sekretariater, kan ingen af dem betragtes som overflødig, men paa den anden Side er natur-ligvis nogle af dem mere paatrængende nødven-dige end andre. Man har derfor undersøgt, hvilke Stillinger det maa anses for særlig paa-krævet at oprette i Øjeblikket, og er kommet til det Resultat, at dette kan siges om følgende:

- 1 som Maskiningeniør af 2. Grad,
- 5 som Fuldmægtige,
- 4 som Kontrolører af 2. Grad.

Medens man om de to sidstnævnte Grupper henviser til det nedenfor til Punkterne 28 og 32 bemærkede, skal man her om den foreslaaede Stilling som Maskiningeniør af 2. Grad anføre:

Efter at Stillingen som Ekspeditionssekretær i Maskinkontoret er bortfaldet, saaledes at man ikke herigennem kan knytte en Ingeniørassi-stent mere varigt til Maskinkontoret, vil det væ-re af meget stor Betydning, at der stadig kan være en med Maskinkontorets Forretninger nøje kendt Maskiningeniør knyttet til Kontoret for at bistaa Kontorchefen og varetage Forretningerne under hans Forfald.

Dette maa anses saa meget mere nødvendigt, som Ingeniørassistenter og Ekstraingeniører af Hensyn til deres Uddannelse kun midlertidigt bør beskæftiges paa Kontoret, og Forretningsgangen lider ved jævnligt Personskifte blandt Ingeniører, som skal varetage de egentlige Kontorforretninger.

De 2 paa selve Maskinkontoret ansatte Maskiningeniører af 2. Grad, nemlig Maskiningeniøren for Fabriktilsynet og Maskiningeniøren for Lønningsvæsenet, er saa stærkt optaget af de dem paahvilende Arbejder, at man ikke kan paalægge dem Ledelsen af Kontorets daglige Forretninger, uden at deres særlige Arbejde vilde lide derved.

Ved Oprettelse af den foreslaaede Stilling kan en Stilling som Ingeniørassistent inddrages.

Om de enkelte Stillinger bemærkes:

Til a) Det Arbejde, der er henlagt under den konstituerede Fuldmægtig, bestaar foruden af et stort Antal almindelige Ekspeditioner og Konferencer i Behandlingen af følgende særlige Sager:

Sager vedrørende det ved Statsbanerne beskæftigede, ikke fast ansatte Personales Løn- og Arbejdsforhold, Sager vedrørende Værksted- og Remisearbejdernes Løn og Arbejdsforhold, Sager vedrørende Tjenestetidens Regulering, Overarbejdspenge m. m., Sager vedrørende Ferie, Tjenestefrihed og Tildeling af Fridage og Uniformssager.

Han er som Regel desuden Protokolfører ved de mundtlige Forhandlinger, der føres med Organisationerne.

Da det maa anses for ganske udelukket, at det under Kontoret henhørende Arbejde vil kunne bestrides af den fast udnævnte Fuldmægtig alene, og da man under Hensyn til den meget vidtrækkende økonomiske Betydning, som netop de Sager, der er henlagt under den nu konstituerede Fuldmægtig, har for Statsbanerne, maa anse det for paakrævet, at de gøres til Genstand for en særlig omhyggelig Behandling, maa man lægge overordentlig megen Vægt paa, at der gives Bevilling til Normering af en Fuldmægtigstilling mere i Kontoret.

Til 30.

I sin den 10. Januar 1922 afgivne Betænkning har Kommissionen angaaende Statsbanernes Personales Instruktion gennem Ordre m. m. bl. a. stillet Forslag om, at de Udkast til Ordre, der udarbejdes i mange enkelte Kontorer, inden Udsendelsen passerer et enkelt Kontor i Generalsekretariatet, for at man derigennem kan tilvejebringe Sikkerhed for, at Ordren er systematisk rigtigt opstillet og indarbejdes paa rette Maade i det paagældende Ordrestof, hvil-

ket sidste er saa meget vigtigere, som der nu er foretaget en stor Specialisering af Ordresamlingerne med det Formaal, at hver enkelt Tjenestemand kun faar de Ordre, han har Brug for. Til dette Arbejde vil — foruden bl. a. Kodifikation af det af Distrikterne udgivne Instruktionsstof — komme andet, der ligesom det ovenfor nævnte vil være af varig Art, nemlig regelmæssig Udarbejdelse af rettede Indholdsfortegnelser og Sagregistre, regelmæssig Kodifikation af de saakaldte Meddelelser fra Generaldirektoratet, Sager om Instruktions-spørgsmaalet i Almindelighed, Medvirkning ved Korrekturlæsning, Forhandling med Bogtrykkerier og Regnskab med alle Oplag af Instruktionsstof.

Hele denne Virksomhed vil blive af saa betydeligt Omfang og saa speciel Karakter, at det efter Kommissionens Mening vil være rigtigt at henlægge den under en bestemt Tjenestemand, hvis Tid det i det væsentlige forudsættes at ville beslaglægge. Da Arbejdets rette Udførelse derhos vil være ikke blot af økonomisk Betydning, idet Statsbanernes Udgifter til Udgivelse af Ordre- og Instruktionsstof andrager temmelig store Beløb, men af afgørende Betydning for, at en meget paakrævet Ensartethed med Hensyn til Personalets Instruktion sikres, har Kommissionen indstillet, at den paagældende Tjenestemand bør være af en mere overordnet Charge.

Idet Ministeriet for sit vedkommende kan tiltræde denne Indstilling, søger man herved Hjemmel til Ansættelse af en Kontrolør af 1. Grad i Generalsekretariatet.

Til c) Under 2. Distrikts Maskintjeneste leder en som Kontrolør af 2. Grad konstitueret Assistent med Assistance af 9 ansatte Arbejdet vedrørende Lokomotivpersonalets Emolumenter, Statistik over Personalets Udnyttelse, Lokomotivernes Kul- og Oljeregnskab, Inventarregnskab samt den til nævnte Arbejder hørende Bogføring. Dette Arbejde er saa selvstændigt og overordnet, at man maa anse det for paakrævet, at Lederen af det bør være Kontrolør.

Til 33.

Da det stadig viser sig aldeles nødvendigt at føre en mere effektiv Kontrol med Arbejdet i Centralværkstederne i København og Aarhus, end det er muligt med det nuværende Antal Værkmestre, foreslaas disses Antal forøget med 18, nemlig 9 til hver af de nævnte Værksteder. Det paagældende Tilsyn udføres nu af Haandværkere, der fungerer som Reserve-Værkmestre og som saadanne opbevarer ganske samme Løn som Værkmestre.

Til 35.

Der søges Bevilling til Ansættelse af 2 Vognmestre til den nye Gods- og Rangerstation paa Norrebro, der ventes taget i Brug i en nærmere Fremtid. Desuden ønsker man at kunne ansætte en Vognmester til Ledelse af Arbejdet paa Hjulpeværkstedet i Aalborg, der er i stærk Udvikling og beskæftiger en ikke ringe Arbejdsstyrke. Den nuværende Arbejdsleder er en Haandværker. Under Hensyn til den Udvidelse af Arbejdet i Hjulpeværkstedet, som man stræber hen imod, vil det muligt senere blive ønskeligt at ansætte en Værkmester som Arbejdsleder, men indtil videre mener man at kunne nøjes med en Vognmester.

Til 30 a og 32 b.

Efter at Københavns Nordbanegaard er nedlagt, er Bevillingen til en Lokomotivmester af 1. Grad paa denne Station gjort overflødig, men da Maskinerne er overført til Københavns Godsbanegaard, i hvilken Anledning det nye Remiseanlæg ved Dybbølsbroen er taget i Brug, er det nødvendigt dér at forøge Antallet af Lokomotivmestre med 1, der dog kun behøver at være af 2. Grad. Til Gengæld ønsker man Hjemmel til at oprykke en Stilling som Lokomotivmester af 2. Grad til 1. Grad, idet Arbejdet ved Maskindepotet i Skanderborg allerede længe har været saa omfattende, at man mener, at det bør bestrides af en Lokomotivmester af 1. Grad. Det skal i denne Forbindelse bemærkes, at der allerede for flere Aar siden af Administrationen er givet vedkommende Organisation Tilsagn om, at man vil søge Hjemmel til Ansættelse af en Lokomotivmester af 1. Grad i Skanderborg.

Tallet af Lokomotivmestre af 1. og 2. Grad paavirktes saaledes ikke af de stillede Forslag.

STATENS LØNNINGSUDGIFTER*)

Efter Forslagene til Finanslov for Finansaaret 1922—23 har Det statistiske Departement foretaget en Opgørelse af Antallet af de i Forslaget opførte Statstjenestemandsstillinger og de hertil budgetterede Lønninger.

Statstjenestemandsstillinger er kun de faste, pensionsberettigende Stillinger, for hvilke Lønningen er fastsat i Tjenestemandssloven eller i Tillæg hertil, og hvis Antal er bestemt ved Lov; hertil hører derfor ikke Elevstillinger, honorarlønnede Stillinger og anden til Statsvirksomhed knyttet løsere Arbejdskraft, ligesom heller ikke Haandværkere og Arbejdere ved Statsbaneværk-

stederne m. fl. lønningsmæssigt kan sammenstilles med Statstjenestemænd, selv om de er pensionsberettigede.

Antallet af Statstjenestemandsstillinger er i Forslaget opført med 43,835. Det nuværende faktiske Antal Tjenestemænd vil svare ret nøje hertil. Ganske vist er der altid en Del Stillinger, der midlertidig staar ubesatte, og bl. a. indenfor Hærens lovmæssige Rammer er der en Del Ledighed, men paa den anden Side er der, navnlig for Postvæsenet og Statsbanerne, for det kommende Finansaar regnet med en Reduktion i Antallet af Tjenestemænd paa 1200 à 1500.

Den samlede Løn, der tilkommer det nævnte Antal Stillinger, andrager efter de Beløb, hvorimod den er budgetteret for næste Finansaar, ialt 200 Mill. Kr., der paa Grundløn og de forskellige Tillæg fordeler sig paa følgende Maade:

Grundløn	103,851,000 Kr.
Alderstillæg	14,611,000 —
Stedstillæg	13,078,000 —
Konjunkturtillæg	36,290,000 —
Dyrctidstillæg	31,981,000 —
Forsk. Tillæg	303,000 —

Ialt.. 200,114,000 Kr.

De for Stedstillæg, Konjunkturtillæg og Dyrctidstillæg opførte Beløb er kalkulatoriske, idet de gældende Lovbestemmelser om *Stedstillæg* og *Konjunkturtillæg* udløber den 31. Marts 1922; saalænge nye Bestemmelser herom ikke er vedtagne, kan der derfor intet siges om de Beløb, hvormed disse Tillæg faktisk vil komme til Udbetaling i næste Finansaar. I Budgettet er der regnet med de nu gældende Satser for Tillægene. *Dyrctidstillæget* er i Budgettet beregnet efter de for indeværende Halvaar gældende Satser: 810 Kr. aarlig for Forsørgere og 540 Kr. for Ikke-Forsørgere med en Procentbegrænsning for Grundlønninger under 1800 Kr.; men det til Udbetaling kommende Beløb vil være afhængigt af, hvilke Satser der bliver de gældende i de to Halvaar April—September 1922 og Oktober 1922—Marts 1923. I indeværende Finansaar, da Satserne har været: i første Halvaar 1134, henholdsvis 756 Kr., i andet Halvaar 810, henholdsvis 540 Kr., vil Dyrctidstillæget til Stats-Tjenestemændene medføre en Udgift paa ca. 37 Mill. Kr. Der kan regnes med, at ca. $\frac{2}{3}$ af Tjenestemændene er Forsørgere (ca. 29,000) og $\frac{1}{3}$ Ikke-Forsørgere (ca. 14,500). Da Fordelingen mellem Forsørgere og Ikke-Forsørgere ikke paa Forhaand kan opgøres nøjagtigt for Finansaaret, følger der ogsaa heraf en vis Usikkerhed ved Budgetteringen af Udgiften til Dyrctidstillæget.

*) Fra Statistiske Efterretninger for Nov. 1921.

	Antal Tjenestemænd	Lønning	
Statsbanerne	17,388	76,508,000	Kr.
Postvæsenet	9,345	36,191,000	»
Telegraf væsenet	2,429	10,040,000	»
Statsskove, Statshavne og forskellige Stats virksom- heder	476	2,532,000	»
Statsraadet og Statsmini- steriet	22	283,000	»
Udenrigsministeriet m. v.	204	1,420,000	»
Landbrugsministeriet m. v.	526	3,032,000	»
Indenrigsministeriet m. v.	317	1,912,000	»
Ministeriet for off. Arbej- der m. v.	171	987,000	»
Handelsministeriet m. v.	126	789,000	»
Justitsministeriet m. v.	2,717	14,443,000	»
Kirkeministeriet og Under- visningsministeriet m. v.	1,770	11,297,000	»
Krigsministeriet m. v.	3,368	17,135,000	»
Mari neministeriet m. v.	1,953	9,441,000	»
Finansministeriet m. v. (her- under Toldvæsenet) . . .	3,023	14,104,000	»
Ialt . .	43,835	200,114,000	Kr.

Grundløn	Antal Tjenestem.	Saml. Lønn. 1000 Kr.	Konjunk- turtillæg. 1000 Kr.
Indtil 1,499 Kr.	4,366	12,243	3,114
1,500—1,599 -	1,361	4,200	1,021
1,600—1,799 -	2,645	9,535	2,063
1,800—2,399 -	26,108	110,602	21,147
2,400—2,899 -	1,886	9,660	1,584
2,900—3,399 -	2,333	12,745	2,030
3,400—3,899 -	419	2,598	377
3,900—4,399 -	1,166	7,183	1,084
4,400—4,899 -	1,529	11,269	1,468
4,900—5,399 -	106	840	105
5,400—6,399 -	644	5,126	676
6,400—7,399 -	317	3,037	352
7,400—8,399 -	553	5,800	680
8,400—10,399 -	211	2,576	285
10,400 Kr. og derover	191	2,700	304
Ialt . .	43,835	200,114	36,290

Omstaaende er meddelt en Fordeling af Tjenestemandsstillingerne og Lønningsudgiften paa de forskellige større Statsvirksomheder og de enkelte Ministerier med derunder hørende Institutioner og Forvaltningsgrene, dog er Kirke- ministeriet og Undervisningsministeriet opført under eet.

Endvidere er foretaget en Fordeling af Sta- tens Tjenestemænd i Klasser efter den Grund- løn, de oppebærer, og foretaget en Beregning af det paa hver Klasse faldende samlede Lønnings- beløb. Inddelingen i Klasser svarer til de for- skellige Satser for Konjunkturtillægget; dette ydes nu med 50 pCt. af Grundlønnen til Lønnin- ger under 1500 Kr. og stiger til 1590 Kr. for Lønninger paa 10,400 Kr. og derover.

Statens Lønningsudgifter er ikke begrænset til Lønningerne og dermed følgende Tillæg m. v. til Tjenestemændene, idet der maa føjes dertil: Lønnen til det i Statens forskellige Virksom- heder løst ansatte Personale (bl. a. Elever, Statsbanernes m. fl. Arbejdere), hvilket Beløb

kun lader sig opgøre ganske omtrentligt, men kan anslaaes til ca. 33 Mill. Kr., samt en Række Honorarbeløb, der ydes Tjenestemænd og andre for særlige Hverv udenfor den egentlige Ger- ning; hertil medgaar 6 à 6½ Mill. Kr. Der er dog herved set bort fra Beløb, der er beregnet til at holde Modtageren skadesløs for Udgifter, som Tjenestens særlige Art medfører (Dagpenge, Kø- repenge m. v.), og som derfor nærmest maa henregnes til Driftsomkostningerne for vedkom- mende Virksomhed saavel som for Overarbejds- betaling o. lign.

Til Statens Lønningsudgifter maa endvidere henregnes Udgiften til Pensioneringen af af- gaaede Tjenestemænd og deres efterladte; som anslaaet Udgift til Pensioner og Konjunktur- og Dyrtidstillæg hertil er paa Finanslovsforslaget for 1922—23 opført 24,119,000 Kr., hvori dog maa fradrages henved 3 Mill. Kr., der tilbage- holdes i Tjenestemændenes Lønning som Bidrag til Dækning af Statens Pensionsudgifter (2½ pCt. af Grundløn og Alderstillæg).

Som Tilskud til Lønning af Folkeskolens Læ- rere udenfor København vil Staten efter de nugældende Regler komme til at udrede for 1922—23 ialt 24,6 Mill. Kr. og til Pen- sionering af Folkeskolens Lærere, hvoraf Staten udreder Halvdelen, 2,9 Mill. Kr. samt som Tilskud til Lønning og Pensione- ring af Folkekirkens Præster m. fl., hvortil Ud- giften dog fortrinsvis paahviler de særlige kir- kelige Indtægter, henholdsvis 2,2 og 0,9 Mill. Kr.

Den samlede Lønningsudgift, der er opført paa Finanslovsforslaget for 1922—23, kan her- efter opgøres til 290 à 295 Mill. Kr. Heraf ud- gør imidlertid Konjunkturtillæg og Dyrtidstil- læg hver især ca. 50 Mill. Kr., hvilke Beløb overalt er beregnede efter de nugældende Satser og derfor kun kan opføres som anslaaede.

PERSONTOGENES HASTIGHED

Oversat af V. P. Hansen efter Der Weltverkehr
und sein Technik in 20. Jahrhundert von
Prof. Dr. Ing. Otto Blum.

I Jernbanedriften skelnes der mellem forskellige Arter af Hastigheder.

1. Kørehastigheden er den paa et be- stemt Sted virkelige Hastighed.
2. Den gennemsnitlige Kørehastighed, er Gennemsnitshastigheden som et Tog mellem to Stationer løber, naar det ingen Mellemophold har.
3. Den højeste Hastighed, er den hø- jeste Kørehastighed et Tog maa op-

naa paa en kortere eller længere Strækning.

4. Rejsehastigheden, er Gennemsnits-hastigheden iberegnet Ophold paa Stationerne.

For den Rejsende er Rejsehastighe-den, for Jernbanedriften er den højeste Hastighed betydningsfuld.

Korehastigheden af Stephensons „Ra-
ket“ (1829) var omtrent 32 Km./T., og
1837 opnaaede Stephenson højeste Ha-
stighed af 60 Km./T. 1871 blev i Tysk-
land en højeste Hastighed af 90 Km./T.
under gunstige Forhold tilladt, men blev
ikke anvendt ved Koreplanskonstrukti-
onen, og i 1875 nedsat til 75 Km./T.,
dog blev 90 Km./T. undtagelsesvis til-
ladt. Ved Indførelsen af den gennemgaa-
ende Bremse forhøjedes Hastigheden til
80 Km./T., og 1905 da Bremsen var un-
dergaaet en betydelig Forbedring blev
Hastigheden sat til 100 Km./T., og siden
1913 til 105 Km./T.

Rejsehastigheden ligger noget under
Gennemsnitshastigheden, ogsaa for gen-
nemkørende Tog, og endnu mere under
naar der er flere Ophold paa Mellem-
stationerne. Da man indtil 1850 ikke
kendte Hurtigtog, som ikke holdt ved
Mellemstationer, var Rejsehastigheden
ikke over 30 Km./T., den blev først for-
højet, da man indførte Hurtigtog, og
korte igennem paa Mellemstationerne.
Ved Borttagning af Mellemopholdene,
i Forbindelse med den forhøjede Køre-
hastighed, steg Rejsehastigheden hvilket
ses af nedenstaaende Tabel over Stræk-
ningen Berlin—Hamborg.

Berlin—Hamborg.

	Rejsehastigheden i Kilometer/Timer.	Antal Holdestationer
1851/52	36	16
1853/54	46	12
1870	48	11
1875	55	7
1880	61	6
1885	60	7
1890	60	4

1895	80	1
1900	80	1
1905	83	1
1912/13	88	—

Ophold paa mange Mellemstationer
sætter Rejsehastigheden meget mere
ned end der kan indvindes ved forhøjet
Korehastighed. Ved ethvert Mellemop-
hold er det ikke alene den virkelige
Holdetid der gaar tabt, men Tiden som
medgaar til at bringe Toget til Stands-
ning, og igen bringe Toget op til den
Hastighed det var paa, da Lokomotiv-
føreren tog sine Forholdsregler for at
bringe Toget til Standsning.

Ved et Hurtigtog hvor Korehastig-
heden er 70 Km./T. er der f. Eks. ved hvert
Mellemophold som kun er paa en halv
eller hel Minut, dog et Tidstab paa 4
Minutter, og et Tog med 90 til 100 Km./T.
med en halv Minuts Holdetid regnes med
et Tidstab af 5 Minutter.

Paa en Strækning af 60 Km. Længde,
hvor Togene har Korehastighed af 70
Km./T. viser nedenstaaende Tabel hvorle-
des Køretiden gaar op, og Rejsehastighe-
den gaar ned efter, som Opholdene
forøges.

Antal Ophold paa Mellemst.	Fordret i Minutter	Køretid i Km./T.
—	55	65
1	59	61
2	63	57
3	67	54
4	71	51
5	75	48

Vilde man nu med de 5 Ophold og den
ringe Rejsehastighed af 48 Km. (trods
70 Km. Korehastighed) søge at hæve
Rejsehastigheden, ved at forhøje Køre-
hastigheden, vilde man let se at der
derved kun vilde opnaas lidt, da Stræk-
ningerne gennemsnitlig mellem Ophol-
dene sjældent er længere end 10 Km.,
og paa saa kort en Strækning, er det
vanskelig med et svært Tog, efter Op-
holdet at komme op paa den fulde Fart,
før man skal holde igen.

I dette Tilfælde vilde et Tog med 90 Km. Køre-hastighed og de 5 Ophold (for hvilket hver maa beregnes med et Tidsrum af 5 Minutter) bruge en Køre-tid paa 70 Minutter (til den 60 Km. lange Strækning) og kun opnaa en Rejse-hastighed af 52 Km. Desforuden forøges Omkostningerne ved en saa forceret Kørsel, Merforbrug af Kul og Olie, mere Slitage paa Lokomotiv, Bremse og Overbygning.

Høj Køre-hastighed, og talrige Mellemophold, staar driftteknisk og forretningsmæssig fjendtlig over for hinanden, — høj Rejse-hastighed opnaas derfor kun ved høj Køre-hastighed over længere Strækninger uden Ophold.

Det er derfor under disse Omstændigheder noget ubehageligt for en By hvor for alle Tog holdt, at der pludselig ved Køreplanens Omlægning farer et Tog forbi. Da bliver der gerne indgivet Klage til Jernbaneledelsen, og i Dagspressen bliver Jernbanen ikke sjælden angreben, og det bliver da gerne kun talt om „den halve Minut“, som man ganske nemt kunde indvinde igen, men der foreligger jo ganske andre Forhold, som man enten ikke ved, eller ofte ikke vil vide. Selvfølgelig beflitter Jernbaneledelsen sig paa, at bibeholde de bestaaende Forbindelser, og ikke pludselig afbryde dem.

Fortsættes.

ORDRE H 300.

Ved at læse Hr. Fejrings udmærkede Indlæg i »Dansk Lokomotiv Tidende« Nr. 8 angaaende ovenstaaende Ordre, for hvilket jeg, tror jeg, med mig takker ham, kunde jeg ønske at faa Lov til i vort Blad at uddybe dette, jeg synes uretfærdige og uden for al sund Sans gældende Forhold. Thi Forholdet ligger nemlig nu saaledes, at de ældre og ældste Lokomotivmænd, altsaa dem, der længst har ydet Staten deres Arbejde og Kræfter, og som har opnaaet det Gode (!!) at komme i fast Tur, nu er blevne belempret med en intensiv sammentrængt altfor streng Tjeneste, strengere end Depoternes Lokomotivmestre ville kunne have budt de samme Men-

nesker for Aar tilbage, da de var yngre og var i Reserverne, og vel næppe i Dag kan byde de Lokomotivmænd, der findes i Reserverne med tilfældig Kørsel. Er det da for meget sagt, at dette Forhold er uden for al sund Sans og tillige uretfærdigt mod de ældre?

Et Vaaben, som de aller fleste private erhvervende har, som muig bliver tvunget ind i et strengt og langvarigt intensivt Arbejde, kan vi aldrig bruge, thi vort Arbejdstempo fra Rejsens Begyndelse til Ophøret maa og skal opretholdes. Man kan nu en Gang ikke hvile sig til Skovlen, eller halvsove paa Førersædet, medens Kørselen varer, man kan ikke sætte Arbejdstempoet ned, fordi man er træt og mangler Hvile, men maa stille alle sine Kræfter og hele Energi til Raadighed under Arbejdet paa Lokomotivet, derfor maa og skal der tages Hensyn til Lokomotivgerningen som værende den strengeste, mest usunde og ikke at forglemme ansvarsfuldeste Gerning indenfor Civiletaterne.

Endvidere synes det mig ogsaa at være uden for al sund Sans at kunne blande Dag- og Nattjeneste sammen, som man blander et Spil Kort. Der findes vel næppe den Mand, som ikke véd eller vil indrømme, at Nattjenesten er langt mere trættende og helbredsnedbrydende end Dagtjeneste. Jeg har den Mening, og jeg tror det er rigtigt, at man langt længere bevarer Sundhed og Kraft i Legemet ved Dagtjeneste og at Nattjeneste ret hurtigt sætter skadelige Spor paa Arbejdskraften, og hvis dette er rigtigt, Lægeautoriteterne paastaar det, da bør der sandelig tages Hensyn hertil ved Genindførelse af en Natprocentsberegning, der giver Personalet *positiv* Beskyttelse imod for tidligt at blive opslidte og faa ødelagt Helbredet. Ubegribeligt er det endvidere, at vi skal være nødsagede til at gaa ind under Slavekaar, fordi man er Statstjenestemand.

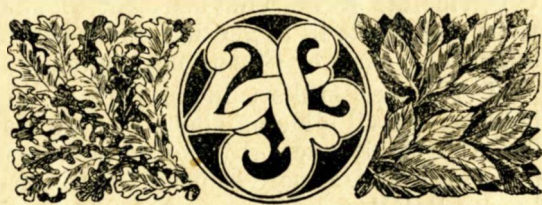
Der findes sikkert ingen private Arbejdere, der vil slide og slæbe Dag og Nat for Arbejdsgiverne, og jo ældre de bliver, finde sig i at faa mere at bestille til stedse lavere Betaling. At de nu for Tiden bestaaende Forhold maa forandres til mere rimelige for Lokomotivpersonalet er sikkert uden for al Tvivl, thi før eller senere vil Dagen komme, hvor alle kan se, at det er daarlig Økonomi at opslide Personalet for tidligt, og Personalet bør i Tide udtale sig mangestemmig paa rette Sted, for Legemskraften er brudt eller en Ulykke er sket.

Sluttelig synes det mig, at Statstjenestemænd har lige saa meget Ret som andre til at kunne faa Tid til at varetage deres private Sysler og ikke føle sig stavnsbundet af det altfor hyppigt tilbagevendende Arbejde, der falder Dag og Nat, Nat og Dag, uden Lyst eller Kraft til at varetage andet og morsommere Arbejde, og endda sjældent være rigtigt udhvilet. — En Statstjenestemand kan og vil altid kunne gøre fuld Tjeneste for den Løn, han faar, selv om han faar en med private Arbejderses Fritid passende Ligestilling. Og i Kraft af, at hans Tjeneste i langt højere Grad end de private Arbejderses Tjeneste falder om Natten, er Berettigelsen til en større Frihed mellem Tjenesterne end for den dagarbejdende Arbejder indlysende. Imidlertid er dette saa langt fra Tilfældet, og ved Ordre H. 300's Ikrafttræden er Urimegheden vokset betydeligt for ikke at tale om Højtiderne, hvor den er kæmpestor.

Er den danske Statstjenestemand da henregnet i en lavere Klasse end Medmenesker udenfor? Eller er Staten en daarlig og egoistisk Arbejdsgiver, der kun i groft Maal kan presse Arbejdskraften ud af Arbejderne, især de ældste og ældre? Og samtidigt *enevældigt* diktere vilkaarlig Nedgang i Lønnen? Ja, der er Grund til at spørge, og der er sandelig ogsaa Grund til at tage Skeen i den rigtige Haand for den danske Statslokomotivmandsstand ved i Tide at stoppe af for det nu overhaandtagende Misbrug af Lokomotivmændenes Arbejdskraft og Ydelse.

Fredericia, i Maj 1922.

J. D. Hubert.



25 AARS JUBILÆUM.

Den 1. Juni kan Lokomotivførerne Hj. Kann, Dybbølsgade 25, 1. Sal, Kbhvn. B., C. S. Eriksen, Brandgade 7, Haderslev, V. P. Hansen, Øhlenschlägersgade, Sønderborg, J. S. Michelsen, Kongenstræde 63 St., Fredericia, og V. G. V.

Kruse, Wørishøffergade 18, Nyborg, fejre 25 Aarsdagen for deres Ansættelse som Lokomotivmænd ved Statsbanerne.

At Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 1. Juni frabedes.

C. S. Eriksen, Haderslev.

NORDISK LOKOMOTIVMANDS FORBUND.

Den 27, 28 og 29 Juni afholder „Nordisk Lokomotivmands Forbund“ Kongres her i København.

Nærmere Meddelelse ang. Tid, Sted, Dagsorden m. m. fremkommer i et senere Nummer.



SIGNALUDVALGET.

Generaldirektoratet har anset det for ønskeligt, at forskellige af de af Kommissionen vedrørende Sikkerhedsforholdene ved Statsbanerne fremsatte Forslag, hvis Gennemførelse nødvendig gør Ændringer i Signalreglementet, henvises til Behandling i et særligt Udvalg, som tillige skulde foretage en Revision af nævnte Reglement.

Dette Udvalg er nu nedsat, og til Formand for samme er Baneingeniør J. Kristensen beskikket.

Udvalget består iøvrigt af følgende Herrer:

Kontorchef R. N. Zachariae, Generaldirektoratet, Maskiningeniør H. L. H. Havnig, Generaldirektoratet, Trafikinspektør A. J. Joest, Tønder, Baneingeniør J. H. Falck, Horsens, Signalinspektør H. Schmedes, Struer, Maskiningeniør E. H. Schmidt, København, samt udpeget af Dansk Lokomotivmands Forening Lokomotivfører C. M. Christensen, København.

Til at varetage Forretningerne som Udvalgets Sekretær er Ekstrainingeniør Monrad beskikket.

Udvalget er indkaldt til Møde den 23. ds.

BILLETTER.

Paa Kontoret kan der erhoides Rabatbilletter til Tivoli og Zoologisk Have. — Kontoret er dagligt aabent fra 10—4.

FRA SØNDERJYLLAND.

»Hejmdal« for den 6. ds. indeholdt følgende lille Notits, der kan have Interesse for Statsbanernes Tjenestemænd:

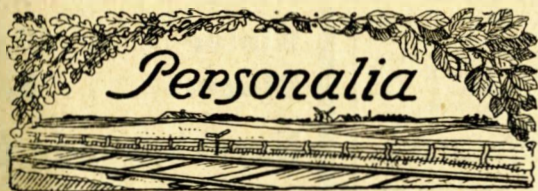
De konstituerede Embedsmænd.

Proces om Dagpengene.

Postmester Holger Avnsted, der i Maj 1920 blev konstitueret som Postmester i Sommersted og i Maj 1921 fik fast Ansættelse, har indstævnet Ministeriet til at betale 712 Kr., som man har udbetalt ham for lidt i Dagpenge. Ministeriet paastod Sagen afvist som ikke hørende under Domstolene.

Østre Landsret henviser bl. a. til det i Postvæsenets fortrolige Skrivelse i sin Tid givne Tilsegn om Dagpenge og kommer til det Resultat, at Sagen meget vel kan afgøres af Domstolene, hvilket derefter vil ske.

En Sag af samme Art, der var anlagt af Assistent Frederiksen, Haderslev, fik det samme Udfald.



Afsked.

Lokomotivmester II H. C. F. Knoop, Korsør, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30. Juni 22 (min. Afsked).

Lokomotivfører A. V. Juul, Kbhavns Godsbanegaard, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30. Juni 22 (min. Afsked).

Regnskab

for

Kong Christian IX's Understøttelsesfond ved de danske Statsbaner

fra 1. April 1921 til 31. Marts 1922.

Indtægt.	Kr. Ø.
Overført fra forrige Regnskabsaar . . .	172. 15
Indbetalte Bidrag i indeværende Regnskabsaar	380. 50
Indvundne Renter	931. 49
	<u>1484. 14</u>

Udgift.

Udbetalte Understøttelser: 14 Portioner à 100 Kr. *)	1400. 00
Portoudgifter	10. 88
Beholdning at overføre til næste Regnskabsaar	73. 26
	<u>1484. 14</u>

*) Understøttelserne blev udbetalte til:
 2 Enker efter Stationsmestre,
 2 — — Portører,
 2 — — Lødvogtere,
 Enken efter en Overportør,
 — — » Assistent,
 — — » Baneformand,
 — — » Lokomotivfyrbøder,
 — — » Haandværker,
 — — » Depotarbejder,
 — — et Stationsbud og
 — — en Matros.

Status

den 31. Marts 1922.

Beholdninger.	Kr. Ø.
Beholdning i den danske Landmandsbank	73. 26
Obligationer til paalydende Værdi 20300 Kr. bogført for	20029. 50
	<u>20102. 76</u>

Gæld.

Fondets Kapital	20029. 50
Beholdning til Disposition	73. 26
	<u>20102. 76</u>

København, den 31. Marts 1922.

Andersen Alstrup.

Toldberg,
Skr.

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag.

København, den 21. April 1922.

Oscar Larsen. C. Wieth.

Hjalmar Hansen, 1. Kl. Kolonialforretning

Istedgade 32.

(Fotoartikler)

Specialitet: Java Mocca Kaffe.

HATTE
SKJORTER
SLIPS

MAGASIN OSBORNE

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

Egen Import
derfor billigst

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. Rabat.

Meddelelse til alle Jernbanefunktionærer.

Paa Grund af de vanskelige Tider, anbefaler vi vort 1. Kl. Herre- og Dameskræderi efter Maal til billigste Priser i Byen. En fin blaa engelsk Serges Habit 95 Kr. Altid billigst da vi selv forarbejder.

Pasning garanteres. :: Kredit indrømmes.

Adelgade 43¹ Kbh. Telefon Palæ 1779 y.

Sofus Andersen

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

Etablissementet

Telef. „Ny Ravnsborg“ Vst. 43

Vesterfælledvej 80—82. København

anbefales ærede Fagforeninger til
Møder og Baller.

Ærb. I. C. Christoffersen.

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.

Stort Udvalg.

Underbeklædning — Strømper — Sokker

1ste Kl.s Kolonial,

I. P. Madsen, Arkonagade 21.

BILLIGSTE PRISER

W. Schabraham

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

1. Klasses Herre- og Dameskræderi

Telefon Vester 1165 v.

VESTERBROGADE 104.

Skotjsreparations Værkstedet Borups Allé 24

anbefaler sig med 1 Klasses Arbejde til neden-
staaende billige Priser: Herre Saaler og Hæle
Kr. 3,75, 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 samvittig hedsfuld Forarbejdning

garanteres.

C. PETERSEN, Skomager.

Th. Langs

Bageri,

Ny Carlsbergvej 11, Tlf Vester 1896 y.
anbefales.

Kun 1ste Klasses Varer anvendes.

Gør Deres Indkøb hos vore Annoncører.

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

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Nærværende Nummer er afleveret
paa Avispostkontoret den 19. Maj



H. J. HANSEN

Skrædermester

38, Sønder Boulevard 38.

Anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd

Telefon Vester 1574 y.

Leverander til Varelatteriet.

Herrernes Magasin

Istedgade 64. Telf. Vester 220 x.

Største Udvalg i **Hatte, Huer** og
Manchetaskjorter.

5 pCt. til Jernbanefunktionærer.

Største Udvalg paa Vesterbro i alle
Slags **Strækhatte.**

Ryg

CREMO

Tobak.

Udsalg

Hatte 3,85

Kjoler 16,85

Bluser 6,15

Nørrebrogade 63,

Hj. af Kapelvej.

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

Announce-Expedition :

Vodroffsvej 3 b. København V.

Telefon Vester 8113 eller Vester 4011.

Kontortid Kl. 10—4.