



24. AARG. N^o 7.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

2. APRIL 1924

VALGET

Efter fire lange og drøje Aar skal vi igen have Valg. Alle Tjenestemænd har i den nu forløbne Periode, hvor Ministeriet Neergaard har staaet i Spidsen for Landets Styrelse, mærket, at den Politik, der føres i Landet, berører os direkte, enten paa den ene eller den anden Maade. Vor Organisation er som bekendt ikke politisk, vi staar udenfor al Partipolitik; men som Tjenestemand kan man ved en saadan Lejlighed, hvor Landets Politik for de kommende fire Aar skal bestemmes, ikke undlade at gøre Regnebrættet op og spørge: kan vi Tjenestemænd være tjent med, at den nuværende Regering fortsætter, eller skal vi hver for sig bidrage til, ved at kaste vore Stemmer paa Partier, der er mere tjenestemandsvendige, søge at faa skabt et nyt Flertal, af hvilket man kan forvente mere Sympati, mere Forstaaelse af Tjenestemændenes Krav.

Den nu forløbne fireaarige Periode har betegnet en uafbrudt Nedgang for Tjenestemændene i snart sagt alle Retninger. Alt, hvad denne Regering har foretaget sig, er gaaet ud paa at forringe de Kaar, de Goder, Tjenestemændene opnaaede ved Lønningsloven af 1919. Man begyndte med Sparekommissioner, først en for Statsbanerne alene, senere den »store« Sparekommission, der omfattede alle Tjenestemænd, bagefter tog man en Trediedel af Konjunkturtillæget, for endelig paa

Trods af al sund Fornuft at vedtage en Lov, der, skønt Stigning af Dyrtidstillæget, forringer Konjunkturtillæget hvert Kvartal.

I 1925 udløber Loven om Konjunkturtillæget. Kan vi Tjenestemænd med Sindsro se paa, at den nuværende Regering eventuelt ogsaa til den Tid skulde have Magtens Tøjler i Hænde? Vi mener bestemt nej.

Tjenestemændene maa nu kende deres Besøgelsestid og vide, at nu gælder det, nu maa vi, som alle Landets øvrige Borgere, slutte os til Partier, der vil Fremskridt ogsaa for os, og som, naar Konjunkturtillægsloven skal for, ikke vil være med til at bringe Tjenestemændenes økonomiske Vilkaar længere ned, thi det kan Tjenestemændene ikke taale.

Endskønt vor Organisation er upolitisk, kan vi ikke undlade at henlede vore Medlemmers Opmærksomhed paa, at Tjenestemændene af Hensyn til deres egne vitale Interesser bør stemme og stemme paa de Partier, som staar i Opposition til det nuværende Regeringsflertal, med andre Ord paa det radikale Venstre eller Socialdemokratiet.

Som bekendt er vor Organisations Formand opstillet som Kandidat til Folketinget som Repræsentant for det radikale Venstre, og vi henstiller til alle Lokomotivmænd, som stemmer i Østre Storkreds i København, at kaste deres Stemmer paa ham; det maa være i alle Lokomotivmænds

egen velforstaaede Interesse at søge at faa en Repræsentant ind paa Rigsdagen, som er Lokomotivmand.

Lad Valgdagen, den 11. April, betegne et Vendepunkt, lad os Tjenestemænd alle som én, kaste vore Stemmer paa Partier, vi med Grund kan vente vil være med til Fremme og Styrkelse ogsaa af vore Interesser.

Derfor bør alle Tjenestemænd stemme demokratisk.

Stem paa Socialdemokratiet eller det radikale Venstre!

BETJENINGEN AF RANGER- LOKOMOTIVER

I Begyndelsen af Aaret 1923 fremsatte Foreningen en Anmodning til Generaldirektoratet om en Forhandling gaaende ud paa en Drøftelse af den lønningsmæssige Behandling af de ældste Lokomotivfyrbødere.

Henvendelsen gav Anledning til flere Drøftelser mellem Generaldirektøren og Organisationens Formand. — Fra Generaldirektørens Side blev der vist Henvendelsen Forstaaelse, men praktiske Hensyn, som Etatens Chef maatte iagttage, gjorde, at Spørgsmaalets Behandling ved en Forhandling trak ud, idet Generaldirektøren ønskede et nøjere Overblik over Statsbanernes økonomiske Stilling, naar Halvdelen af Driftsaaret var gaaet, da en Imødekommen af Foreningens Anmodning vilde medføre betydelige Udgifter. — Sommeren gik og det meste af Efteraaret ogsaa, nye Henvendelser til Generaldirektøren maatte ske, men endelig blev en Forhandling om dette Spørgsmaal berammet til den 10. November 1923.

Vi optrykker her den ved Forhandlingen optagne Forhandlingsprotokol:

Generaldirektøren bød de fremmødte Repræsentanter Velkommen og meddelte, at Forhandlingen førtes i Henhold til en af For-

eningen under 3. Januar 1923 indsendt Skrivelse.

Naar Forhandlingerne ikke var foregaaet tidligere, var det i Henhold til en med Foreningens Formand truffet Aftale. Oplæste den af Foreningen indsendte Skrivelse og anmodede Foreningens Ordfører om nærmere at fremsætte de Ønsker og Motiver, Foreningen havde, da disse ikke var angivet i Skrivelsen.

Rich. Lillie: Den Sag, hvorom Forhandlingerne i Dag drejer sig, har vi for saa vidt ofte haft Lejlighed til at drøfte med Herr Generaldirektøren, men Sagen som saadan er jo gammel og ligeledes drøftet med Herr Generaldirektørens Forgænger, ligesom Herr Maskindirektøren kan bekræfte, at Spørgsmaalet om Rangermaskinernes Betjening i mange Aar har smertet Lokomotivpersonalet dybt. Lillie gav derefter en kort Oversigt over Spørgsmaalets Oprindelse og paa pegede herunder, hvorledes den tidligere Maskindirektør havde disponeret. Uden Hensyn til at Tiden havde medført en stærk Udvikling ved Trafikkens Forøgelse, ved de større Banegaardes vanskelige Rangerarbejde og ved, at Rangermaskinerne ogsaa var blevet større, bevarer man desuagtet en Lokomotivfyrbøder som ene Mand paa Rangerlokomotiverne, der saaledes maatte udføre Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderarbejde, men for Lokomotivfyrbøderløn. Dette Forhold kalder paa Retfærdighed, og Forholdene for disse Mennesker er ikke blevet bedre efter Lønningsloven, hvor de Natpenge, de tidligere erholdt som Lokomotivførere, blev strøget thi nu ydes Natpenge kun som Lokomotivfyrbødere; Rangergødtgørelse er ligeledes nedsat som Følge af Sparekommissionen, saa Forholdenes Udvikling under Herr Generaldirektøren har bevirket ringere Forhold, hvad vi nu ønsker ændret. Omtalte derefter Forholdene i Udlandet, hvor man alle Vegne anvendte tomandsbetjente Rangerlokomotiver med Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder, kun de danske Statsbaner anvender Betjeningen med 1 Mand. — Det kan maaske tjene til lidt Ære for saavel Administrationen som for Lokomotivpersonalet, at saadanne Forhold hidtil har kunnet lade sig gøre, men man bør ogsaa vise Førerne af Rangerlokomotiverne Hensyn. — Skulde erkende, at Generaldirektøren havde vist Sagen sin Forstaaelse, vi har jo tidligere opnaaet noget paa dette Omraade, men Tilbudet om Mellemstillingen havde vi ingen Tillid til.

Saa vidt han havde faaet oplyst, findes der i Øjeblikket over 200 Lokomotivfyrbødere, til Stadighed gør Tjeneste som Fører af Rangerlokomotiverne, og det maa dog erkendes, at Kategori i et saadant Omfang anvendes i en Gerning, som ikke er i Overensstemmelse med de-

res Stillingsbetegnelse. Vort principielle Ønske er, at Rangerlokomotiverne betjenes med 2 Mand, hvoraf den ene er Lokomotivfører. Mellemstillingen har vi, som jeg før har sagt, ingen Tillid til; thi man vil i Anvendelsen af disse gaa meget vidt ved i stor Udstrækning at anvende dem som Fører ved Stræknings-tjenesten, og vi ser allerede nu, at man ofte, saa ofte, at gamle Tider ligesom vender tilbage, anvender Lokomotivfyrbødere som Fører paa Strækningen. Men vi er ogsaa klar over, at Generaldirektøren har store Vanskeligheder og at navnlig en Forøgelse af Tjenestemændenes Antal vil møde Kritik, men de her paa-klagede Forhold kræver Opmærksomhed, og en Forbedring af Lokomotivfyrbødernes Stilling ved at forfremme Førerne af Rangerlokomotiverne vil forbedre Stillingen meget, uden at Tjenestemændenes Antal derved forøges.

Generaldirektøren: Da jeg i Vinter talte med Herr Lillie om Sagen og henstillede at udsætte Forhandlingen, var det, fordi jeg mente, at det var et mindre hensigtsmæssigt Tidspunkt at rejse Spørgsmaalet paa, og at det vilde være rigtigst at se, hvorledes de økonomiske Forhold udviklede sig, og heri var Hr. Lillie enig. Maatte give Herr Lillie Ret i, at Spørgsmaalet var gammelt, havde mødt det straks ved Overtagelsen af sit Hverv som Generaldirektør. Spørgsmaalet kunde end ikke løses under Krigen, hvor saadanne Spørgsmaal ellers ikke havde saa vanskeligt ved at blive gennemført. Mente iøvrigt, at som Forholdene laa, var de fuldt forsvarlige, og Enmandsbetjeningen havde derhos historisk Hævd gennem Udviklingen i mange Aar. Selv om Arbejdet paa Stationerne er vokset, er Karakteren af Rangertjenesten i det væsentlige uforandret, og der foreligger derfor ikke i denne Omstændighed tilstrækkelig Begrundelse for Foreningens Krav.

Forholdene var maaske i andre Lande ogsaa i andre Henseender anderledes end hos os, og forøvrigt er det ikke sikkert, at den Ordning man har der, er bedre end vor. Jeg vil i denne Forbindelse gøre opmærksom paa, at man fra andre Landes Side stærkt interesserer sig for den Ordning, vi har, og med de økonomiske Forhold i Betragtning vil det vist være en ret nærliggende Mulighed, at man i andre Lande gaar over til vor Ordning. At Rangertjenesten er udført paa en Maade, som tjener til Personalets Ære, er jeg enig med Herr Lillie i, men forøvrigt vil jeg hævde, at vor Ordning er en uangrikelig, forsvarlig Ordning, særlig efter at vi har indført Tomandsbetjeningen paa Steder, hvor Forholdene efter deres særlige Beskaffenhed maa antages at være vanskeligere end almindelig.

Generaldirektøren havde ikke ventet, efter

at man havde faaet indført Tomandsbetjeningen paa ikke saa ganske faa Steder, at skulle møde Spørgsmaalet om almindelig Tomandsbetjening paany og mente ikke, at Foreningen skulde nære for store Forhaabninger i den Retning, ligesom han gik ud fra, at det vel ogsaa kun var for at markere det principale Standpunkt, at dette Krav fremførtes. Gennemførelsen heraf ville koste ca. 1 200 000 Kr. aarlig. Generaldirektoratet havde ved flere Lejligheder stillet sig forstaaende over for Lokomotivpersonalets Ønsker, og man var gaaet med til at anvende Lokomotivførere enkelte Steder, f. Eks. ved Rangerdepoter, hvor man i Øjeblikket har 22; syntes imidlertid, det ogsaa var at gaa for vidt at kræve Lokomotivførere paa alle Rangerlokomotiverne, det vil koste ca. 264 000 Kr. aarlig, hvorved altsaa er forudsat, at Enmandsbetjeningen opretholdes paa samme Maade som nu.

Det var ogsaa rigtigt, at man nærede nogen Frygt for, at Kravet om 2 Mand vilde rejse sig, dersom der kom Lokomotivførere paa alle Maskiner — selv en Overenskomst paa dette Omraade er jo ikke bindende for Tid og Evighed. Men desuden forelaa der reelle Grunde imod en saadan Ordning. Mente nemlig ikke, at Stillingen som Rangerfører i Henseende til Arbejde og Ansvar kunde sidestilles med Lokomotivfører paa Linien. Det er mit Indtryk gennem mange Aar. Det vil altid være et Trin opad at gaa fra Rangerarbejdet til Liniekørslen. Disse Betragtninger tilligemed Hensynet til Bekostningen har gjort, at vi har fæstnet os ved Mellemstillingen, et Standpunkt, som vi tidligere har haft Lejlighed til at præcisere overfor Organisationens; var forbauset over, at Foreningen havde stillet sig afvisende overfor dette Tilbud af ideelle Grunde. — Der er ingen Anledning til at nære den Frygt, som af Lillie er nævnt. Direktør Floor har i sin Tid udtalt, at Mellemstillingen ogsaa skulde anvendes ved Kørsel paa Strækningen, det var vist Grunden til, at Foreningen havde afvist Spørgsmaalet om Mellemstillingen, men man har dog vist lagt anere i det Svar fra Direktør Floor, end det var Direktørens Mening. Direktør Floor har ikke tænkt sig at underminere den nye Stilling; men hans Tanke var blot den, at Rangerførere, der stod for Tur til Udnævnelse til Lokomotivfører, burde anvendes paa Linien i den nærmeste Tid forinden Udnævnelsen for at opnaa Øvelse. Naar en Mand udnævnes til Lokomotivfører, skulde han af Hensyn til det store Ansvar for Personer og Gods være fuldt kendt med Liniekørsel og derfor, hvis der var forløbet nogen Tid, siden han havde kørt paa Linien, have haft Lejlighed til at genopfriske sine Erfaringer. Andet

mente Direktøren ikke (*Dir. Floor* bekræftede dette). Til Træds for, at de Forudsætninger, under hvilke Administrationens Tilbud om Oprettelse af en Mellemstilling i sin Tid fremkom, nu ikke længere er tilstede, efter at man er gaaet over til 2-Mandsbetjeningen paa saadanne Steder, hvor dette under Hensyn til Overførelse paa Færger af Person- og Sovevogne eller paa Grund af særlig stærk Trafik skønnes hensigtsmæssigt, samt til at anvende de ovennævnte 22 Lokomotivførere paa Rangerdepoter, vil Generaldirektøren dog vedblivende være med til at arbejde paa Oprettelse af Mellemstillingen, men om Muligheden for at naa et Resultat kunde han intet som helst udtale, da dette jo ahang af Ministerens og Rigsdagens Stilling. Mellemstillingen maatte antagelig ligge i 13. Lønklasse og vilde da koste ca. 100 000 Kr. om Aaret.

Rich. Lillie: Jeg skal først til Herr Generaldirektørens Tilbud om Mellemstillingen sige, at en Mellemstilling i 13. Lønklasse lønningsmæssigt set er saa ringe en Forbedring, at det ikke virker tillokkende. Var ikke enig i Generaldirektørens Opfattelse af Spørgsmaalets Løsning under Krigen og udtalte, at han var fuldt ud vidende om, at andre Lande havde Opmærksomheden henvendt paa vor Ordning for Rangermaskinernes Betjening, men han var ogsaa vidende om, at de Embedsmænd, som fra andre Lande havde haft Lejlighed til at studere vore Forhold, ikke havde lagt Skjul paa, at de ikke kunde tænke sig at anvende Lokomotivfyrbødere som Førere af disse Lokomotiver, det maatte være Lokomotivførere. Herr Direktør Floors Udtalelser havde haft den Virkning, som Generaldirektøren havde omtalt, men selv om den ogsaa var at forstaa, som Direktøren nu forklarede den, saa vilde den ingen praktisk Betydning have; thi alle Rangerførere paa Rangerdepoterne kunde jo ingen Forberedelse opnaa, uden det vilde betyde Udgifter. Han var fuldstændig klar over, at man fik ikke Rigsdagen til at gaa med til en Bevilling paa over 1 Million, men 264 000 Kr. forskrækkede ham ikke. Antydede, at Mellemstillingen maaske kunde accepteres, naar den økonomisk blev bedre end af Generaldirektøren foreslaaet og blev begrænset til Stillingen ved Rangerdepoterne saaledes, at det blev Lokomotivførerne paa Rangermaskinerne ved Liniedepoterne, hvor man saaledes fik en Reserve af Lokomotivførere, der altid vilde medføre, at man undgik at anvende Lokomotivfyrbødere som Førere paa Strækningen, herved vilde man naa en Sum, som vilde ligge mellem 100 000 Kr. og 264 000 Kr.

Maskindirektør Floor redegjorde for sin Stilling til og Mening med Mellemstillingens Oprettelse og understregede, at der ingen Grund

var for Foreningen til at se med Mistillid herpaa, kunde for øvrigt, ligesom Lillie antydede, tænke sig Rangerførerpladserne paa Rangerdepoterne oprettet til Mellemstilling.

Maskiningeniør Schmidt maatte erkende, at Maskinerne var blevet større, men Hs. Maskinerne var ikke blevet større, og mange af dem har Tomandsbetjening. Naar man i enkelte Tilfælde har anvendt Lokomotivfyrbødere som Førere paa Strækningen, var det for at kunne imødekomme Personalets Ønsker om Sommerpermission m. m.

Med Hensyn til Mellemstillingen da betød den kun lønningsmæssigt set en Forbedring, thi det var jo vedblivende de samme Mennesker med samme Kvalifikationer, og maatte mene, at det vilde skabe Vanskeligheder at have Lokomotivførere paa alle Rangermaskiner, Vanskeligheder Mellemstillingen muligvis ogsaa vilde medføre.

Rich. Lillie: Naar jeg har nævnt den efterhaanden om sig tagende Anvendelse af Lokomotivfyrbødere som Lokomotivførere paa Strækningen, tænkte jeg ikke paa saadanne Tilfælde, som af Maskiningeniøren nævnt, men paa Tilfælde, hvor man til Stadighed og ikke af de Aarsager, Maskiningeniøren anfører, anvender Lokomotivfyrbødere som Førere som f. Eks. i Tønder, Skanderborg o. a. Steder. Steder, hvor man sikkert havde været for snert ved Normeringen af Lokomotivførere. Kunde heller ikke erkende, at Maskiningeniørens Betæneligheder ved at have Førere paa Rangerlokomotiverne kunde medføre Vanskeligheder, maatte beraf drage den Slutning, at Distrikterne betragtede Lokomotivfyrbødernes paa Rangerlokomotiverne som et Universalværktøj, der snart kunde bruges til Førere paa Strækningen snart som Førere af Rangerlokomotiverne og endelig som Fyrbødere paa Strækningen.

Generaldirektøren: Jeg vil i Tilslutning til Maskindirektørens Udtalelser understrege, at den Mistillid, som Foreningen har overfor Oprettelsen af en Mellemstilling, er uberettiget; der er ikke fra Administrationens Side nogen Bagtanke hermed, og Anvendelsen af Lokomotivførere vil i Fremtiden ske under samme Form og ved samme Tjeneste som nu. Om, hvorvidt Lillies Forslag om Anvendelse af Mellemstillingen ved Rangerdepoterne og Lokomotivførere paa Rangermaskinerne ved Liniedepoterne lod sig gennemføre, ønskede Generaldirektøren ikke paa nærværende Tidspunkt nærmere at udtale sig.

Rich. Lillie: Mente ikke, at der var Grund til at have Betæneligheder herved, thi skal vi acceptere en Mellemstilling, saa maa den placeres saaledes, at den byder mere, end hvad Herr Generaldirektøren tidligere har antyd-

(Denne Bemærkning gav Anledning til Drøftelse af Lønningsklasserne).

Generaldirektøren kunde da tænke sig som en tilfredstillende Placering af Mellemstillingen, at denne muligvis kunde anbringes i 12. Lønningsklasse under et nyt Bogstav »d«.

Rich. Lillie: Vi maa naturligvis erkende, at Generaldirektøren stiller sig velvilligt for en Forbedring af de ældste Lokomotivfyrbødere Forhold, men vi ønsker Lokomotivførere som Førere af Rangermaskinerne.

Generaldirektøren: Den nu stædfundne Forhandling vil jeg betragte som en Drøftelse, hvorunder man har lært hverandres Synspunkter med Hensyn til det foreliggende Spørgsmaal at kende, og jeg maa nu betragte Spørgsmaalet som tilstrækkeligt debatteret. Heri var Personalets Repræsentanter enige.

Hermed sluttede Forhandlingerne.

Andersen Alstrup.

K. Johansen.

Efter denne Forhandling hengik atter nogle Maaneder, idet Generaldirektøren, for at kunne komme videre i Sagen, maatte gøre Ministeren bekendt med Forhandlingernes Forløb. — Da det her kun drejede sig om Personale og endda kun om nogle af 14. Lønningsklasse, hastede det ikke saa meget for det paagældende Kontor i Generalsekretariatet med at faa Sagen forelagt Ministeren. — Efter 3 Maaneders Forløb opnaaede Generaldirektøren at faa klarlagt Sagens hele Forhold for Hr. Slebsager. — Ministerens Stilling til Sagen blev Organisationens Formand bekendt under en Samtale med Generaldirektøren, — og Minister Slebsagers Stilling var absolut afvisende, — dog saaledes at forstaa, at Ministeren var villig til til Efteraaret paany at drøfte Spørgsmaalet med Lokomotivmændene.

I en senere Samtale, Organisationens Formand havde med Ministeren, bekræftede denne Generaldirektørens Udtalelser — at paa nærværende Tidspunkt vilde han ikke gaa med til nogen Forbedring, han angav ingen Grunde, men vi, der kender det Parti, den nuværende Minister er udgaaet fra, behøver heller ingen Grunde fortalt (Valget).

Organisationens Formand mindede Mi-

nisteren om nogle tidligere Udtalelser, gaaende ud paa, at der fra Ministerens Side ikke vilde stille sig Vanskelighed, for saa vidt Personale og Administration kunde blive enige, der var i det foreliggende Spørgsmaal Enighed om, at man lønningsmæssigt set behandlede de ældste Lokomotivfyrbødere uretfærdigt. — Denne Udtalelse gav Anledning til et hastigt, men i sin Form stærkt Ordsifte mellem Ministeren og Formanden, — vi skal ikke nærmere referere, hvad der passerede, men kun slaa fast, at Minister Slebsager beviser Gang paa Gang, at han i Forholdet Administration og Personale kun følger sig som Minister for en af Parterne. — Vi hævder, at det er et Misbrug af Tjenestemænd, der her finder Sted ved i aarevise at anvende som Førere af Rangerlokomotiver Lokomotivfyrbødere, som for dette Arbejde, der absolut ikke er Lokomotivfyrbøderarbejde, kun lønnes som Lokomotivfyrbødere. Vi maa hævde, at danske Lokomotivmænd, ved den Arbejdsydelse med en Mand paa Rangermaskinen, et Arbejde, der i Udlandet udføres af 2 Mand, har bevist sig som et Personale, en Administration skylder Hensyn. — Trods det, kan Erkendelsen ikke række længere end til at byde en Mellemstilling.

Administrationen trækker paa Ministeren, det mærker man, — men man kan ogsaa trække for stærkt paa Lokomotivfyrbødernes Taalmodighed. — De er uretfærdigt behandlede, det erkender vor højeste Administration, men der foretages intet — der maa ske en reel Forandring i den lønningsmæssige Behandling af de ældste Lokomotivfyrbødere, og det maa ske, inden Taalmodigheden brister. Brister den, har Minister og Generaldirektøren Ansvaret.

»Dich.«



UDDANNELSESKOMMISSIONEN

(Fortsat.)

Under følgende Forhold kan man ikke udnytte Fyrbøderaspiranten:

- M) I de 14 Dage, hvor denne kører som 3. Mand.
 - N) I de 7 Uger, hvor denne er paa Skolen.
 - O) Endvidere regner Mindretallet med en Nedgang i Arbejdsydelsen paa $\frac{1}{4}$ i de 12 Uger, Aspiranten kører lige Instruktøren.
- At Tjenesten for Instruktørerne under Kørselen vil blive betydelig strengere end for øvrige Lokomotivmænd, kan der formentlig ikke herske nogen Tvivl om, idet deres Medhjælpere møder ganske uforberedte til deres egentlige Gerning ved Maskinen (Fyring og Smøring), og naar saa dertil kommer, at Tjenesten, foruden som Regel at være henvist til Hovedstrækningerne, endvidere den halve Del af Tiden bestaar i Kørsel med Hurtigtog, bliver man sikkert nødsaget til at nedsætte Instruktørernes Arbejdstid f. Eks. til $\frac{3}{4}$ af den Tid, der gælder for andet Lokomotivpersonale. Og da det efter Forslaget er saaledes, at Aspiranten i hele Uddannelsesperioden skal følge samme 2 Instruktører, vil man ikke være i Stand til at benytte Aspiranterne mere end $\frac{3}{4}$ af den Tid, man kan udnytte de øvrige Fyrbødere.
- P) En Nedgang paa mindst $\frac{1}{3}$ i Arbejdsydelsen i den Tid, Værksted- og Remiseuddannelsen varer.

Saa vidt det er Mindretallet bekendt, er Arbejdet i Lokomotivværkstedet nu lagt saaledes til Rette, at Smedene er inddelt i Specialhold, saaledes at hvert Hold altid er beskæftiget med det samme Arbejde. Naar dette er Tilfældet, maa Mindretallet mene, at det skyldes den Omstændighed, at man i Værkstederne har Erfaring for, at man ved at benytte denne Ordning er i Stand til at faa Arbejdet baade bedre, hurtigere og derved ogsaa billigere udført end ved at undlade at udspecialisere dette.

Mindretallet mener derfor, at Aspiranterne, der jo skal danne Hold for sig selv og kun i faa Uger vil være beskæftiget ved det samme Specialarbejde, ikke vil kunne erhverve sig den tilstrækkelige Færdighed i de mange forskellige Arbejder, de skal uddannes i, og dertil kommer, at Værkstederne af Hensyn til den Akkuratess, som de forskellige Arbejder skal udføres med, nødvendigvis maa lade hvert enkelt Stykke efterse, eventuelt rette af de Hold, der almindeligvis er beskæftiget med det paagæl-

dende Arbejde. At denne Ordning derfor, foruden at være besværlig, sikkert ogsaa bliver dyr, føler Mindretallet sig overbevist om, og det mener derfor, at Aspiranterne højst bliver i Stand til at indtjene $\frac{2}{3}$ af den Løn, som efter Flertalsforslaget er tiltænkt dem.

Men foruden de allerede nævnte Udgifter, som man maa paaregne, vil der endvidere komme følgende:

- Q) Forøgede Udgifter til Pensionering af Tjenestemænd og til Uniformer.
- R) Dagpenge til Instruktører og Fyrbøderaspiranter, naar disse, hvad sikkert ofte maa ske for at faa 6 Ugers Hurtigtogskørsel, maa udstationeres.
- S) Dagpenge m. m. til Ingeniører og Instruktører, der foretager Rejser for at uddanne Lokomotivpersonale og for at køre Prøvekørsel med Fyrbødere, saaledes at de maa køre som Førere.
- T) Tab ved, at Statsbanerne ikke nær altid, naar der finder Instruktørskørsel Sted eller Prøvekørsel med Fyrbødere, kan udnytte det derved fremkomne overkomplette Personale.
- U) Del i Udgifterne ved Vedligeholdelse og Driften m. m. af Skolen samt muligvis
- V) Udvidelse af Værkstedsplassen i Lokomotivværkstederne.

Det her under A—V fremsatte er det, Mindretallet støtter sine økonomiske Betæneligheder paa. Disse gaar ud paa, at Uddannelsen af en Lokomotivfyrbøder vil komme til at staa Statsbanerne i ca. 5000 Kr. Da der regnes med, at der skal uddannes 50 Aspiranter aarlig, bliver det ca. $\frac{1}{4}$ Mill. Kr., dette Personales Uddannelse vil kunne komme til at staa Statsbanerne i pr. Aar, regnet med de nuværende Lønninger m. m.

Flertallet gaar imidlertid ud fra, at Statsbanerne ved at indføre den foreslaaede Uddannelse vil kunne opnaa Besparelser paa saavel Kul- som Olieforbruget, hvilket jo saa igen skulde indvirke paa Statsbanernes Økonomi. Hertil skal Mindretallet anføre: At man ved en forbedret Uddannelse af Personalet kan opnaa Besparelser, vil Mindretallet ikke benægte, selv om dette ikke tror paa store Besparelser, specielt ikke paa Grundlag af den foreslaaede Uddannelsesmaade af Lokomotivpersonalet; men hvis Flertallet mener, at en almindelig Ophjælpning af Statsbanernes Økonomi vil kunne opnaas ved en forbedret Uddannelse, forekommer det Mindretallet, at Flertallet har lagt alt for ringe Vægt paa en forbedret Uddannelse af det nuværende Personale. Flertallets Uddannelsesforslag tager nemlig kun Sigte paa de fremtidige Ansættelser, og det er dog de nu-

værende ansatte, der inden for en længere Aarrække bliver dem, der i denne Henseende vil faa den største Indflydelse paa Statsbanernes Økonomi.

Det er jo dog uomtvistelig saaledes, at der for Lokomotivets Vedkommende er 2 til at indkøbe Beparelserne:

Fyrbøderen ved sin Fyring og Smøring,

Føreren ved sin Kørsel og ved sit Tilsyn med, at Fyrbøderen økonomiserer med de udleverede Materialer.

At en dygtig Fører er i Stand til at bringe Maskinens Forbrug ned, ikke alene ved sin egen Kørsel, men ogsaa ved at vejlede sin Fyrbøder, hvis denne ikke har det rigtige Tag paa sit Arbejde, tvivler Mindretallet ikke paa; om derimod en ung Fyrbøder er i Stand til at optræde belærende over for en mindre dygtig Fører, stiller Mindretallet sig yderst tvivlende over for.

Der er derfor efter Mindretallets Opfattelse ogsaa den Hovedfejl ved det af Flertallet stillede Forslag, for saa vidt dette er tænkt som en Ophjælpning af Statsbanernes Økonomi, at det kun tager Sigte paa at uddanne den Del af Lokomotivpersonalet, der inden for en længere Aarrække vil være dem, der er mindst i Stand til at indvirke paa en Forbedring af Økonomien. Der vil saaledes gaa mindst 16 Aar, inden den første Fyrbøder, der kan være uddannet efter de nye Regler, vil blive udnævnt til Lokomotivfører, og der vil gaa en Menneskealder, ja mere, inden samtlige Førere kan have den af Flertallet foreslaaede Uddannelse. En saadan Uddannelsesmaade er ikke alene inkonsekvent, naar den er tænkt som en Forbedring af Økonomien; men Reformen vil ogsaa paa det nærmeste være formaalsløs ved, at dens Virkning skydes 20 à 30 Aar ud i Fremtiden, hvor Forholdene ikke mindst paa Jernbanedriftens og specielt Lokomotivdriftens Omraade sikkert vil være ganske forskellige fra de nuværende.

Under saadanne Forhold at føre et Forslag ud i Livet, der indeholder Sandsynlighed for en aarlig Udgift paa $\frac{1}{4}$ Mill. Kr., og som efter denne Beregning i Løbet af 25 Aar vil kræve $6\frac{1}{4}$ Mill. Kr., forinden alle Fyrbødere og et Flertal af Førere kan faa denne Uddannelse, mener Mindretallet, at Kommissionen maa være betænkelig ved at anbefale, for saa vidt der er Mulighed for noget andet.

Spørgsmaalet bliver derfor, om det er nødvendigt for at opnaa en tilpas god Uddannelse af Lokomotivpersonalet at vedtage et Forslag, der indeholder saadanne Muligheder for Udgiftsforøgelser, som det af Flertallet stillede.

Mindretallet mener det ikke; man vil ved at lægge Uddannelsesmaaden for Lokomotiv-

personalet, som man har lagt den for de øvrige Personalgrupper, Trafikeleverne undtagne, kunne opnaa en mindst lige saa god Uddannelse som den, der vil opnaas efter Flertallets Forslag.

Mindretallet vil opnaa en saadan ved at stryge den foreslaaede Instruktørstilling samt Uddannelsen i Lokomotivværkstedet, men saa til Gengæld lægge større Vægt paa, at Aspiranten bl. a. ved en længere Remiseuddannelse bliver fuldt uddannet i virkelig Lokomotivmandsgerning, inden Fastansættelsen som Fyrbøder finder Sted.

Det, der maa kræves for at blive ansat som Lokomotivmand, er:

- a) at den paagældende ikke har Dispositioner for Nervøsitet,
- b) at den paagældendes Syn er godt,
- c) at den paagældendes Hørelse er god,
- d) at den paagældende har Farvesans,
- e) at den paagældende har Sans for at økonomisere med det Materiale, han vil faa med at gøre.

At alle disse for en Lokomotivmand saa nødvendige Egenskaber meget vanskelig kan konstateres paa Grundlag af:

Uddannelsen som Klejnsmed eller Maskinarbejder,

Uddannelsen de 250 Dage i Lokomotivværkstedet,

Uddannelsen paa Jernbaneskolen i ca. 2 Maaneder,

finder Mindretallet Anledning til at gøre opmærksom paa. Det er da ogsaa saaledes, at man i saa udprægede Jernbanelande som Amerika og England, saa vidt det er Mindretallet bekendt, ikke kræver, at Lokomotivmanden skal være uddannet som Smed. I disse 2 Lande faar han sin Uddannelse i Remisen som Pudser. I Tyskland kræver man heller ikke denne Uddannelse for Fyrbødernes Vedkommende, idet man dér anvender Arbejds-mænd fra Remiserne som Fyrbødere. Men selv om man nu vil holde paa, at vore Lokomotiv-mænd skal være Smede, saa vil de dog aldrig under deres Lokomotivtjeneste faa Lejlighed til at foretage den Slags Reparationer, som nu udføres i Lokomotivværkstedet, og deres Ophold dér, særlig under den Form, som det er foreslaaet, skulde derfor ikke synes nødvendigt.

Medens man saaledes i Flertalsforslaget lægger stor Vægt paa en Videreuddannelse i Smedefaget, er den Tid, der ofres paa at konstatere, om Aspiranten nu ogsaa egner sig til sit fremtidige Arbejde som Lokomotivmand, ikke meget omfattende, idet man for at konstatere disse Kvalifikationers Tilstedeværelse nøjes med at foreslaa:

1. Maanedes Uddannelse i Remisen (hvor Aspiranten i øvrigt ikke skal beskæftige sig med Fyring og Smøring),

14 Dage som tredje Mand paa en Maskine,
12 Ugers Kørsel hos Instruktører.

Disse godt 4 Maaneders Beskæftigelse med egentlig Lokomotivgerning i Forbindelse med Skoleopholdet skal efter Flertalsforslaget være tilstrækkelig til at fastslaa, om Aspiranten baa- de fysisk og rent fagmæssig egner sig til at arbejde paa et Lokomotiv.

At Lokomotivmandsgerningen er mere enkel end de fleste andre Arbejder inden for Jernbanen, er Mindretallet ikke blind for; men at en ung Smedesvend kan være sat ind i denne Gerning paa en for Statsbanerne betryggende Maade, saaledes at man efter saa faa Maaneders Kørsel kan fastansætte ham som Fyrbøder, vilde Mindretallet dog ikke tro, hvis ikke de paa dette Omraade i Kommissionen værende sagkyndige var Medforslagstillere af Forslaget.

Men selv om nu den af Flertallet foreslaaede Prøve er tilstrækkelig, vil Mindretallet dog foreslaa, væsentlig for at forøge Muligheden for at faa de rette Folk ansat som Fyrbødere, at Uddannelsen i at behandle et under Damp værende Lokomotiv kommer til at strække sig over et betydeligt længere Tidsrum.

Mindretallets Forslag gaar ud paa, at en Aspirant for at blive ansat som Fyrbøder skal:

- 1) have arbejdet i en Remise i mindst $1\frac{1}{2}$ Aar,
- 2) i mindst $\frac{1}{2}$ Aar have forrettet Tjeneste som Fyrbøder,
- 3) efter et kortere Ophold paa Jernbaneskolen aflægge saavel en praktisk som teoretisk Prøve paa sin Duelighed som Lokomotivmand.

Ved at benytte den her foreslaaede Fremgangsmaade vil man opnaa, at de fremtidige Fyrbødere i længere Tid har haft Lejlighed til at gøre sig fortrolige med Lokomotivkørselen og Lokomotivets Behandling.

Mindretallet har i øvrigt tænkt sig, at den praktiske Uddannelse af Lokomotivfyrbøderaspiranterne lægges an paa samme Maade, som Tilfældet er for Stationsarbejderne, og ikke paa den Maade, som Flertallet har skitseret i Planen for de paagældende Aspiranters Uddannelse paa Værkstederne.

Aspiranten skal efter Mindretallets Opfattelse deltage i alt forefaldende Arbejde i Remisen; der skal kun gives den paagældende Lokomotivmester Paalæg om, at han i saa stor Udstrækning, som det er muligt, skal lade Aspiranten deltage i saadant Arbejde, der særlig vil komme ham til Nytte under hans fremtidige Virksomhed som Lokomotivmand.

Mindretallet skal i denne Forbindelse henlede Opmærksomheden paa, at de Reservefyrbødere, som Statsbanerne nu benytter, og som er Pudserne i Remiserne, faar hele deres Uddannelse dér, idet det eneste, der kræves af dem, forinden de kommer ud at køre som Fyrbødere, er, at de i Lighed med, hvad der sker for Aspiranten, bliver overhørt i Sikkerhedsbestemmelserne, samt at de kører en Tid som 3. Mand paa et Lokomotiv — en Kørsel, der for disses Vedkommende dog kun varer 3 Dage, medens Aspiranten skal have den samme Kørsel i 14 Dage. Dette Forhold skyldes den Omstændighed, at Reservefyrbøderen kun skal have denne Kørsel for at gøre sig fortrolig med Signalerne paa Strækningen, medens Aspiranten tidlige skal have de første Anvisninger paa, hvorledes han skal fyre og smøre.

Mindretallet foreslaar endvidere, at Aspiranten i mindst et halvt Aar skal forrette Tjeneste som Fyrbøder, forinden han fastansættes i denne Stilling. I Modsætning til den af Flertallet foreslaaede Instruktionskørsel, der, som denne er lagt an, maa finde Sted paa Hovedstrækningerne, og hvor Aspiranten i den halve Del af Tiden skal køre Hurtigtog, mener Mindretallet, at Aspiranten væsentlig skal tilbringe det halve Aar ved Kørsel paa mindre stærkt trafikerede Strækninger og paa Rangermaskiner. At Førerne paa saadanne Maskiner i langt højere Grad er i Stand til at give Aspiranten den fornødne Undervisning, føler Mindretallet sig overbevist om, og selv om det ikke absolut tør bestride Rigtigheden af Flertallets Opfattelse af, at Lokomotivføreren selv ikke paa Hurtigtogene er stærkere optaget af sin egen Tjeneste under Kørselen, end at han er i Stand til fruden at varetage sit eget Arbejde at føre Opsigt med og vejlede den mindre øvede Fyrbøder, saa vil Mindretallet dog mene, at Hurtigtogene er vore vanskeligste Tog, hvorfor man saa vidt muligt af Hensyn til Sikkerheden og det rejssende Publikum bør undgaa at benytte disse som Uddannelsespladser.

Ved at lægge Uddannelsen som af Mindretallet foreslaaet vil Statsbanerne sikkert bedre være i Stand til at konstatere, om den paagældende Aspirant egner sig til Lokomotivmandsgerningen, derved, at en Lokomotivmester har haft Lejlighed til nøje at følge Aspiranten, først under hans Virksomhed i Remisen, senere under det halve Aars Kørsel som Fyrbøder, hvorigennem Lokomotivmesteren, i Lighed med Stationsforstanderen paa en større Station over for den unge Stationsarbejder, kan blive nøje bekendt med hans Kvalifikationer til den fremtidige Stilling.

At en saadan Kvalifikationsattest for, at

Aspiranten egner sig til Lokomotivgerning, understøttet af en overordnet, der som Regel har haft Lejlighed til at følge Aspiranten gennem mindst 2 Aars Arbejde med Lokomotivet under Damp, er mere betryggende end den af Flertallet foreslaaede, hvor de 2 Instruktører efter et 12 Ugers Kendskab til Aspiranten skal udstede den, kan der efter Mindretallets Opfattelse ikke være nogen Tvivl om. Man maa nemlig ikke tabe af Syne, at Lokomotivmandsgerningen væsentlig er en praktisk Gerning, hvorfor det afgørende først og fremmest maa være, hvilke Beviser for praktisk Duelighed i denne Gerning, Aspiranten er i Stand til at præstere, og at et saadant Bevis er lettere at føre, jo længere den paagældende har været beskæftiget ved sit Arbejde, ligger lige for.

Mindretallet ønsker at tilvejebringe den bedst mulige Uddannelse af Lokomotivpersonalet; men en saadan Uddannelse kan udmærket godt finde Sted, uden at man behøver at behyrde Staten med de store Udgifter, som Flertallets Forslag vil medføre. Mindretallet vil saaledes sætte en længere Uddannelse i Remiserne, hvor Aspiranterne i Læretiden kan udøve en Remisearbejders Gerning, i Stedet for den af Flertallet foreslaaede Værksteduddannelse, der ikke alene vil blive meget kostbar paa Grund af de foran anførte Forhold, men tillige ikke anses for at være formaalstjenlig eller nødvendig, navnlig ikke for de i Smede- og Maskinarbejderbranchen i Forvejen uddannede Aspiranter.

Mindretallet vil endvidere ikke gaa med til at oprette den af Flertallet ønskede Instruktørstilling, men foreslaar at lade den Instruktionskørsel, der er nødvendig, udføre paa samme Maade som hidtil af dertil egnede Lokomotivførere. Herved vil der opnaas, at det ikke stadig er den samme Fører, som skal betjenes af nye med Strækningen og selve Kørselen uøvede Folk, og tillige den Betyggelse, at Uddannelseskørsel kan undgaas i Hurtigtogene, samt den økonomiske Fordel, at saavel Førere som Aspiranter kan udføre det normale Antal daglige Tjenestetimer i Instruktionstiden.

Mindretallet finder det fremdeles ganske overflødig at lade Overhøringen af Aspiranterne i Fag som Regning og Dansk foretage af Ingeniører og Instruktører, naar denne Overhøring baade bedre, nemmere og billigere kan foretages af Tjenestemænd i Distrikternes Kontorer; det samme gælder Undersøgelsen af, om Aspiranterne har normal Højde, Farvesans, Høreevne og fuld Synsstyrke, samt Overhøringen i den vigtigste Sikkerhedstjeneste.

Den Prøvekørsel med Fyrbøderen, der efter Flertalsforslaget skal finde Sted, inden den

paagældende maa udføre Foreertjeneste, bør som foreslaaet foretages af en Ingeniør i Forbindelse med den Fører, Fyrbøderen daglig kører sammen med.

Ved Mindretallets Forslag vil man endvidere undgaa de Vanskeligheder, der uden Tvivl vil opstaa ved, at al Instruktionskørsel, saafremt Flertalsforslaget gennemføres, maa foregaa fra København og Aarhus, hvilket vil medføre et betydeligt Antal Udstationeringer. Man vil ligeledes undgaa at foretage den kostbare Udvidelse af Lokomotivværkstederne, som Flertalsforslaget vil foranledige, og man vil paa Grund af den indgaaende Remiseuddannelse, Mindretallet foreslaar, kunne nedsætte Aspirantens Køretid som 3. Mand paa et Lokomotiv fra 14 Dage til 3 Dage — den Tid, der anses for tilstrækkelig til Indkørsel for de som Reservefyrbødere anvendte Remisearbejders Vedkommende. Endelig skal Mindretallet gøre opmærksom paa, at den af Flertallet foreslaaede Skoleuddannelse efter Mindretallets Forslag kan reduceres med 45 Timer i Praktisk Indøvelse i Forholdsregler ved de erfaringsmæssig hyppigst forekommende Lokomotivuheld, idet Aspiranten gennem en grundig Remiseuddannelse har haft rig Lejlighed til at sætte sig ind i disse Forhold, og sluttelig skal Mindretallet bemærke, at de fleste af de Fag, som Aspiranten faar teoretisk Kendskab til gennem Undervisning paa Jernbaneskolen, først skal anvendes i Praksis, naar han, 3 Aar efter sin Udnævnelse til Fyrbøder, har indkørt sin Førerattest. Derfor vil flere af disse Fag helt kunne undgaa, ligesom andre Fags Timetal kan nedsættes.

Mindretallet føler sig overbevist om, at Flertallets Forslag, der bebyrder Banerne med usædvanlig store Udgifter til Lokomotivpersonalets Uddannelse, ikke er egnet til at skabe det praktiske og dygtige Lokomotivpersonale, som der kan tilvejebringes ved at lægge an paa en mere praktisk Uddannelse af den paagældende Personale paa den af Mindretallet foreslaaede Maade. Og Mindretallet, der ovenfor har paapeget de betydelige Ulemper og store Omkostninger, Flertalsforslaget vil medføre, maa paa det mest indtrængende advare mod dette Forslags Gennemførelse og anbefale Antagelsen af de i nærværende Mindretalsbetænkning anførte Ændringer.





25 AARS JUBILÆUM

Den 1. April fejrede nedennævnte Lokomotivførere 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmænd:

S. M. F. E. A. Jensen i Kolding, der, endskønt man ikke daglig omgaas Jubilaren, altid viser en levende Interesse for Foreningen og den Afdeling han tilhører, ligesom Jubilaren altid, naar der er Lejlighed dertil, lægger et godt kammeratligt Sindelag for Dagen overfor Kolleger og medansatte, hvorfor disse sikkert paa Jubilæumsdagen vil vide at gøre Dagen til en Festsdag for Jubilaren.

H. Rasmussen i Fredericia tilbragte sin Lokomotivfyrbødertid i Nyborg, blev ved sin Udnævnelse til Lokf. forflyttet til Vandrup, hvorfra han søgte til Fredericia, hvor han den sidste halve Snes Aar har været. Jubilaren har ved sin noble og retlignede Personlighed skaffet sig mange Venner blandt Kolleger og Medansatte. Jubilaren har alle Dage været en ivrig Foreningsmand og mangler aldrig, naar han har Tjenestefrihed til noget Møde, ligesom han ved sine velovervejede Synspunkter ofte har forstaaet at præge Afdelingsarbejdet.

H. K. Hansen i Fredericia, der har været Lokomotivfyrbøder i Helsingør kom til Glyngøre som Fører og efter 1 1/2 Aars Ophold der, forflyttedes han til Fredericia. Jubilaren er en stille og rolig Mand og en god Kollega, der ved Depotet har forstaaet at skaffe sig mange Venner. Udenfor Tjenesten dyrker Jubilaren Strandjagtens Glæder, og daglig kan man træffe Jubilaren paa sin Runde nede ved Havnen.

A. C. Jacobsen i Fredericia tilbragte en Del Aar i Frederikshavn, hvorfra han forflyttedes til Fredericia. Sjældent har nogen af Personalet i Fredericia set Jubilaren i daarligt Humør, og ved sin joviale og ligefremme Maade at omgaas Kolleger og Medansatte paa, har han forstaaet at vinde sig mange Venner.

Fælles for alle disse fire Jubilaren er, at de gennem de svundne Aar har været gode og støtte Medlemmer af D. L. F., hvorfor Afdelingerne paa Jubilæumsdagen bringer dem en hjertelig Lykønskning med Tak for godt Kammeratskab og Samarbejde i de forløbne Aar.

M. R.

C. J. Ramkilde og J. A. Andersen i Aarhus er kendte som gode Kolleger og trofaste Medlemmer af vor Organisation.

Vi siger dem Tak for godt Kammeratskab og ønsker dem Lykke og Held i Fremtiden.

H.

S. J. Simonsen i Esbjerg ansattes som Lokomotivfyrbøder i Struer, forflyttedes Aaret efter til Fredericia og blev den 1. Maj 1914 forfremmet til Lokf. i Esbjerg, hvor han siden har været.

S., som med sin tilbageholdende og stille Opræden hører til dem, om hvem man siger, de *kun* har Venner, er en god Kollega og Kammerat, som vi takker for godt Samarbejde og ønsker »til Lykke« med Dagen.

H. C.

S. L. Karlsen i Skanderborg blev ansat i København Ø., var en Tid paa Gb., kom derfra til Ar. H. og kom til Struer som Fører den 1. November 1914, hvorfra han forflyttedes til Skanderborg den 1. September 1923. Jubilaren har sikkert skaffet sig mange Venner blandt Lokomotivmændene hvor han har været, ved sin stille og rolige Djærvhed og mange vil sikkert paa Jubilæumsdagen sende K. en venlig Tanke og Hilsen.

Skanderborg Afdeling ønsker hjertelig til Lykke paa Festsdagen og at han endnu længe med Held og Lykke maa udføre sin Gerning som Lokomotivfører.

O. H. C.

J. A. Mortensen i Nyborg blev ansat i Nyborg, kom senere til Struer, var en Tid i København G. og kom til Nyborg den 1. August 1915. Jubilaren, hvis Fysiognomi og Ydre kendetegner den rolige og alvorlige Personlighed, har stedse omfattet sin Organisation med stor og levende Interesse og har haft adskillige Tilidshverv indenfor samme. Bag Mortensens alvorlige Ydre skjuler sig et frisk og frejdigt Gemyt og en varm Følelse for Samfundets Stedborn.

T.

S. A. Nielsen i Nyborg blev ansat i Nyborg, kom til Struer som Fører den 1. Juni 1914 og kom igen til Nyborg den 1. April 1916.

Jubilaren er en af disse tjenstvillige, elskværdige og bramfrie Naturer, som kun har Venner. En brav og omgængelig Kammerat, en dygtig Lokomotivmand og trofast mod sin Organisation.

T.

P. Jensen i Aabenraa blev ansat i Struer, har senere været i Aarhus og i Randers og i Gedser som Lokomotivfører og kom til Aabenraa ved Genforeningen. Jubilaren, der er Depotforstander, nyder stor Agtelse for sin Ledelse af Depotet, er endvidere stærkt politisk interesseret og valgt ind i Aabenraa Byraad og er her som i alle Befolkningslag agtet for sin rolige og jævne Opræden.

Jeppe Kigpose.

(1899.

1 April

1924.)



R. H. Rasmussen.
København G.



H. O. Hein.
København G.



U. Chr. Vidstrup.
København G.



H. H. H. Nielsen.
København G.



A. B. C. Larsen.
København G.



A. F. Berentsen.
København G.



S. A. Nielsen.
Nyborg



M. P. Jensen
Sorø



J. A. Mortensen
Nyborg



N. C. Henriksen.
København G.



C. Andersen
Struer



N. C. Olesen
Struer



H. Staack.
Brande.



C. M. Jensen
Brande.



S. L. Karlsen.
Skanderborg.



S. M. F. A. Jensen
Holding.



H. Rasmussen
Fredericia.



H. H. Hansen
Fredericia.



P. Jensen
Aabenraa



A. Jensen
Randers

A. Jensen i Randers blev ansat i Fredericia, kom senere til Aarhus og kom til Randers ved sin Forfremmelse til Lokf. den 1. April 1918, Jubilaren har ved sit gode Humør vundet sig en Del Venner, som vil mindes ham paa Jubilæumsdagen. J. tager livlig Del i Foreningens Arbejde, og har i de senere Aar været Kasserer for Afdelingen.

M. P. Jensen i Sorø blev ansat i København, var senere i Aarhus og blev ved sin Forfremmelse stationeret i Sorø, hvor han har været til Dato. Jubilaren har i de 25 Aar, han har været ansat, staaet som et støt og troligt Medlem af vor Organisation og har ved sin rolige og braufri Optræden i Aarenes Løb erhvervet sig Venner, hvor han har været, der nok vil vise ham deres Opmærksomhed i Dagens Anledning.

H.

C. M. Jensen i Brande blev ansat i Skanderborg og kom ved sin Forfremmelse den 1. November 1914 til Brande.

H. Staack ansattes i Struer, var en Tid i Holstebro og i Langaa og kom ved sin Forfremmelse til Brande 1. November 1914.

Begge Jubilarer har forstaaet at gøre sig afholdt af Kolleger og Medansatte og har i Perioder beklædt Tillidsposter indenfor deres Afdelinger, S. M. Jensen som Kasserer paa 3. Periode og H. Staack som tidligere Formand for Afdelingen.

Vi ønsker til Lykke med de 25 og Lykke og Held i Fremtiden.

R. Bille, Fmd.

C. Andersen i Struer er ansat i Fredericia som Lokomotivfyrbøder og kom ved sin Forfremmelse til Lokf. 1. Januar 1914 til Struer.

N. C. Olesen i Struer er ansat som Lokomotivfyrbøder i København G. kom som Fører til Struer 1. Juni 1914.

Begge Jubilarer er gode Kolleger, de er pligtopfyldende Lokomotivførere, som kun har Venner.

A. F. Berentsen, H. A. Hein, R. H. Rasmussen, N. C. Henriksen, A. B. C. Larsen, H. H. K. Nielsen og Chr. Vidstrup i København Gb.

I denne Anledning, der er en Mærkedag for de paagældende Jubilarer, vil jeg paa Afd. 1's Vegne udtale vore bedste Ønsker for Fremtiden og takke dem alle, fordi de hver paa sin Vis har været Støden til Ære og gode Medlemmer af vor Organisation.

L. M. Schmidt, Fmd. Afd. 1.

Vamdrup Afdeling ønsker sine Jubilarer, Lokomotivførerne *R. Larsen, Vm.*, og *P. Jensen*, Aabenraa hjertelig til Lykke.

L. P. Bramsen, Fmd.

J. Schvalm i Sønderborg fejrede endvidere Jubilæum og kom ved Genforeningen til Sønderborg fra Langaa.

Tirsdag den 1. April fejrer Fællesrepræsentationens fung. Formand, Hr. Forretningsfører Ch. Petersen sit 25 Aars Jubilæum som Statstjenestemand, idet han den 1. April 1899 ansattes ved De danske Statsbaner.

Hr. Ch. Petersen er kendt langt udenfor sine Jernbanekollegers Rækker for den uegenlyttige og fortrinlige Maade, paa hvilken han har varetaget ikke alene disses, men samtlige Tjenestemænds Interesser paa de fremskudte Poster, disse har sat ham, i saavel Statstjenestemændenes Centralorganisation I som Fællesrepræsentationen, og ikke mindst for hans Virksomhed i Lønningskommissionen af 1917 og i de senere Sparekommissioner.

Fra mange Sider vil Hr. Ch. Petersen paa Jubilæumsdagen sikkert modtage Beviser for, at Tjenestemændene er ham taknemmelige for hans overordentlige og brydsomme Arbejde paa deres Vegne.

HOVEDBESTYRELSESMØDET D. 11.—12. MARTS 1924.

E. Kuhn fraværende paa Grund af Sygdom.

Punkt 1. Referat af behandlede Sager.

Formanden oplyste, at Uddannelseskommissionen var færdig med sit Arbejde og havde afgivet Betænkning. Omtalte det Afsnit af Indstillingen, der havde Interesse for Lokomotivpersonalets Uddannelse. Med Hensyn til Resultatet var vel ikke alle Ønsker blevet opfyldt, men som Forholdene laa, var der dog god Grund til at være tilfreds med det, som var naaet i Kommissionen.

Omtalte nogle i Forbindelse med denne Sag staaende Forhold om en anden Organisations Optræden og Konsekvenserne heraf.

Hovedbestyrelsen takkede Formanden for den betydelig Indsats, Formanden ved sit Arbejde havde gjort i denne Sag til Gavn for Lokomotivmændene.

Formanden refererede Sagen angaaende den lønningsmæssige Behandling af de ældste eksaminerede Lokomotivfyrbødere. Sagen har af Generaldirektoratet været forelagt Ministeren, der imidlertid stillede sig afvisende overfor enhver Forbedring, der er for Tiden intet andet at gøre end at afvente Tingenes Udvikling.

I Sagen angaaende Rangermaskinen, der kører over Strækningen Ro.—Rg., hvorom der har været Forhandling, har Generaldirektoratet givet Foreningen Medhold, med Hensyn til Forstaaelsen af Tjenestetidsreglerne, og Tjenesten er straks bleven ændret i Overensstemmelse med disse; med Hensyn til Betjeningen af Rangermaskinen har Generaldirektoratet, da Forholdet er af midlertidig Karakter, ikke kunnet gaa med til at ændre dette.

Forskellige Forhold angaaende Opholdsværelserne i Fa., Hg., Eshjerg og Fredericia m. fl. drøftedes, og Formanden lovede at have sin Opmærksomhed henvendt paa disse Steder, og vilde søge at faa ordnet Normaliseringen af Værelserne saaledes, at Normaliseringen kom til at foregaa Værelse for Værelse.

Der er foretaget nye Forsøg paa Lokomotiverne med Indretninger til Opvarmning af Mad; Forsøgene vil blive fulgt og fortsat.

I Anledning af en af Gdir. udsendt Ordre angaaende Lokomotivpersonalets Medhjælp ved Betjening af Drejeskiver, har 3. Distrikt meddelt, at Lokomotivpersonalet i nogle Tilfælde maa besørge Drejningen. Da Gdir.s Ordre næppe har tilsigtet en saadan Foranstaltning, har man tilskrevet Gdir. om Sagen med Krav om eventuel mundtlig Forhandling.

Fra Gdir. han man medtaget en Henstilling om i Anledning af Isforholdene ikke uden absolut Nødvendighed at foretage Rejser over Færgeoverfarterne. Henstillingen er udsendt til Afdelingerne.

Angaaende Sygebestemmelserne er fremskaffet en Udredning af Spørgsmaalet, som vil blive optaget i Dansk Lokomotiv Tidende.

Formanden omtalte en Række personlige Sager, der ikke er bleven behandlede.

Formandens Meddelelser toges til Efterretning.

Punkt 2. Behandling af Budgetterne for 1924.

Hovedkassereren gennemgik Regnskabet for 1923 og Budgettet for 1924.

Regnskabet toges til Efterretning efter nogle Bemærkninger af det kritiske Udvalg.

Budgettet for Hovedkassen godkendtes efter nogen Diskussion.

Ekspeditøren gennemgik Dansk Lokomotiv Tidendes Regnskab for 1923.

Toges til Efterretning.

Budgettet for Bladet for 1924 godkendtes.

Punkt 3. Meddelelser fra Udvalgene.

Formanden refererede forskellige Sager, der var behandlede i Fællesudvalget bl. a. Boligsagen.

Omtalte et Par Boligsager fra Nj. F. og Holstebro, disse vil blive behandlede i Forretningsudvalget.

Fællesudvalget havde faaet forelagt Ordren angaaende de nye Ferieregler, efter hvad der var fremkommet under Forhandlingerne, var det ikke Hensigten at ændre den nugældende Ordning med Hensyn til Feriens Deling. Der er endvidere forelagt Udvalget en ny Ordre angaaende Flyttegodtgørelse, denne havde Udvalget protesteret imod, idet denne muliggjorde, at man for at spare Udstationering kunde forflytte en Mand, og nøjes med at give Godtgørelse for dobbelt Husførelse.

Fællesrepræsentationen har afholdt Møde og havde i Forbindelse med andre Centralorganisationer rettet Henvendelse til Regeringen om Konjunkturtillægget.

Lillelund gav nogle Oplysninger angaaende Statsfunktionærernes Laaneforening.

Toges til Efterretning.

Punkt 4. Behandling af foreliggende Sager.

Formanden meddelte, at der forelaa en Indbydelse fra Togpersonalet i J. F. og D. J. F. til Deltagelse i et Møde for at drøfte Muligheden for Ændringer i Tjenestetidsreglerne. Til at deltage i dette Møde valgtes Formanden og H. Kann.

Fra Skjern og Herning forelaa Anmodning om Tilladelse til at oprette en Afdeling. Det vedtoges, forinden videre foretoges i Sagen, at forelægge denne for Es. og Vg. Afdelinger.

Fra Sg. forelaa Beklagelse over Maaden, hvorpaa Nedbrudsreserven blev anvendt. Det vedtoges at undersøge Sagen.

Fra D. J. F. forelaa en Forespørgsel om Foreningen kunde tiltræde, at Spørgsmaalet om Ret til Anvendelse af Fripas i de billige Søndagstog, forelagdes Fællesudvalget. Tiltraadtes.

Fra Fa. Afdeling forelaa en Resolution angaaende en Lokomotivførers Forflyttelsesamnit til Odense.

Henvistes til Forretningsudvalget.

Formanden omtalte forskellige Forhold angaaende Uniformernes Udseende m. m. Angaaende Regnfrakkerne vedtoges det, at man ønskede disse, som den hidtil udleverede Model.

Punkt 5. Ferie- og Rekreationshjemmet (Ert. Forandringer m. m.)

Man drøftede Betimeligheden af forskellige Forandringer.

Der nedsattes et Udvalg bestaaende af Formanden, Hovedkassereren og Redaktøren til nærmere at undersøge disse Forhold.

Punkt 6. Eventuelt.

Lillelund omtalte en Række Sager, der var henvist til Kreds 1, og som var behandlet paa Kredsbestyrelsesmødet.

Angaaende Klage over en Lokomotivfører i Sg. havde man undersøgt Sagen, men havde fundet Klagen ubegrundet.

Et Spørgsmaal angaaende en Lokomotivførers Rækkefølge ved Forflyttelse havde man undersøgt, men ikke fundet Anledning til særlige Indrømmelser.

Fra Viborg har Kredsen i Anledning af, at Frederikshavns Afdelings Forslag om Kransekasserne er forkastet, modtaget en Henstilling om at faa disse Kassers Adresser optaget i Foreningens Adressefortegnelse, man dikutererede Spørgsmaalet, men var enige om, at den bedste Ordning var, at Meddelelse om Dødsfald indsendtes til Foreningens Kontor, der atlid er rede til straks at lade Meddelelsen udgaa til samtlige Afdelinger.

J. Bojesen forespurgte, hvorledes det gik med den af Ng. Afd. indsendte Sag angaaende Forberedelses- og Afslutningstiderne.

Formanden oplyste, at man antagelig meget snart vilde staa overfor en Forhandling om dette Spørgsmaal.

Fra Kreds 2 fremsattes Ønsket om en snarlig Afgørelse af den store Anciennitetssag.

Formanden lovede at søge at fremskaffe en Afgørelse.

Angaaende Anbringelsen af Foreningens Penge under Hensyn til den øjeblikkelige Valutasituation førtes en indgaaende Diskussion. Spørgsmaalet henvistes til Undersøgelse i det under Punkt 5 nedsatte Udvalg.

K. Johansen.

LOKOMOTIVFØRERKREDSSEN.

MØDET DEN 11. MARTS.

Alle var tilstede

Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden omtalte en Sag angaaende Sandstroapparaterne paa de nyere Lokomotiver, hvilke Apparater viser sig at fungere paa en meget utilfredsstillende Maade. Sagen er taget op af Kredsen til Undersøgelse. Omtalte en Sag angaaende Pensicnering af Korepenge.

Der forelaa forskellige Skrivelser, bl. a. angaaende Kørselsfordelingssager, angaaende Sygefradragsbestemmelserne, angaaende en Forflyttelsessag og angaaende Anciennitetsreglerne.

Endvidere forelaa til Behandling en Sag angaaende Eksklusion af en Lokomotivfører paa Gh. Kredsbestyrelsen sanktionerede Eksklusionen.

Endelig behandledes en Skrivelse angaaende Hastighedstabeller, og det besluttedes at fremsende Sagen til Generaldirektoratet.

Punkt 2. Kredsenes Regnskab for 1923 og Budgetforslag for 1924.

Kredskassereren gennemgik Regnskabet for 1923, der i det store og hele viste, at Budgettet var overholdt.

Toges til Efterretning.

Kredskassereren forelagde derefter Forslag til Budget for 1924. Efter en indgaaende Diskussion angaaende Forslagets enkelte Punkter godkendtes Budgetforslaget.

C. M. C.



EN FORBEDRING."

I Artiklen som ovenfor nævnt i Lokomotiv Tidende Nr. 4 og 5, hvor Hr. Lokfører C. Leides Kritik over Smørentiler og Hr. Lokfører Vigholts Svar til førstnævnte, der efter min

Mening er noget uovervejet, giver mig Anledning til følgende:

Hr. Lokfører Leides Kritik henfører jeg til Paafyldningssystemet, som Hr. L. kalder upraktisk, og heri giver jeg Hr. L. Ret. Opfyldningen foregaar paa saadan en gammeldags Maade, at man gaar rundt med en Skrue-nøgle og skruer alle Ventilerne af for at kunde fylde Olie paa; det kan man med god Grund kalde upraktisk; at en Lokfører bliver forarget over dette, er let at forstaa. Jeg skal her anføre, at der fra Gh. Lokfrh. Afd. har været rettet Henvendelse til Ing. om Anskaffelse af Topnøgler for at hode lidt paa de Ulemper, disse Ventiler volder ved Opsmøring, og som tager ikke saa lidt af den i Forvejen knapt tilmaalte Forberedelsestid ved flere Gange at flytte Maskinen, men ikke alene Topnøglen kan tilfredsstille Personalet, Opfyldningsmetoden maa forandres, hvis man vil kalde det en Forbedring.

Til Eksempel: hvis man i en privat Fabrik vilde anvende disse Ventiler, kan man være aldeles sikker paa, at Fabrikkens Ingeniør vilde blive hentet, og en Omforandring af Paafyldningen vilde ske, saaledes at dette kom til at foregaa paa en mere praktisk Maade; for naar Smøresystemet er godt, bør man ogsaa gøre det saa let tilgængeligt som muligt.

Hvis Hr. Lokfører Vigholt (som er vor Olieekspert) var gaaet frem som her skildret, er jeg sikker paa, at Lokopersknalet kunde naa gode Forbedringer, thi Tanken er god og har mere Betydning for Lokomotivfyrboderne end Skindbukser eller Handsker.

Reinhard Jensen,
Lokofrh.

EN FANEAFSLØRING ET EKSEMPEL TIL EFTERFØLGELSE

Tirsdag den 1. Marts kunde Thisted Afdelingerne samle sine Medlemmer til en Faneafsløringsfest paa Hotel »Phonix« i Thisted.

For ca. 3/4 Aar siden voksede Tanken frem blandt Afdelingernes Medlemmer, at man der i Afdelingerne vilde have en Fane, der som Samlingsmærke kunde veje over Lokomotivmændene i Thy.

Tanken fulgtes snart af Handling, skønt kun 20 Medlemmer, arbejdedes der ved mange forskellige Maader og Metoder. — Modstand skulde jo ogsaa overvindes, — paa at fremskaffe de nødvendige Pengemidler. Et Udvalg bestaaende af Lokomotivfører R. Jensen Jørgensen og Lokomotivfyrboderne Wedebye og Tøttrup nedsattes og samtidig meldte Damerne sig klar til at tage deres af Arbejdet. Fire Damer, nemlig Fru Steen, Fru Jørgensen, Fru Frost og Fru Andersen paatog sig Broderiarbejdet. I Løbet af Vinteren har disse Damer skiftevis i de respektive Hjem Uge efter Uge været samlet; og under Feststemning skred Arbejdet frem, — dog — da Fanen omtrent var færdig

havde Afdelingernes Medlemmer og ikke mindst den lille Kreds af Damer den Sorg, at Fru Andersen døde. Med dobbelt Kraft blev Arbejdet fremmet, og det lykkedes at faa den Fane, hun selv saa smukt havde ofret Kræfter paa saa vidt færdig, at den kunde veje ved hendes Kiste og blive sænket til Ære for hende over hendes sidste Hvilested deroppe paa Thisted Kirkegaard.

Fanens festlige Indvielse fandt Sted den 18. ds. i Hotel »Phoenix«s smukt pyntede Sal, hvor Afdelingens Medlemmer med Damer samledes samt enkelte indbudte Gæster, bl. a. Organisations Formand.

I en smuk Tale trak Lokomotivfører R. Jensen Fanens Tilblivelseshistorie op, for sluttelig paa Faneudvalgets Vegne at bede Afdelingen om at modtage Fanen.

Afdelingsformand, Lokomotivfører L. P. Jespersen takkede paa Afdelingens Vegne for Fanen, der derefter af Wedebye blev båret Salen rundt, medens Forsamlingen sang en i Anledning forfattet Sang.

Det skal i denne Forbindelse anføres, at Fanens smukke Topstykke, som er et flot Stykke haandværksmæssig Arbejde, er udført af Lokomotivfyrbøder Tegtmøier, nu Gh., der som Aspirant i Thisted straks meldte sig til Assistance.

Efter Faneafsløringen samledes Deltagerne til en Festmiddag, hvor Sange og Taler afløste hinanden og ved Bordet modtog de 3 Damer, som havde udført Broderiarbejdet smukke Blomsterbuketter i Vaser med vor Organisations Insignier.

Aftenen sluttede med et smukt Bal, og Thisted Afdelinger fortjener den største Anerkendelse for deres Arbejde og Arrangement til Gavn og Glæde for D. L. F.

Organisationen har nu Fane i København, Nyborg, Fredericia, Sønderjylland, Esbjerg, Aarhus og Thisted. Hvilken Afdeling bliver den næste?

»Dich«.

EN FOREDRAGSAFTEN.

Ved en given Lejlighed for nogen Tid tilbage bad man Hr. Maskiningeniør Dorph, 2. Distr., om for Medlemmer af Aarhus Afdelinger at ville holde et Foredrag om et eller andet teknisk Emne.

Hr. Dorph tog velvilligt denne vor Anmodning til Følge og holdt Mandag den 24. Marts d. A. Foredrag i Teknisk Skoles Foredragssal paa Ingerslevsplads og over Emnet: Gamle Lokomotiver.

Med nogen Forventning imodesaa man dette Foredrag og især Emnet: men man blev ikke skuffet, tværtimod. Foredraget var meget velholdt, Tilrettelæggelsen fortræffelig og Emnet interessant.

Hr. Dorph indledede Foredraget med at omtale Dampens Virkemaade og Udnyttelse i Cy-

linderen paa en Dampmaskine og fremlævede herunder Modsætningsforholdene mellem Lokomotivet og andre Dampmaskiner.

Derefter gik Taleren over til nærmere at belyse den Udvikling, der gennem Aarene havde fundet Sted paa Lokomotivkonstruktionens Omraade og paa pegede særligt Bestræbelserne for at faa bygget Maskiner, der bedst muligt udnyttede Dampen og Brændslet. Herunder fremdrog Hr. Dorph det Faktum, at der gennem mange Aar havde staaet og stadig stod en aaben Kamp mellem Høj- og Lavtrykslokomotiver og Lokomotiver med udelukkende Højtryksmaskiner.

Af Fotografier og Tegninger hentet fra de paa Lokomotivbygningens Omraade førende Lande, England og Tyskland, samt fra Østrig og Schweiz fremvistes til Illustration af Udviklingen en Række fortrinlige Lysbilleder.

Taleren sluttede sit udmærkede Foredrag med at fremvise Billedet af og beskrive de sidste ny Persontogsmaskiner, der anvendes i Prøjsen og Sachsen.

Foredraget tjente alt i alt Hr. Dorph til megen Ære og Paaskønnelse og fremkaldte derfor ogsaa meget Bifald.

Lokofører Johs. Hansen, Formand for Afd. 37, takkede paa Afd. 37 og Afd. 38's Vegne for Foredraget og den dermed viste Velvillie fra Hr. Dorphs Side, og overrakte som en Paaskønnelse deraf et Sølvcigarbæger til Foredragsholderen.

Som Rosinen i Pølseenden fremvistes den ved Jubilæumsfesten foreviste Film med Billeder fra Jubilæumsfestens Indledning og nogle interessante Billeder fra D. L. F.s Kælebarn, det dejlige Feriehus paa Refsnæs og dettes storslaaede Naturomgivelser.

Sluttelig takkede Lokofører Johs. Hansen for den gode Tilslutning, og man skiltes efter at have tilbragt en god og billig Aften sammen med enkelte overordnede, Kolleger og adskillige Damer.

Lokalet, der var udmærket til Formålet, var velvilligt stillet til Raadighed af Forstanderen paa Skolen.

fireman.

STIFTELSESFEST

Esbjerg Lokomotivmands Sangforening afholdt Søndag den 23. Marts sin 2-aarige Stiftelsesfest paa Hotel Spangsbjerg. Festen var arrangeret med Fælles-Kaffebord, Underholdning og Dans.

Kl. 8½ Aften begyndte Festen. Sangerne stillede op og Formanden, Lokof. Harder Petersen, bød Velkommen og ønskede alle en god og fornøjelig Aften. Sangerne sang derefter nogle Numre, der lønnes med saa kraftigt Bifald, at de maatte synge da capo. Derefter sang d'Hr. Lokof. Thygesen og Lokof. Jørgensen, Nyborg, Glumfar Sange, som ligeledes lønnes med kraftigt Bifald og der maatte da

capo Numre til. Efter Gluntar Sangene var der Oplæsning i jydsk Mundart. Oplæseren havde sjældent gode Evner til at sætte Lattermusklerne i Bevægelse og lønnedes med et velfortjent Bifald. Ved Kaffebordet overrakte Formanden med nogle velvalgte Ord et Diplom til Hr. Lckof. Chr. Christensen, som er Æresmedlem af Sangforeningen. Diplomet var smukt og originalt, udført af Korets Dirigent. Dirigenten fik overrakt en Nodestol for hans store Arbejde. Flere Talere havde Ordet, blandt andre Lokofrb. Asp. Dyrberg, som takkede Formanden for hans store Interesse for Sangforeningen og hans Evner til stadig at opildne Sangerne og passe paa, at ingen kneb ud en Sangaften. Kl. 3 sluttede Dansen, og alle var enige om at have tilbragt en fornøjelig og behagelig Aften. Sangforeningen takker d'Hrr. Maskining. Hersom og Lokomotivmestrene Bertelsen og Nielsen for deres Velvillie, idet alle, som ønskede at deltage, havde fri. Ligeledes takker Sangforeningen d'Hrr. Thygesen og Jørgensen for deres glimrende Assistance.

H. V. Døssing.
Sekretær.

LOKOMOTIVPERSONALETS SANGFORENING I AARHUS

afholdt Lørdag den 8. Marts d. A. selskabelig Sammenkomst i »Palæ«s smukke og hyggelige Lokaler.

Kl. 6½ Em. samledes Deltagerne til Fælles-spisning med paafølgende Bal. Hen paa Aftenen pavseredes ved fælles Kaffebord, og der

dansedes igen til langt ud paa Natten. Festen havde god Tilslutning og var fornøjelig og vellykket, Arrangørerne og »Palæ«s elskverdige Vært til al Ære

d'Hrr. Lokomotivmestre paa Aarhus H. bringes herved en velment Tak for Velvillien og Ulejligheden ved at faa Tjenesten tilrettelagt saaledes, at alle, der ønskede at deltage i Festen, skaffedes Tjenestefrihed.

Flere Deltagere.

TAKSIGELSER.

En hjertelig Tak til Lokomotivpersonalet i Brande for den smukke Gave, jeg modtog paa 25 Aarsdagen for min Ansættelse ved D. S. B.

J. F. Hammerich,
Lokomotivmester, Brande.

TIL MEDLEMSLISTEN

Overført fra D. S. og M. F. til D. L. F.
1—3—24:

Lokfb. Asp. S. K. Jørgensen, Masnedsund.



Nærværende Nummer er afleveret
paa Avispostkontoret den 4. April.


C. KRÜGERS TAPETFABRIK
KGL. HOF-TAPETFABRIK
Vestervoldgade 11 B.
Telf. 3319—6638—6733.

Reserveret
Carl Larsen,
26, Pilestræde 26

LÆGGEKARTOFLER
Askebladet, Hammersmith, Juli,
Scharpes Victor, Webbers.
Urtefrø - Blomsterfrø - Græsfrø.
Alt til Haven. Forlang min Prisliste.
A. B. LINDHARDT, Frøavl & Frøhandel, Fredericia.
Telefon 913. (Lige ved Banegaarden.)


Amk. Gummivare
Industri Vestergade 3 Kbhvn. B.
Modersprøjter, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prisliste med 30 Ære i Primærk.
DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

Børnernes TØJ-BØRS
Telf. Byen 3512.

Billigst i Byen.

Medlemmer 10 pCt. Rabat.
Matroshabitter fra 16 Kr.

Gl. Kongevejs Forlængelse 4,
ved Trommesalen.

Statsbanepersonalets Brandforsikrings-Forening.

Ekspeditionskontor:
Vesterbrogade Nr. 26,
Telefon Nr. 6626.

Foreningen er oprettet 1891, har ca. 9000
Medlemmer, ejer ca. 63,300 Kr. og har i
Understøttelse uddelt ca. 66,500 Kr.

Lav Præmie. Kulant Erstatning

Indmeldelser og Oplysninger

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

Hr. Togfører L. P. Hansen, Hr. Maskinarb.
N. M. Nielsen, Hr. Magasinformand M.
Nielsen, Hr. Lokomotivfører J. J. Nis-
sen, Hr. Assist. Thiede, Hr. Overbanemst.
Sølling og Hr. Kontrolør Bottelet.

Regnskabskontrollen, giver Oplysning
om alle Foreningen vedrørende Forhold.

STØT VORE ANNONCØRER

Redaktion: Vesterbrogade 98 a^o, Kjøbenhavn B.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613
Udgaar 2 Gange maanedlig.
Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Expedition
Ny Vestergade 7³, Kjøbenhavn B.
Telefon Central 14613.
Kontortid Kl. 10—4.