



23. AARG. N^o 8

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

16. APRIL 1923

KØREPLANSUDVIDELSEN M. M.

For nogle Dage siden kaldte Generaldirektøren for Statsbanerne Repræsentanter for Pressen til sig for at meddele noget om den kommende Køreplans mange og for det rejsende Publikum glædelige Overraskelser.

Af Dagspressen har vi jo alle erfaret, i hvert Fald i store Træk, hvad den nye Køreplan byder paa og formentlig er Udvidelsen tilrettelagt paa den bedste Maade.

Vi har fra Generaldirektoratet modtaget et maskinskrevet Hefte paa 17 Sider indeholdende Oplysninger om alle de Forbedringer som Trafikken vil undergaa.

Det er jo glædeligt, at vi efterhaanden nærmer os den Trafik, der var forinden Verdenskrigen bragte Forstyrrelse ogsaa i dette Forhold, og meget glædeligere vilde det være, om man snart naaede op til at befordre en lignende Mængde Gods som før Krigen i de normale Tider, hvorved formodentlig Statsbanernes Regnskab vilde kunne udvise det Overskud, som man fra forskellige Sider længe saa stærkt mod.

Imidlertid stræbes der henimod, at Befordringen af det rejsende Publikum anlægges paa en saa praktisk Maade som muligt og saaledes at Befordringen ogsaa sker paa den hurtigste Maade. Til dette Formaalets Fremme adskilles paa mange

Banestrækninger Person- og Godstrafikken, hvorved det bliver muligt at fremføre Togene meget hurtigere. En saadan Adskillelse vil saaledes finde Sted paa Kalundborg — Slagelse — Næstved og Skelshorbanen og flere andre Steder.

Formodentlig er det i nogen Grad Konkurrencen med Rutebilerne der driver Statsbanerne til en saadan Omlægning af Driften og antagelig vil Statsbanerne ogsaa faa Glæde af den nye Ordning. — Det er maaske et Spørgsmaal om en videre Adskillelse af Godstransporten fra Persontogene ikke var paa sin Plads, men formodentlig vil dette Spørgsmaal ogsaa en Gang komme frem saaledes at Persontogene kun køre med de Rejsende og deres Gods.

Det er en Masse nye Tog, der skal indlægges og ved Tanken herpaa kan man ikke undlade at beskæftige sig med det Spørgsmaal, om hvorvidt al den Trafik kan bestrides med det forhaandenværende Personale. Maaske er ogsaa den Side af Sagen i Orden og for saa vidt er alt jo godt.

Vi nærer imidlertid en stille Tvivl herom.

Paa et af de større Depoter har man saa vidt os bekendt faaet Besked paa at uddanne et større Antal Remisearbejdere til Lokomotivfyrbødertjeneste, fordi det ellers maa anses for at være ganske ude-

lukket at Depotet vil være i Stand til at udføre den Tjeneste og den Afløsning, der udføres fra dette.

Det er derfor temmelig sikkert at den bebudede Udvidelse af Køreplanen ikke vil bringe Personalet de samme Glæder som de rejsende, men at de tvertimod vil faa vanskeligere Tider i rent tjenstlig Henseende og deraf følgende manglende Frihed. At dette Forhold specielt vil gøre sig gældende i Henseende til Ferieorlov, er vel ret sandsynligt, og at dette igen vil give sig størst Udslag ved de større Depoter, specielt København G. kan vel anses for givet.

Vi vil imidlertid haabe, at der trods den store Udvidelse af Toggangen, vil blive draget Omsorg for, at der i hvert Fald mindst i samme Omfang som tidligere, vil blive bevilget Personalet den nødvendige Permission.

KØRSELSFORDELINGER

I Anledning af at der i 1. Distrikt i København G. og paa Østerbro var sat Rangerture i Kraft som Organisationens skønnede var i Modstrid med Tjenestetidsreglerne, blev der anmodet om Forhandling om de omhandlede Ture.

Denne Forhandling fandt Sted den 7. Februar d. A. og der optoges følgende Forhandlingsprotokol:

Til Stede var:

For Generaldirektoratet:

Generaldirektøren,

Kontorchef K. Jacobi,

Maskiningeniør E. Schmidt,

Assistent L. Larsen.

For Dansk Lokomotivmands Forening:

Lokomotivfører Rich. Lillie,

Lokomotivfører A. Christensen,

Lokomotivfører G. O. F. Lund,

Lokomotivfyrbøder J. Knudsen,

Lokomotivfører K. Johansen,

sidstnævnte førte Protokollen.

Generaldirektøren oplyste, at der til Forhandling forelaa nogle Rangerture paa Københavns Godsbanegaard og Østerbro Station, som

Personalet de paagældende Steder ikke havde kunnet tiltræde. Vilde bede Personalets Repræsentanter udtale sig om Sagen.

Rich. Lillie: De Ture, der her er fort op til Forhandling, maa anses som værende i Strid med Forudsætningerne, hvorunder vi i sin Tid ved Forhandlingen om Tjenestetidsreglerne naaede til Bestemmelserne for Rangertjenesten. De tilrettelagte Ture rummer i sig selv paa Grund af de umaadelig lange Tjenester, som hænder paa enkelte Dage, en Fare for Sikkerheden; her hvor Talen er om eenmandsbetjente Rangermaskiner, maatte man huske, at blot et Øjeblik's Uopmærksomhed fra Rangerførerens Side kan komme til at gaa ud over det ved Rangeringen tjenstgørende Personale. Maatte pege paa, at i lange Tider før man fik Tjenestetidsregler, havde den daværende Generaldirektion givet Regler, saaledes at en Rangerfører kom under en særlig Beskyttelse ved, at han den Gang, hvor Rangertjenesten langt fra var saa intensiv som nu, ikke maatte have mere end 8 Timers Tjeneste. Da man senere fik Regler, tog man Hensyn til denne Tjenestes særlige Karakter, og satte det maanedlige Timetal til 195 Timer, og man fastsatte samtidig Timetal for den enkelte Dag til 7 Timer samtidig med, at man ved Nattjenesten yderligere beskyttede ved særlige Bestemmelser; maatte pege paa den Fare, der kunde ligge i, at Personalet ikke var frisk. Skulde iøvrigt oplyse, at det ikke var det maanedlige Timetal, man ved nærværende Ture beklagede sig over, men den Maade, hvorpaa enkelte Dage var tilrettelagde, man ankede over. Skulde henlede Opmærksomheden paa de enkelte Dage i Turen, f. Eks. Tirsdagen paa 1. Optræk, naar man her tager i Betragtningen, at Tjenestemanden skal staa op Kl. 4 $\frac{1}{2}$ Fm. for at møde til Morgentjeneste i ca. 4 $\frac{1}{2}$ Time, og han derefter om Eftermiddagen skal møde til ca. 7 Timers Tjeneste til Midnat; det samme gør sig gældende for andre Ture, hvor man giver 12 Timers Tjeneste paa en eenmandsbetjent Rangermaskine, det er en Tjenestetid, man aldrig tidligere har staaet overfor. Det er muligvis under Tryk af Sparekommissionen, at disse Ture er blevne til, men man maa gøre sig det klart, at det er urigtigt at behandle Mennesker saaledes; thi der ligger et Faremoment i at tilrettelægge den Art af Tjenester.

Skulde endvidere pege paa Fridagenes Tilrettelægning, der var uheldig. Der findes Fridage med 8 Dages og med 3 Dages Mellemrum, og saaledes ikke en ugentlig Fridag.

J. Knudsen gjorde opmærksom paa, at man tilrettelagde Nattjenesten med 7 Timers Tjeneste, medens Dagtjenesten lagdes med færre Timer; fandt den Tilrettelægning uheldig.

Rich. Lillie: Angaaende Rangerturen paa Osterbro skulde han gøre opmærksom paa, at det Personale, der gjorde Tjeneste i den Rangertur, hvorom Talen var, arbejdede under særlig vanskelige Forhold; man rangerede ud over Færgetogvejen og ud i Ankomstsporet fra Nørrebro Station, man havde her ofte været ude for Uheld, hvad der havde bevirket, at man paa dette farlige Sted havde anbragt en Portør med den Opgave at advare Rangerføreren; nu har Sparekommissionen imidlertid strøget denne Post, og man maa være forberedt paa, at der her lurer en Fare; det er derfor alene af den Aarsag uforsvarligt at paalægge Personalet enkelte Tjenestedage med en Tjeneste som den foreliggende; maatte henlede Herr Generaldirektørens Opmærksomhed paa dette Forhold.

G. O. F. Lund ønskede at faa oplyst, om Turene var tilrettelagte efter de gamle Tjenestetidsregler eller efter Reglerne i Ordre A. Fandt det ganske urimeligt at tilrettelægge en Tjeneste paa en eenmandsbetjent Rangermaskine, der gav en længere daglig Tjeneste, end den der gives paa en tomandsbetjent Maskine.

Generaldirektøren skulde gøre nogle almindelige Grundbetragtninger til de fremsatte Udtalelser: Formaålet med de ændrede Regler var at faa Tjenestetiden sat op for derigennem at opnaa Bespareser. Naar Tjenestetiden paa Rangermaskiner var sat til 195 Timer, var det Meningen, at der skulde kunne køres i disse Timer, man fastsatte dog Regler for at arbejde efter dem, syntes derfor, at det var en forkert Grundopfattelse af Reglerne, der gjorde sig gældende. Ved Instruksen af sine forskellige Myndigheder har Administrationen naturligvis paalagt disse at søge at faa det mest mulige Arbejde udført. Der er fastsat absolute Grænser, der ikke maa overskrides, og disse er mig bekendt overholdt. Kan man indenfor de gældende Regler opnaa noget, der er bedre for Personalet, er det enhver Administrations Pligt at gøre det; dette er udtrykt i Ordene »saa vidt muligt«. Dog maa Hovedreglen ikke krænkes. Naar Lillie anførte, at Turenes Tilrettelægning var i Strid med de truffne Aftaler, vidste Generaldirektøren ikke, hvad der sigtedes til, kunde ikke tænke sig, at der forelaa Aftaler imod Hovedpunkterne i Ordren, det maatte være en Misforstaaelse; det er en Administrations Pligt at spare, og der er taget Hensyn til Faremomentet og til Beskyttelse for Føreren af eenmandsbetjente Rangermaskiner ved Reglerne. Hvortil har man en Bestemmelse, naar den ikke maatte anvendes. Ser man paa de enkelte Dage, maa det erkendes, at der er nogle strenge Dage, men de kommer dog ikke igen mere end et Par Gange i Løbet af 4 Uger, og saa vidt Ge-

neraldirektøren havde set, har der været en god Hviletid før og efter Tjenesten disse Dage; det er dog ikke gammelt Personale, der kører i disse Ture; saadan en enkelt Dag maa kunne tages. Hvad Fridagene angaar, ligger disse ikke saa daarligt. Forholdet her var ikke enestaaende, det var noget, som alt Personale var udsat for. Fridagene bør saa vidt muligt gives regelmæssigt; er dette ikke tilstræbt her, er der muligt noget at ændre, i modsat Fald maatte Personalet tage saadanne Ulemper med. Personalet faar deres 4 Fridage. Vilde bede Maskiningeniør Schmidt om at udtale sig, om der kunde foretages Ændringer i Turene uden Personaleforøgelse.

Maskiningeniør Schmidt: Det har været overvejet, men det har vist sig ganske umuligt at tilrettelægge Turene bedre. Delt Tjeneste var nødvendig, naar Føreren kun maatte have 7 Timers samlet Tjeneste. Indenfor de givne Rammer kan Turene ikke omlægges, saaledes at de lange Tjenestedage undgaas, uden at det kræver mere Personale; med Hensyn til Timerne om Natten, var det vanskeligt at lægge dem anderledes, mente iøvrigt, at Afsløningstiderne laa bedst, som de laa. Fordelingen af Fridagene kan ikke være anderledes. Var iøvrigt villig til at modtage Forslag fra Personalet om Ændringer indenfor Personale-Grænserne.

Rich. Lillie kunde ikke være enig med Generaldirektøren i de fremsatte Grundbetragtninger. Generaldirektøren sagde, at man maatte udnytte Personalet, jo det mærker vi paa Turene (*Generaldirektøren:* Det ligger langt fra mig at være Slavefoged), men jeg maa nu fremdeles mene, at man lader de omtalte Faremomenter ude af Betragtning. Man kan ikke se bort fra, at Personalet paa Rangermaskinen arbejdede under ganske andre Forhold end det øvrige Personale, der er beskæftiget ved Rangeringen. Da man i sin Tid forhandlede om de generelle Regler for Tjenestetiderne, havde man ganske glemt Reglerne for Rangertjenesten; citerede efter Forhandlingsprotokollen nogle Udtalelser om dette Spørgsmaal, men Generaldirektøren havde ved denne Lejlighed udtalt, at de nærmere Bestemmelser vilde blive givet i Instruks til Distrikterne. Var ogsaa bekendt med den udsendte Instruks, men maatte holde for, at Distrikternes Tilrettelægning af Turene var imod de givne Forudsætninger. Man vilde aldrig for denne særlige Tjeneste godkende, at man kunde anvende Personalet indenfor samme Døgn til 12 Timer ved Rangertjenesten, Tjenesten skal saa vidt muligt være samlet og maa ikke være over 7 Timer, det være sig ved samlet som ved delt Tjeneste.

Generaldirektøren: Jeg har den største Re-

spekt for Lokomotivmændenes Arbejde og deres Organisation, det har jeg givet Bevis paa gentagne Gange, jeg gaar ikke med til noget, der kan medføre Fare; hvis det kan siges med Rette, ligger Sagen andelede, ja selv hvis der kun var Tale om inhumane Tjenester, men jeg kan ikke anse den tilrettelagde Tjeneste for uforsvarlig og inhuman. Naar vi har faaet en uddvidet Tjenestetid, er det en Pligt for Administrationen at udnytte den saa meget som for- svarligt.

Aug. Christensen omtalte Forholdene paa Østerbro Station, mente det var uforsvarligt at give Tjenester som de omhandlede; der er alle Betingelser til Stede, for at Uheld kan opstaa. Jeg har selv været Genstand for et ret stort.

Generaldirektøren: Jeg gaar ud fra, at Distriktet vil overveje Tjenesten for Maskinen ved Østerbro. Om den interne Instruktion til Distrikterne vil jeg kun sige, at Instruksen udgjorde et Supplement til, ikke en Ændring af noget i Ordren. Det kan derfor ikke siges, at Ordren ikke gælder for Lokomotivpersonalet, men derimod Instruksen. Det kan heller ikke erkendes, at Distriktet paa noget Punkt har overskredet Instruksen. 7 Timer er naturligvis kun Grænsen for den *sammenhængende* Tjeneste paa eenmandsbetjente Lokomotiver, idet Grænsen jo ellers ifølge Ordren er 195 Timer pr. Maaned, hvilket svare til $7\frac{1}{2}$ Time daglig.

G. O. F. Lund maatte hævde, at den Slappelse, Lokomotivmanden kunde være ude for efter en streng Tjeneste, rummede en Fare, og man kan ikke ved at tiltræde Turene paatage sig Medansvar for mulige Uheld.

Rich. Lillie antog, at man ved at sætte en Mand ind i Turen paa Godshanegaarden kunde komme ud over de uheldige Forhold.

Generaldirektøren vilde undersøge Sagen og skulde derefter træffe Afgørelse.

Hermed sluttede Forhandlingen.

Protokollen over Forhandlingerne viser ingen Imødekommen overfor Organisationen og man ventede derfor heller ingen særlig imødekommende Afgørelse paa Spørgsmaalet. Det er jo snart ligemeget hvor skrappt en Tur tilrettelægges, naar kun det maanedlige Timeantal overholdes, saa kan en Dag eller flere Dage være aldrig saa skrappe, det faar være, hvis en Løttelse koster Penge.

Det vilde selvfølgelig blive Tilfældet

her. og Afgørelsen, som Generaldirektoratet tilstillede Organisationen den 4. April havde følgende Indhold:

Under Henvisning til den den 7. Februar d. A. med Dansk Lokomotivmands Forening førte Forhandling angaaende Rangerturene paa Københavns Godsbanestation og Østerbro Station skal man med Bemærkning, at Afgørelsen af de af Foreningen rejste Spørgsmaal vedrørende Rangertur Nr. 2 paa Østerbro Station i Overensstemmelse med de af Foreningens Formand ved Afleveringen af et Andragende bl. a. om Indførelse af 2 Mands Betjening i bemeldte Tur udtalte vil blive udsat, indtil Behandlingen af dette Andragende er tilendebragt, herved meddeles følgende:

Man kan ikke erkende, at den af Personalet paaklagede Deling af den daglige Tjeneste i nogle af Turene med eenmandsbetjente Rangerlokomotiver er i Strid med Tjenestetidsreglerne eller disses Forudsætninger; naar man nemlig er indgaaet paa, at Rangertjeneste paa Døgnmaskiner *saa vidt muligt* skal være samlet, er det ved de understregede Ord tikendegivet, at Forudsætningen herfor bl. a. er den, at der ikke derved paaføres Statsbanernes Ulemper el- Udgifter af Betydning. En Omlægning af de heromhandlede Ture saaledes, at Deling af Tjeren undgaas, vil imidlertid kræve mere Personale og derved vil det maanedligt præsterede Antal Tjenestetimer, som allerede ligger betydeligt under 195, blive yderligere formindsket. I øvrigt skal man henlede Opmærksomheden paa, at Deling af Rangertjenesten i de paagældende Ture med Undtagelse af Afsløreturen kun finder Sted nogle faa Gange i Løbet af 4 Uger.

Man kan derhos ikke give Foreningen Medhold i, at Længden af Tjenesten paa de Dage, hvor en saadan Deling forekommer, er i Strid med Tjenestetidsreglerne, idet man i saa Henseende skal henvise til, at Længden af den daglige Tjeneste for Rangerpersonalet kun er begrænset ved Reglen i Ordre A 18, Afsnit 3), 2. Stk., Side 194, om, at Maksimumstjenesten for det kørende Personale som Regel ikke maa overskride 12 Tjenestetimer, suppleret med Bestemmelsen i den efter Aftale med Foreningen udsendte Instruktionsskrivelse til Distrikterne om, at Rangertiden (Forberedelses- og Afslutningstjeneste fraregnet) ved *sammenhængende* Rangertjeneste med eenmandsbetjente Lokomotiver ikke maa overskride 7 Timer og med tomandsbetjente Lokomotiver ikke 8 Timer.

For saa vidt Foreningen endvidere har besværet sig over Beliggenheden af Fridagene i oftnævnte Rangerture, skal man udtale, at der

ved Turenæs Tilrettelægning er sikret Personalet 4 Fridage i Løbet af 28 Dage, og at der ved Fordelingen af Fridagene i det hele er taget saa meget Hensyn til Personalet som efter Omstændighederne muligt. Hvad særlig angaar Klagen over, at der i Rangertur Nr. 1 paa Østerbro Station findes Fridage med en Længde af 34 Timer, skal man bemærke, at da Tjenesten før og efter disse Fridage henholdsvis afsluttes og paabegyndes paa saadanne Tidspunkter, at det i Medfør af Bestemmelsen i Ordre A 19, 2. Stk., vilde være berettiget at indskrænke Fridagenes Længde til 33 Timer, maa man anse Besværingen for uberettiget.

I Henhold til det foranførte maa man fastholde, at de onnmeldte Ture ikke paa noget Punkt er i Strid med Tjenestetidsreglerne eller disses Forudsætninger, og da de iøvrigt ikke skønnes at kunne betegnes som inhumane, end-sige uforvarselige, saaledes som af Foreningen paastaat, har man ikke ment, at der foreligger Anledning til at ændre dem.

Uden at vi iøvrigt agter at komme ind paa denne Afgørelse i Øjeblikket, maa vi dog udtale vor Forbavelse over, at man har ment det naturligt, at kunne bifalde en Forlængelse af Rangertjenesten, naar den er delt, til 12 Timer. Tager man i Betragtning, at almindelig Togtjeneste ingen Sinde maa være over 10 Timer uden passende Afbrydelse, og at den med en saadan som Regel ikke maa overskride 12 Tjenestetimer synes Afgørelsen os urimelig.

Ved Rangertjenesten sker der en Forøgelse af Tjenestetiden paa ca. 72 pCt., naar man gaar fra samlet Tjeneste til delt, medens den for anden Tjeneste er 20 pCt.

RAADIGHEDSTJENESTEN

PROTOKOL over

Forhandling fort den 14. Februar 1923 mellem Generaldirektoratet for Statsbanerne og Dansk Lokomotivmands Forening angaaende Beregning af Lokomotivpersonalets Raadighedstjeneste.

Til Stede var:

For Generaldirektoratet:

Generaldirektøren,

Maskindirektør A. Floor,

Kontorchef K. Jacobi og

Fuldmægtig André Jensen.

For Dansk Lokomotivmands Forening:

Lokomotivfører Rich. Lillie,

Lokomotivfører C. A. Lillelund,

Lokomotivfører C. M. Christensen,

Lokomotivfyrbøder J. Boyesen og

Lokomotivfører K. Johansen,

sidstnævnte førte Protokollen.

Generaldirektøren: Den Forhandling, som jeg i Dag byder Dem velkommen til, afholdes i Anledning af Foreningens Skrivelse af 23. August 1922. Generaldirektøren oplæste denne Skrivelse og citerede de Udtalelser, der var faldne vedrørende Spørgsmaalet ved Forhandlingen den 3. November 1921 mellem Generaldirektoratet og Foreningens Repræsentanter. Generaldirektoratet havde efter Modtagelsen af Foreningens Skrivelse forespurgt Distrikterne, hvorledes Forholdet praktiseredes, og det er derved oplyst, at 3. Distrikt har fastsat bestemte Dele af Raadighedstjenesten som fuld Tjeneste, medens de to andre Distrikter lader Lokomotivpersonalet opføre det egentlige Arbejde, der eventuelt udføres under Raadighedstjeneste, paa Lokomotivførerrapporterne i hvert enkelt Tilfælde og beregner den hertil medgaaede Tid som fuld Tjeneste. Sparekommissionens Bemærkninger om Raadighedstjeneste i 1. Betænkning Side 16, forstod Generaldirektøren saaledes, at man for at opnaa Ret til at regne Raadighedstjeneste som fuld Tjeneste skulde op paa Normen 260 Timer, men at man for Personale, der er paa en lavere Norm, maa indskrænke sig til at regne det egentlige Arbejde, der maatte forekomme under Raadighedstjenesten som fuld Tjeneste. Mente ikke, at Modtagelse af nogle Telefonmeldinger kunde betegnes som egentligt Arbejde, men dersom Arbejdet ved Telefonvagt kan karakteriseres som egentligt telefonisk Arbejde, maa det ogsaa beregnes saaledes.

Rich. Lillie: Naar Foreningen har rejst dette Spørgsmaal, saa skyldes det, at man ude i Distrikterne ikke tog Hensyn til Raadighedstjenestens Beskaffenhed, men tilrettelagde al Raadighedstjeneste som $\frac{2}{3}$ Tjeneste. Ved Forhandling om Sagen i 1. Distrikt havde Distrikthefen stillet sig særlig uvillig. Ved Forhandlingen i 3. Distrikt var der vist mere Imødekommethed, og man var her naaet til det Resultat, at faa fastsat Dele af Nedbrudsraadigheden som fuld Tjeneste. Maatte henlede Opmærksomheden paa, at Foreningen ikke havde tiltraadt Spørgsmaalet om $\frac{2}{3}$ Tjeneste. Omtalte Raadighedstjenesten og hvorledes denne havde været at betragte i Modsætning til Nedbrudsreserven. Nedbrudsreserven er i Virkeligheden Statsbanernes Redningskorps, og denne kan ik-

ke med Rette indordnes under Begrebet Raadighed, og vi kan ikke godkende den som $\frac{2}{3}$ Tjeneste; naar den nu beregnes som saadan, maa det skyldes, at Sparekommissionen ikke er gjort bekendt med Nedbrudsreservens særlige Betskaffenhed.

Maskindirektøren: Det er rigtigt, at man tidligere har skelnet mellem Raadighedstjeneste og Nedbrudsreserve, men det blev kun gjort for at være sikker paa, at Nedbrudsreserven var til Stede, idet Forholdet den Gang var det, at Trafikafdelingen ofte anvendte ogsaa Nedbrudsreserven til Særtogskørsel; nu er man gaaet bort herfra. Om Nedbrudsreserven er mere anstrengende end anden Reservetjeneste, skulde Maskindirektøren ikke udtale sig om, men der er muligvis Steder, hvor der findes mere Arbejde under Nedbrudsreserven end andre Steder; man kunde muligvis pille nogle af disse ud og her gaa bort fra, hvad man kalder Raadighed, og saa iøvrigt beregne det egentlige Arbejde som fuld Tjeneste.

Generaldirektøren ønskede Oplysning om Forskellen paa Nedbrudsraadighed og anden Raadighed.

Rich. Lillie: Nedbrudsraadigheden er forbunden med Telefonvagt; det paagældende Personale skal, foruden at modtage Telefonmeldinger og eventuelt lade disse gaa videre, passe Nedbrudsmaskinen og til enhver Tid være klar til at køre ud, kort sagt under mange Forhold selv træffe fornødne Foranstaltninger i Modsætning til det Personale, som er til Raadighed. Dette kan sove, forlade Opholdsværelserne og iøvrigt indrette sig efter eget Forgødtbefindende, blot det bliver paa Tjenestestedet.

Generaldirektøren kunde ikke se, at der her-efter var anden Forskel end at Personalet som Følge af, at det under Nedbrudsraadighed muligvis udførte noget mere egentligt Arbejde end under anden Raadighed, skulde have en større Del af Tjenesten beregnet som fuld Tjeneste. Mente, at Sparekommissionen havde den Opfattelse, at Telefonvagt kan færenes med Raadighedstjeneste, og vilde forøvrigt finde det noget smaaligt, om en Telefonopringning skulde kunne forandre Tjenestens Karakter.

C. M. Christensen omtalte Forholdene paa Kh. Gh., hvor de store Forhold gjorde, at Nedbrudsreserven ofte var fuldt optaget i hele Reservetiden. Maatte endvidere hævde, at man under Forhandlingerne paa Kristiansborg om Tjenestetidsspørgsmaalet havde faaet den Opfattelse, at Reserve ikke var det samme som Raadighed, og at $\frac{2}{3}$ Tjenesten kun omfattede Raadighedstjenesten; der er en Forskel paa Karakteren af Raadigheds- og Nedbrudstjenesten.

Generaldirektøren citerede Sparekommissionens Udtalelser om Raadighedstjenesten, hvoraf bl. a. fremgaar, at Kommissionen havde været bekendt med den tidligere Beregning af Lokomotivpersonalets Raadighedstjeneste. Mente at man, hvad man end kaldte den her omhandlede Tjeneste, ikke kunde komme bort fra, at den faldt ind under, hvad der af Sparekommissionen ansaas som Raadighedstjeneste.

Rich. Lillie: Jeg maa gøre opmærksom paa, at man ikke har tiltraadt denne Opfattelse; den Bedømmelse, Sparekommissionen her har gjort, savner saglig Indsigt. Omtalte Vigerslev Ulykken, og paaviste, at man ved denne Lejlighed ikke havde haft nogen Nedbrudsreserve ved Haanden, og at man da maatte tage tilfældigt Personale; paapegede, hvad Følgerne heraf let kunde blive. Hævdede, at man ved at anordne $\frac{2}{3}$ Tjeneste undergravede Personalets Agtpaa-givenhed for Nedbrudsreservens Betydning.

Generaldirektøren: Da Vigerslev Ulykken fandt Sted, regnedes Nedbrudsreservens Tjeneste dog som fuld Tjeneste, men dette har altsaa ikke forhindret, at de var fraværende.

C. A. Lillelund drog nogle Sammenligninger med tidligere Forhold og maatte holde for, at der var en væsentlig Forskel paa, om det var Togpersonale eller Lokomotivpersonale, Talen var om, stod uforstaaende over for Generaldirektørens Opfattelse af Sagen.

Rich. Lillie henviste til, at i sin Tid ved Forhandling om Tjenestetidsreglerne hos Statsministeren, havde denne henvist saadanne Spørgsmaal til nærmere Drøftelse med Etatscheferne.

Maskindirektøren: Er det rigtigt, at man anvender Nedbrudsreserven i saa udstrakt Grad som anført, burde man maaske saa vidt muligt helt fritage denne Reserve for Arbejde, saaledes at de paagældende blot havde at holde sig klar til at køre, naar der er Brug for dem, og lægge Arbejdet over paa dem, der har anden Raadighedstjeneste.

Rich. Lillie omtalte, hvorledes man flere Steder f. Eks. i Struer anvendte Nedbrudsreserven til Ranging i Kulgaarden, paaviste det uheldige heri og maatte hævde, at man mere og mere bibragte Personalet Indtryk af, at Ledelsen ikke regnede den Tjeneste som værdifuld, hvor man skulde ud og assistere ved Uheld, Ulykker eller Uregelmæssigheder i Driften, og at det er uforsvarligt at bihinge Personalet saadanne Indtryk i Tilfælde, hvor det drejede sig om at bringe Hjælp. Men der er jo Forskel paa, hvorledes man opfatter Ansvaret.

Generaldirektøren: Administrationen skal nok selv tage sig af Ansvaret for Driften. Ønsket

om at faa udskilt en Del af Raadighedstjenesten som effektiv Tjeneste kan ikke imødekommes; man maa, dersom der forekommer egentligt Arbejde under Raadighedstjenesten i Overensstemmelse med Reglerne i Ordre A 18 beregne det i hvert enkelt Tilfælde.

Rich. Lillie omtalte de under Forhandlingerne om Tjenestetiden faldne Udtalelser om Raadighedstjeneste og forespurgt, hvorvidt der var givet Distrikterne Paalæg om ved Turenos Tilrettelægning at tage Hensyn til, hvis der under Raadighedstjeneste udføres Arbejde.

Generaldirektøren: Nej, ikke udover det i Tjenestetidsreglerne indholdte om, at egentligt Arbejde under Raadighedstjeneste skal medregnes som fuld Tjeneste.

Rich. Lillie: Er Generaldirektøren indforstået med, at Foreningen ikke har tiltraadt Bestemmelsen om $\frac{2}{3}$ Beregningen.

Generaldirektøren: Ja, det fremgaar jo af Forhandlingsprotokollen, men jeg maa fremdeles fastholde, at de enkelte Arbejder under Raadighedstjenesten maa beregnes for sig.

Rich. Lillie: Hvem skal kontrollere disse Tider, det kan jo f. Eks. passere, at Nedbrudsreserven fungerer som Lokomotivmester, dels naar denne har Fridag, er fraværende eller efter denne Foresattes Tjenestes Ophor.

Generaldirektøren: Det Spørgsmaal kommer man vel nok over.

Rich. Lillie: Jeg vil henlede Opmærksomheden paa, at en saadan Ordning vil give Anledning til mange Uoverensstemmelser, som vil adskille Administration og Personale.

Generaldirektøren: Det mener Distrikterne ikke, men skulde det vise sig, maa man overveje Spørgsmaalet paany.

C. M. Christensen: Da Sparekommissionen behandlede dette Spørgsmaal, maa den kun have tænkt paa Togpersonalet, der kun har Raadighed enkelte Dage og intet Arbejde har under denne Tjeneste; for Lokomotivpersonalet er et andet Forhold til Stede; de kan have Raadighed hver Dag og kan saaledes i en Maaned komme op paa 312 Timers Tjeneste, medens den højeste Tjenestenorm kun er 260 Timer.

Generaldirektøren: Et saadant Tilfælde vil formentlig aldrig komme til at foreligge i Praxis. Som Sagen staar, ønsker man altsaa at faa Nedbrudstjenesten beregnet som fuld Tjeneste eller at faa fastsat en bestemt Del af Nedbrudstjenesten som fuld Tjeneste. Dette kan jeg ikke gaa med til. Det Personale, som har Raadighedstjeneste, maa notere den Tid af denne, der

medgaar til effektiv Tjeneste, for at denne kan blive dem godskrevet.

Rich. Lillie: Det er beklageligt, at Generaldirektøren indtager en saa lidet forstaaende Stilling over for dette Spørgsmaal, men jeg vil gerne til Slut sige, at vi i dette Spørgsmaal bliver uretfærdigt behandlet, og vi forstaar, at Uretfærdigheden i Øjeblikket har Ret, men vi haaber paa bedre Tider, hvor Retfærdighed og saglig Bedømmelse atter bliver bestemmende.

Generaldirektøren: Hermed betragter jeg Forhandlingen som sluttet.

Hermed sluttede Forhandlingen.

Vi skal i et følgende Nummer beskæftige os med dette Spørgsmaal, thi den Afgørelse der nu er truffet kan Organisationen ikke betragte som den endelige, i hvert Fald vil Sagen senere blive taget op til Behandling.

FÆLLESUDVALGET

I.

Under 27. Februar d. A. har Finansministeriet tilskrevet Fællesudvalget saaledes:

»I Skrivelse af 2. f. M. har Fællesudvalget til Finansministeriet besvaret sig over den Maade, hvorpaa Statsbanerne har beregnet Time- og Dagpenge i Tilfælde, hvor det for en Udstationerings Afbrydelse er tilkendegivet vedkommende Tjenestemand, at han inden 48 Timer skal vende tilbage til Udstationeringsstedet.

I denne Anledning skal man herved meddele, at man maa anse det for rettest, at nævnte Sag behandles af Ministeriet for offentlige Arbejder, og at den derfor er overgivet bemeldte Ministerium til videre Behandling.«

II.

Under 4. April d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder tilskrevet Fællesudvalget saaledes:

»I en hertil indsendt Skrivelse af 29. December f. A., J. Nr. 69, har Fællesudvalget anholdt om, at den ved Statsbanerne hidtil gældende Ordning vedrørende Tildeling af Jubilæumsgratier til Tjenestemænd maa blive ændret derhen, at alle Tjenestemænd ved Statsbanerne uden Hensyn til, hvilken Lønningsklasse de tilhører, paa 25 Aarsdagen for deres

Ansættelse ved Banerne maa erholde en Paa-skønnelse i Form af en Maanedes Gage samt efter 40 og 50 Aars Ansættelse to Maaneders Gage, hvorhos Udvalget har udtalt Ønsket om, at de nu ydede Jubilæumsdiplomer fremtidig maa blive afskaffede.

I denne Anledning skal man, efter at Sagen har været gjort til Genstand for Overvejelse, herved meddele, at man ikke har ment at kunne imødekomme Andragendet.

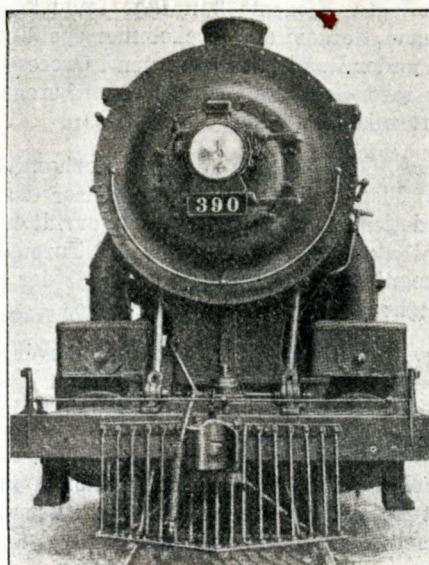
AMERIKANSK MODERNISERING AF ÆLDRE LOKOMOTIVER

(Ved Otto Bendixen)

(Fortsat).

Ved den her beskrevne amerikanske Modernisering af ældre Lokomotiver har det ikke vist sig nødvendigt at forandre paa Smøresystemet til de indvendige Slidflader. De gamle 3 Rørs Smøreapparater er bibeholdt og Olieforbruget er det samme som før Moderniseringen. Foruden Fordelene, bedre Økonomi, større Trækkevne, mindre Fyrpersonale og samme Olieforbrug kommer, at den ovennævnte Omforandring er overordentlig billig i Forhold til Anskaffelsen af helt nye Cylindre. Vægten af helt nye Cylindre kommer paa omkring 24000 pound, medens de ovenfor beskrevne »Universal Gliderkasser og Glidere« kun vejer omkring 2500 pound. Der er saaledes sparet alene paa Støbegods 21500 pound, hvortil saa kommer kostbar Bearbejdning og Montering.

Fig. 1. „Delaware, Lackawanna and Western Railway“ Lokomotiv set forfra med gamle Cylindre og nye „Universal“ Glidekasser og Glidere.



ser og Glidere« kun vejer omkring 2500 pound. Der er saaledes sparet alene paa Støbegods 21500 pound, hvortil saa kommer kostbar Bearbejdning og Montering.

Fig. 1 og 2 viser en af »Delaware, Lackawanna and Western Railway's« mindre Persontogsmaskiner af American Typen (2 B) med 558,7 mm Cylindre og 660,3 mm Slaglængde. Maskinen har tidligere været betegnet som en »Kulsluger«, medens den nu er undergaaet samme Forbedring som Banens øvrige ældre Ma-

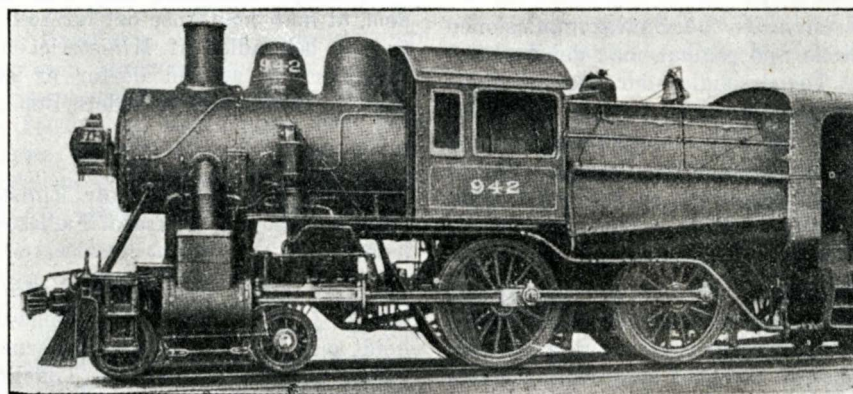


Fig. 2. „American“ eller 2 B Lokomotiv fra „Delaware Lackwanna and Western Railway“ udrustet med Overheder og „Universal“ Gliderkasser og Glidere.

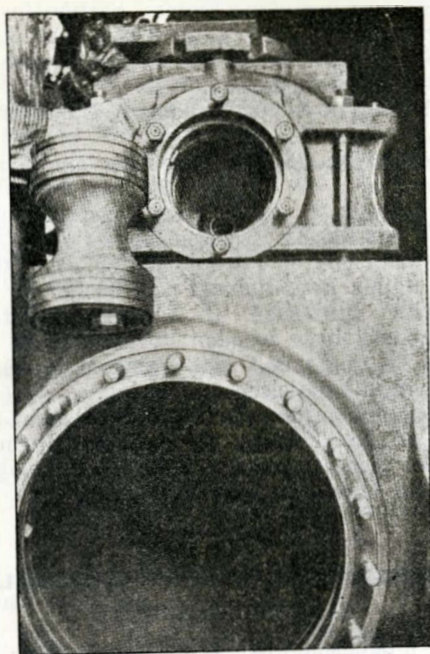


Fig. 3. Gammel Cylinder med „Universal“ Gliderkasse og Glider.

skiner. Fig. 3 viser i større Format samme Maskines høje Cylinder med den paaboltede nye Gliderkasse. Man ser den nye Stempelglider af Blok Typen med 3 Ramsbottom Ringe i hver Ende. Endvidere vil bemærkes, at man paa Grund af Stempelgliderens højere Centerlinie ikke har kunnet føre Gliderstangen koncentrisk gennem Glideren. Dette volder dog ingen Vanskeligheder, saa meget mere, som en eksentrisk Gennemføring er almindelig Praksis, særlig ved de store Stempelglidere paa 304—380 mm Diam. til Mallet Lokomotivernes Lavtrykscylindre.

Foruden det foroven beskrevne »Universal« System har flere andre Metoder været prøvede, saasom »Simplified« og »Modern«. Alle tre har imidlertid den Fejl, at selv om Maskinen kommer til at arbejde med overhødet Damp og de dermed opnaaede Fordele, saa er den ikke helt moderne, idet de lange Dampkanaler, som almindeligvis følger med Brugen af de gammel-dags Fladglidere, bibeholdes, og disse danner et ikke ringe »skadeligt Rum«, som virker nedslaaende paa Cylinderens og Dampens Temperatur til Skade for det økonomiske Resultat.

Mr. Patrick Sheedy, Overmaskinchef ved »The Southern Pacific Railway System« i Los Angeles, Cal., har udtaget Patent paa en endnu bedre Metode til Moderniseringen af Lokomotivcylindre. 30 Lokomotiver af Consolidations Typen (1 D) fra nævnte Bane, samt 4 Persontogs Maskiner af Tin Wheeler (10 Hjuls) Typen (2 C), har undergaaet denne Modernisering.

(Fortsættes).



25 AARS JUBILÆUM

Den 1. Maj kan følgende Lokomotivførere fejre 25 Aarsdagen for deres Ansættelse som Lokomotivmænd.

København G.: J. F. M. Wagner, Stenderupgade 9, 2. Sal, B., L. P. Pedersen, Amager Fælledvej 13, 1. Sal, C., E. L. C. Mathiesen, Hørdumsgade 29, 1. Sal, V., L. V. Aagaard, Ny Carlsbergvej 18, 4. Sal, B., S. B. Jensen, Knud Lavardsgade 1, 1. Sal, B. og N. P. C. Nielsen, Sophievej 10 B, 3. Sal, V.

Aalborg: S. A. Jensen, Louisegade 4, 3. Sal, P. K. Ovegaard, Danmarksgade 25, 2. Sal, og H. P. Hansen, »Irma«, Stenosvej.

Århus: S. A. Stjerno, Assensgade 18, St. og J. G. Schneider, Ingerslev Boulevard 10, 2. Sal.

Nyborg: J. F. Hviid, Højskolehjemmet, Korsgade, C. C. J. Jørgensen, »Solhjem«, Tværvej, H. J. S. Pedersen, Wilsonsvej 10, St. og C. S. Thygesen, Villa »Dyrehauge«, Dyrehavevej.

Skanderborg: S. Andersen, Sølystkvartieret.

Fredericia: R. T. Larsen, Vejlevej 13, St., A. Hansen, Falstersgade 4, 1. Sal og P. C. Christensen, Prinsensgade 85.

Esbjerg: J. H. Pedersen, Finsensgade 58, 1. Sal og N. Nielsen, Exnersgade 14, 1. Sal.

Brande: A. L. Holman, Villa »Højbro«.

Kallundborg: Julius Nielsen, Slagelsevej og F. C. Kunst-Hansen, Strandpromenaden 10.

Langaa: H. J. Zschau.

Korsør: C. L. Jensen, Nyvej 12, 1. Sal, R. Rasmussen, Strandvej 14, 1. Sal og L. H. Mortensen, Dyrhaugesvej 5.

Sønderborg: O. A. J. Hojer, Helgolandsgade 27.

Nykjøbing F.: M. F. Bennekou, Lokomotivremisen.

DELEGERETMØDET.

I Lighed med hvad der tidligere har fundet Sted, vil der i Aar efter Ønske fra flere Afdelinger blive arrangeret en Festlighed i Forbindelse med Delegeretmødet.

Denne Festlighed afholdes Mandag den 23. ds. Kl. 7½ Em. i Forsamlingsbygningen, Østergade, idet der arrangeres Fællesspisning med efterfølgende Bal for de Delegerede og andre af Foreningens Medlemmer med Damer.

Prisen for Fællesspisningen, 2 Retter og Dessert og Bal bliver 5 Kr. pro Persona.

Meddelelse om Deltagelse bedes sendt til Lokfrb. C. Petersen, Lundbyesgade 4, Århus.

Medlemmer med Damer, der ikke ønsker at deltage i Fællesspisningen, kan deltage gratis i Ballet.

FERIEHJEMMET.

Ferie- og Rekreatiohshjemmet modtager Gæster fra 15. Maj.

Prisen for Opholdet paa Hjemmet bliver:

For Medlemmer af D. L. F. 4 Kr. pr. Dag pro persona.

For Medlemmers Børn:

Børn fra 2 Aar til 6 Aar 2 Kr. pr. Dag pro persona.

Børn fra 6 Aar til 10 Aar 2 Kr. 50 Øre pr. Dag pro persona.

Børn fra 10 Aar til 14 Aar 3 Kr. pr. Dag pro persona.

For Opholdet paa Hjemmet i 2 Dage og derunder 5 Kr. pr. Dag pro persona.

For Besøgende 5 Kr. 50 Øre pr. Dag pro persona.

For Besøgendes Børn:

Børn fra 2 Aar til 6 Aar 2 Kr. 50 Øre pr. Dag pro persona.

Børn fra 6 Aar til 10 Aar 3 Kr. pr. Dag pro persona.

Børn fra 10 Aar til 14 Aar 3 Kr. 50 Øre pr. Dag pro persona.

Besøgende ved Ophold paa Hjemmet i 2 Dage og derunder 6 Kr. pr. Dag.

(Ingen Drikkepenge.)

Medlemmers Børn, som er over 18 Aar, betragtes som Besøgende.

Forplejningen paa Hjemmet vil blive følgende:

Fra Kl. 7 Fm. til 9 Fm. Morgendrikke — Kaffe eller The med Brød og Smør.

Fra Kl. 11½ Fm. til 1 Em. Frokost. — 1 lille varm Ret, Brød, Smør og Paalæg (hertil Mælk, Hvidt- eller Skibsol).

Kl. 5 Em. Middag. — 2 Retter Mad og Kaffe.

Foreningen har sørget for Befordring mellem Kalundborg og Hjemmet. Prisen for Befordring er 1 Kr. for Voksne og 50 Øre for Børn.

Henvendelse om Ophold paa Hjemmet sendes til Foreningens Kontor, Vedroffvej 3 b, København V, hvor iøvrigt Oplysninger om Ferie- og Rekreatiohshjemmet vil kunne indhentes.

HJÆLPEKASSEN

Lørdag den 7. April afholdt i København Statsbanernes private Hjælpekasse* (*Vejlekassen*) Generalforsamling i Forbindelse med 50 Aars Jubilæum.

Der var mødt ca. 200 Kredsformænd fra alle Egne af Landet og af alle Tjenestekategorier.

Formanden, Trafikinspektør Arnold Jensen, aabnede Mødet med at mindes Kassens Medstifter og mangeaarige Formand nys afdøde Trafikchef R. T. Hansen. Stationsforstander Vald. Hansen, Bedsted, takkede, fordi man

havde tænkt paa hans Fader. Stationsforstander Diechmann, Eshjerg, mindedes Kassens anden Stifter, den for længst afdøde Stationsforstander Reinhold Jensen, Vejle.

Til Dirigent valgtes enstemmig Baneformand N. F. Nielsen, Vojens.

Formanden aflagde Beretning om Kassens Virksomhed i de forløbne 50 Aar, hvoraf det bl. a. fremgik, at der til 4688 Dødsfald var udbetalt 1 663 740 Kr. Kassen har nu over 13 000 Medlemmer med en Formue paa ca. 570 000 Kr. og en aarlig Renteindtægt paa 28 240 Kr.

Under Drøftelsen af Kassens fremtidige Virksomhed, hvor foruden Formanden en lang Række Talere havde Ordet, fremkom der mange interessante Udtalelser og Forslag.

Sammenkomsten, der fra først til sidst prægedes af en hjertelig og kollegial Stemning, sluttedes med et gensidigt Løfte om forsat Arbejde for Hjælpekassens Fremgang.

REGNSKAB FOR STATSBANEPERSONALETS ULYKKESFORSIKRING

1. DECEMBER 1921—30. NOVEMBER 1922.

	INDTÆGT	Kr. Øre
Saldo fra forrige Aar.	2118. 53	
1. Præmie, indbetalt af Medlemmer	6753. 06	
2. Royal Exchange Assurance:		
Rabat i H. t. Kontrakt	500. 00	
3. Vederlag f. Præmieafk.	315. 50	
4. Erhvervsprovision	155. 00	
5. Erstatninger, Lægehonorar m. v.	1091. 00	
6. Bonus for 1920—21	399. 30	
7. Indvundne Renter	78. 23	
	Ialt	11410. 62

	UDGIFT	Kr. Øre
1. Præmie til Royal Exchange Assurance	6761. 02	
2. Vederlag for Præmieafkortning	303. 50	
3. Erhvervsprovision	40. 00	
4. Erstatninger, Lægehonorar m. v.	1122. 00	
5. Bestyrelsesmøder, Generalforsamling	135. 75	
6. Kontormedhjælp	215. 00	
7. Kontorartikler	36. 00	
8. Stempelmærker	21. 50	
9. Porto m. v.	63. 05	
10. Forskellige Udgifter	140. 25	
Saldo at overføre til næste Aar	2572. 55	
	Ialt	11410. 62

København, den 31 Januar 1923.

Ulsøe-Bruhn.

A. Ohmeyer.

Ovenstaaende Regnskab er revideret og befundet i Orden efter de forelagte Bilag.

Hillerød og Korsør, Februar 1923.

Schack.

Mogens Nielsen.

TAKSIGELSER.

Modtag herved min hjerteligste Tak for de smukke Gaver samt for al udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

A. Rasmussen, Viborg.

Modtag herved min bedste Tak for den smukke Gave samt for al udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

G. Soby, Viborg.

Samtlige Lokoførere og Lokofyrbødere i Vamdrup bedes modtage min hjertelige Tak for den smukke Maade de hædrede mig paa, paa min Jubilæumsdag. Og Tak for den smukke Solvgave med Inskription fra samtlige.

I. R. Larsen og Hustru, Vamdrup.

En hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

K. A. Hansen, København G.

Herved bringes en Tak til alle som paa min Jubilæumsdag viste mig Opmærksomhed.

J. S. Grauballe, København G.

Alle som paa 25 Aarsdagen for vor Ansættelse har vist os venlig Opmærksomhed, bedes herved modtage vor hjerteligste Tak.

S. J. Sørensen og R. Grosen, Aarhus H.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Ronne, Kallundborg.

Til alle der mindedes mig paa min Jubilæumsdag, bringer jeg herved min hjerteligste Tak.

C. J. Olsen.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum.

V. T. E. Lund, Assens.

Min bedste Tak til alle for udvist Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum.

J. C. P. Madsen, Gedser.

For de mange venlige Hilsener, og for al venlig Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag takkes hjerteligst.

C. M. Hojer, København G.

Hjertelig Tak til alle for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

M. Mygind, Korsør.

Hjertelig Tak for al udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum. Særlig Tak til Lokomotivmesteren, Lokomotivpersonalet, Remisearbejdere og Stationspersonalet paa Langaa St. for de smukke Gaver.

L. P. Nielsen, Langaa.

Herved bringer jeg min hjerteligste Tak for al udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum, en særlig Tak til Lokomotivførerne paa Sjælland-Falster, samt til Lokmester og Lokomotivførerne paa Østerbro for de smukke Gaver, der skal være mig en kær Erindring i Fremtiden.

Den 16. April 1923.

K. P. Florentz, Lokomotivfører.

BYTNING

Lokomotivfyrbøder i Lk. ønsker Bytning til Sdb., Had., Ng. eller Kø.

Billet mrk. Lk.

Lokomotivfyrbøder ønsker Bytning fra Sønderjylland til Depot udenfor Sønderjylland.

Billet mrk. »Sønderjylland«.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivførerafdelinger.

Nyborg: Formandens Adresse rettes til: Villa »Dyrhauge«, Dyrehavevej.

Persönalia

Afsked:

Lokomotivfyrbøder udenfor Nummer H. O. C. Kornerup (forhen i Roskilde), efter Ansøgning uden Pension fra 31—3—23.

Afgaaet ved Døden:

Lokomotivfører J. F. Nielsen, Københavns Godsbanegaard, den 27—3—23.



STØT VORE ANNONCØRER

Bemærk · Kiærs · Klæder

HABIT
35 KR.

20 Skindergade 20

HABIT
35 KR.

STOP!!
i Frederiksborggade 12^{Mez}
Konfektions- og Pelsvarelagere
(ved Nørreport)
PAA RATEBETALING
leveres alt i
Damekonfektion, Pelsvarer & Kjoler
Lille Udbetaling — Rentefrit

L. P. Aistrup leve.

rer Søgæsmebl., Divaner, Tæpper.
Spisest., Sovevær, Børne-,
Ungpige- og Bondemøbler
Ratebetaling
TORVEGADE 20
Sporvognsline: 2-9-19

Søgæsmebl.
med Gobelln
45-48 Kr.

Hvorfor gaa
paa Strøget

naar De i
Hovedvagtsg. 4
kan købe
Kurvemøbl.



Hele Sæt
225 Kr.

Ratebet.
indrøm.

til Danmarks
bill. Priser

v. Kg. Nytorv

Statsbanefunktionærer 10 pCt. Rabat

DAMEKONFEKTIONSFORRETNINGEN

„EVA“

ISTEDGADE 67¹

Telf. Vester 5469 y

Ratebetaling — Kontante Priser
5 pCt. paa Ann. + 10 pCt. pr. Kontant

THORKILD HANSEN



Billige Priser - Største Udvalg

Foreningens Medlemmer ydes en Rabat paa 5 pCt.

VESTERBROGADE 24

FALKONERALLE 47 · AMAGERBROG. 125

Nærværende Nummer er afleveret
paa Avispostkontoret den 17. April.

SENKING

GASAPPARATER

med ny
patenteret
Luftblandings
Regulator



GASOVNE

(Hvid Porcelæsemaille)
med Cirkulations-Varmekanaler.

Mindste Gasforbrug

Regelmæssig Varmefordeling —

Stegning paa Rist

Oven, hvori alting lykkes

Skandinaviens største Special-
ndstilling.

Vestergade 2 ligefor
Gl. Torv
Tlf. 14312

Editn Wahl, Lædervareforretning
St. Kongensgade 45
Dametasker

I stort Udvalg fra 6 Kr.
Jernbanefunkt. 5 0/0 Rabat.

TH. TONSGAARDS CIGAR- OG VINHANDEL ANBEFALES

VESTERBROGADE 11 A
Telefon Vester 2636 x

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 8173 eller Vester 8113.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Expedition:

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