



28. Aargang N^o 9.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Maj 1928

ENMANDSBETJENING

Den nuværende Trafikminister viste ved sin raske Beslutning om Afskaffelse af to Mandsbetjeningen paa Rangerlokomotiverne, at han ikke var bange for Gennemførelse af Reformer paa Statsbanerne, der faktisk var en Forringelse af Sikkerhedstjenesten. Den samme skrappe Holdning indtog han jo ogsaa med Hensyn til Tjenestetidsspørgsmaalet, og det er jo tilsyneladende gaaet nogenlunde endnu da. Men efter hvad vi ser af Privatbanelokomotivmændenes Blad »Giv Agt« eksperimenterer han nu med at gennemføre Eenmandsbetjening paa Privatbanelokomotiver. Bladet skriver herom følgende:

Naar engang den nuværende Trafikminister, Hr. Stensballe, har forladt den Taburet, han nu sidder paa, eller han er afgaaet ved en blid og rolig Død, vil det jo ikke være meget opmuntrende for Privatbaneledelserne at tænke paa, at denne udprægede Privatbanemand, med fuldt Alvor, kunde udstede midlertidige Bestemmelser for indskrænket Betjening af Damptog som en Nødhjælp til de økonomisk daarligt stillede Privatbaner; men man har ogsaa fra flere Sider, som sikkert ogsaa er det rigtigste, opfattet disse Bestemmelser som en Nødhjælp, for at Arbejdsløsheden ikke skulde blive for stor indenfor Hr. Stensballes egne Kolleger (Driftsbestyrererne). Hos nogle af d'Herrer Driftsbestyrere, dog kun hos dem, der ikke har kunnet finde noget nyttigt i Banens Interesse at arbejde med, spekuleres der paa at udnytte Hr.

Stensballes Opfindelse, og det gør ikke noget, at der bliver ofret en Del Penge til Omforandring af Lokomotiverne, thi det er jo baade morsomt og interessant for en Driftsbestyrer at have nget at beskæftige sig med, selv om disse Omforandringer som Sikkerhedsmoment ikke har den ringeste Betydning. Og efter at disse Omforandringer er foretaget, er der kun Ansvar tilbage, og det kan jo ikke nytte at lægge det paa Lokomotivet, det paatager sig intet Ansvar med Hensyn til Sikkerhedstjenesten, saa der er derfor ikke andre Steder at lægge det, end paa Lokomotivføreren; men det gaar nu ikke saa let at tage to Mands Ansvar og lægge paa een. Vi har tidligere i nærværende Blad, Nr. 11 af 1927 og Nr. 1 af 1928, omtalt, hvilke skæbnesvangre Følger, der kan opnaas ved Eenmandsbetjening af Lokomotiver under Kørsel, og vi maa med den skarpeste Protest imødegaa Kravet om at paatage os det Ansvar, der hermed er forbunden.

Vi gengiver nedenstaaende en Brevveksling, der angaaende dette Spørgsmaal har fundet Sted ved en af vore Afdelinger:

Herr Driftsbestyreren!

Da man formoder, at der med den Omforandring, der foretages paa Lokomotiv Nr. er Banens Hensigt at iværksætte Eenmandsbetjening ved Kørsel med nævnte Lokomotiv, skal man ved nærværende meddele, at det Ansvar, der paahviler en Lokomotivfører, baade med Hensyn til Materiellet, det rejsende Publikum og de Vejfarende, kan ikke opretholdes paa en saadan Maade, at det kan betegnes for nogenlunde forsvarligt, saafremt Kørsel skal foretages med een Mand paa Lokomotivet.

Vi føler det som en Pligt at meddele nærværende; thi en Kørsel i Blinde, kan ikke foregaa uden en fuldstændig Tilsidesættelse af Sikkerhedstjenesten, og Ansvar for eventuelle Uheld og Ulykker, der meget let kan fremkomme, kan derfor ikke paalægges Førere paa eenmandsbetjente Lokomotiver, men maa lægges paa den eller dem, der iværksætter en saadan Ordning.

Ærbødigst
P. A. V.
Underskrift

I Besvarelse af Deres Skrivelse af G. D. skal jeg henlede Opmærksomheden paa, at Kørselen med Eenmandsbetjente-Lokomotiver er tilladt efter Banens Ordensreglement og skal udføres paa en saadan Maade, at der altid holdes Udkig under Kørselen, hvorfor jeg ikke kan anerkende, at Lokomotivførerne i noget Tilfælde kan fritages for det Ansvar, der paahviler dem i Henhold til Banens Reglementer og Instrukser.

Driftsbestyrerens Underskrift.

Til
Gruppeformanden for Maskinafdelingens Personale.

Hr. Driftsbestyreren.

Da man formoder, at det med den Omforandring, der for Tiden foretages paa Banens Lokomotiv Nr. er Hensigten at iværksætte Eenmandsbetjening ved Kørsel med nævnte Lokomotiv, skal man ved nærværende meddele, at det Ansvar, der paahviler Togets Personale baade med Hensyn til Materialet, de i Toget værende Forsendelser (herunder særlig Værdi- og Pakkeforsendelser) det rejsende Publikum og de Vejfarende, kan ikke opretholdes paa en saadan Maade, at det kan betegnes for nogenlunde forsvarligt, saafremt Kørsel skal foretages med kun to Mand i Toget.

Man er bekendt med de af Ministeriet for offentlige Arbejder af 22. Juli 1927 givne midlertidige Bestemmelser for indskrænket Betjening af Damp- og Tog, men hvis disse Bestemmelser skal praktiseres efter deres Form og Ordlyd vil det, paa uindhegnede Jernbaner og med den nuværende store Landevejstrafik betyde en fuldstændig Tilsidesættelse af den nødvendige Sikkerhedstjeneste, som Offentligheden har Krav paa, og Banens Materiel og de rejsendes Sikkerhed vil derfor altid være udsat for den største Fare ved en saadan Fremførelse af Tog.

Vi føler det som vor Pligt at meddele nærværende; thi en Kørsel efter de ovenanførte midlertidige Bestemmelser er en Kørsel i Blinde, og Ansvar for eventuelle Uheld og Ulykker, der derved meget let kan fremkomme, kan derfor ikke paalægges Personalet i Tog, der kun er betjent af to Mand, men maa lægges paa den eller dem, der iværksætter en saadan Ordning.

Paa Trafikafd. Vegne
Underskrift
Gruppeformand

Paa Lokoafd. Vegne
Underskrift
Afdelingsformand

I Anledning af Deres Henvendelse af 7. ds. maa jeg under Henvisning til min Skrivelse af 24. f. M. til Gruppeformanden for Maskinafdelingens Personale fastholde, at Lokomotiv- og Togpersonalet ikke kan fritages for Ansvar, fordi der i visse Tog indføres Eenmandsbetjening af Langelandsbanens Lokomotiver.

I paakommende Tilfælde vil det i sidste Instans blive Domstolene, der afgør Spørgsmaalet om Grænserne for dette Ansvar.

Der vedlægges Afskrift af min ovennævnte Skrivelse.

Underskrift.

Til
Gruppeformændene for Personalet ved Trafik- og
Maskinafdelingen.

Hr. Driftsbestyreren.

Idet vi anerkender Modtagelsen af Herr Driftsbestyrerens ærede Skrivelse af 10. ds. tillader vi os ved nærværende at meddele, at det er vor faste Overbevisning, at det af os i Skrivelse af 7. ds. anførte vedrørende Tog med eenmandsbetjente Lokomotiver, er i Overensstemmelse med de faktiske Forhold, og vi har derfor følt det som vor Pligt at gøre Banestyrelsen bekendt dermed.

Vi er selvfølgelig indforstaaet med vor Forpligtelse til at udføre vor Tjeneste paa den bedst mulige og mest forsvarlige Maade, baade med Hensyn til Banens Økonomi, de Rejsendes og Forsendelsernes Sikkerhed og Materiellets Behandling, naar dette kan ske paa en saadan Maade, at Sikkerhedstjenesten ikke helt tilsidesættes, men Tog med eenmandsbetjente Lokomotiver, vil altid være en Fare for Sikkerheden, og det Ansvar, der i Henhold til Politireglementet paahviler det kørende Personale, vil ikke tilnærmelsesvis kunne opretholdes, og Ansvar for eventuelle Uheld og Ulykker, der falder ind under politimæssig Undersøgelse, vil derfor ikke kunne paalægges Personalet, men den eller dem, der iværksætter Kørsel med eenmandsbetjente Lokomotiver.

Naar Herr Driftsbestyreren anfører, at det i sidste Instans vil blive Domstolene, der afgør Spørgsmaalet om Grænsen for Ansvar, saa formener vi, at være frigjort for Ansvar i det fulde Omfang som Reglementet hjemler, ved i Tide at have henvendt Banestyrelsens Opmærksomhed derpaa, men forøvrigt er vi af den Opfattelse, at vore Organisationer nærmere beskæftiger sig med denne Side af Sagen.

Paa Trafikafd. Vegne
Underskrift

Paa Lokoafd. Vegne
Underskrift

Det er et klart og forstaaeligt Standpunkt vor Afdeling har taget til dette Spørgsmaal, og man maa forbauses over den Frimodighed, hvormed Driftsbestyreren meddeler, at han ikke kan anerkende, at Lokomotivførerne i noget Tilfælde kan fritages for det Ansvar, der paa-

hvilker dem i Henhold til Banens Reglementer og Instrukser.

Vi skal imidlertid gøre vort bedste for at belære Driftsbestyreren om, at det er ikke al Ting, der kan ordnes med et Pennestrøg.

Forøvrigt vil vi gennem et af Trafikafdelingens Bestyrelse og vort Forbund nedsat Udvalg bekæmpe Eeenmandsbetjeningen med alle til Raadighed staaende Midler.

Vi gengiver nedenstaaende de midlertidige Bestemmelser for indskrænket Betjening af Damptog:

Tillæg II til det under 17. November 1903 udfærdigede Ordensreglement for uindhegnede private Jernbaner indeholdene midlertidige Bestemmelser for indskrænket Betjening af Damptog.

Damptog tillades under Iagttagelse af nedenanførte Bestemmelser fremført med Betjening alene ved en Lokomotivfører og en Medhjælper:

1. Saafremt ikke anden Bestemmelse er fastsat af Driftslederen, overtager Lokomotivføreren foruden den ham som saadan paahvilende Gerning tillige Tjenesten som Togfører, medens Medhjælperen, der kan være Fyrbøder eller en anden Tjenestemand, udfører Billetteringen samt øvrige Funktioner, der ellers paahviler Togpersonalet.
2. De til Kørsel under saadan Betjeningsform anvendte Lokomotiver skal for hvert enkelt Vedkommende være godkendt af Ministeriet for offentlige Arbejder til saadan Anvendelse. For Godkendelse kræves bl. a.:
 - a. at Lokomotivet er forsynet med 2 af hinanden uafhængige Bremsere, hvoraf den ene er en automatisk Luftbremse.
 - b. at Dampregulator, Fløjte og den automatiske Luftbremse skal kunne betjenes fra begge Førerhusets Sider.
 - c. at der findes bekvem Adgang fra Togets Vognedel til Lokomotivet og omvendt.
 - d. at der fra Førerpladsen findes god Udsigt over Sporet.
3. a. Togets Vognedel skal være forsynet med automatisk gennemgaaende Luftbremseindretning, der er sat i Forbindelse med Lokomotivets automatiske Bremseindretning. Bremsen skal kunne sættes i Virksomhed saavel fra Førerpladsen som fra ethvert Køretøj, hvori Rejsende eller Togpersonalet opholder sig.
- b. I Toget skal som Reserve for den automatiske Bremse forefindes Skruebremsere i det i Ordensreglementets § 31 foreskrevne Omfang.
4. a. Toget maa fremføres med den for Banen tilladte Maksimalhastighed, men dog højst med 60 km i Timen.
- b. I Toget skal foruden Lokomotivets Bremsere findes mindst saa mange med automatisk Bremse betjente Aksler, at den nedenfor angivne Del af Togets Vognaksler kan bremses.

Paa Fald og Stigninger, som ikke er stærkere end	Togets største Hastighed i km/Time			
	30	40	50	60
6,7 pro mille	1/10	1/5	3/10	2/5
10 —	1/5	1/3	4/9	4/7
14,3 —	1/4	2/5	4/7	5/6
16,7 —	3/10	4/9	2/3	—

- c. Det tillades efter den sidste med automatisk Bremse betjente Aksel at medføre nedennævnte Antal ubremsede Aksler under Forudsætning af, at det ovenfor under 4 b nævnte Bremsetal er overholdt.

Ved en Hastighed af 51—60 km i Timen højst 2 Aksler
 — — — — — 41—50 — — — — — 4 —
 — — — — — højst 40 — — — — — 6 —

- d. Det samlede Antal Aksler, som maa medføres i Tog med den heromhandlede Betjening, maa, Lokomotivets Aksler ikke medregnet, ved en Hastighed af

51—60 km i Timen ikke overstige 10
 41—50 — — — — — 12
 højst 40 — — — — — 14

5. a. Som Førerens Medhjælper maa kun anvendes en Tjenestemand, der efter aflagt Prøve viser sig at være saa fortrolig med Lokomotivets Betjening, at han kan give Signaler med Fløjten, standse Toget og sætte Vand paa Kedlen.
- b. Medhjælperen skal, saa snart Billetteringen er endt, tage Plads i Førerhuset og være Føreren behjælpelig med Udkig, og saafremt Medhjælperen er Fyrbøder, med Kedlens Pansning. Ved Indkørsel paa Krydsnings- og Tilslutningsstationer, samt hvor det af Driftslederen maatte blive paabudt, skal han være til Stede i Førerhuset, og, for saa vidt han ikke er i Førerhuset ved Indkørsel paa andre Stationer, skal han give Agt paa Signalerne og om fornødent sætte Nødbremsen i Virksomhed.
- c. Medhjælperen skal indfinde sig paa Lokomotivet, naar der med Dampfløjten afgives 2 eller flere lange Toner.
- d. Bilver Føreren utjenstdygtig, skal Medhjælperen standse Toget, som kun maa føres videre, saafremt Medhjælperen har den fornødne Uddannelse.
6. Særlige Bestemmelser kan efter de lokale Forhold fastsættes for hver enkelt Bane af Ministeriet for offentlige Arbejder.
7. Iøvrigt gælder Ordensreglementets Bestemmelser for Lokomotiver, Vogne og Tog, for saa vidt de kan finde Anvendelse paa den heromhandlede Betjeningsform.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.

Ministeriet for offentlige Arbejder, den 22. Juli 1927.

J. P. STENSALLE.

Ch. Buchwald.

SKRIVELSER OG SVAR

Statsministeriet har tilskrevet Centralorganisationen saaledes:

»I Skrivelse af 20. d. M. (Aa 460) har Centralorganisationen anmodet om, at der den 1. Maj d. A. maa blive ydet Tjenestemændene Frihed i saa stor en Udstrækning, som Tjenestesten tillader det, uden at der sker Afkortning i Lønnen.

I denne Anledning skal Statsministeriet herved meddele, at man under Dags Dato har tilskrevet samtlige øvrige Ministerier, at der i saa stor Udstrækning, som Tjenesten tillader det, kan tilstaaes Statens Tjenestemænd, som derom fremsætter Begæring, Tjenestefrihed fra Kl. 12 Middag den 1. Maj d. A., men dog saaledes, at der den nævnte Dag ikke udbetales dag- og timelønnede, som begærer saadan Frihed, Løn for Tiden efter Kl. 12 Middag.«

AMERIKAS ERHVERVSLIV SET GENNEM AUSTRALSKE BRILLER

En interessant Analyse af De Forenede Staters økonomiske Liv.

Undersøgelse — Ledelse — Anlæggenes Effektivitet.

Undersøgelser og Eksperimenter er et vigtigt Træk i amerikansk Industri. Regeringen, Universiteter og tekniske Skoler samt de store Koncerner gaar i Spidsen; men saa godt som alle Fabrikker tager enten selv Del i disse Arbejder eller betaler store Beløb for at nyde godt af Resultaterne; hos adskillige Koncerner anser man Undersøgelser og Eksperimenter for at være Industriens egen Sag, i hvilken Regeringen ikke bør blande sig; men mange er for Samarbejde og for størst mulig Offentlighed. Foretagendernes Ledelse betragter sig som Mellemed mellem Kapital, Arbejdere og Forbrugere. Fabriks- og Forretningsledelse anses for at være en særlig Videnskab, der spænder over Produktionsmetoder. Forbindelse mellem Brancherne, Salg, Reklame, Finanser o. s. v. Bemærkelsesværdigt er det energiske Samarbejde mellem skarpt konkurrerende Industrier og den frie Udveksling af Ideer angaaende Problemer af almen Interesse, ligesaa Udbedelsen af Erfaringer til de lavere Funktionærer, iberegnet Formændene for Arbejderne. Afsnittet om Anlæggenes Effektivitet beskæftiger sig særlig med Forbedringen af Konstruktioner, Indførelsen af automatiske Maskiner — der ofte i stort Antal passes af ganske faa Arbejdere, idet en Mand eller Kvinde passer flere Maskiner — og Udrangeringen af lidet brugte Maskiner til Fordel for Nyopfindelser. Dog iagttoges ogsaa Virksomheder med ældre, ja indtil 50 Aar gamle Maskiner (Vævestole og Valsemaskiner), ligesom man f. Eks. har Skotøjsfabrikker, i hvilke der produceres 12 Par pr. Arbejder, men ogsaa nogle, i hvilke der kun laves 2 Par daglig pr. Mand.

Arbejdernes Ydeevne og Læringerforhold.

Ikke-Fagarbejdere har i U. S. A. god Lejlighed til at avancere. Viser han sig dygtig til et Arbejde, faar han det uden Hensyn til, om han har lært Faget eller ej. Kun de meget højstaaende Fag, særlig Præcisions-

industrierne, kræver lang Tids Studium eller Øvelse. Man anser det nu i Amerika for unødvendigt at tvinge unge Mennesker til at lære et Haandværk, der sædvanligvis udføres bedre maskinelt. Selv i en Industri som Flyvemaskinfabrikationen traf Delegationen Arbejdere, der, efter at have lært elektrisk Svejsning ved at fungere som Hjælpere, tjente 28 s. daglig i Stedet for som Hjælpere 16 s. 6 d. Avancementet beror udelukkende paa Dygtighed, og næsten alt Arbejde er Specialarbejde; men man giver gerne Arbejderne Lejlighed til at lære nye Specialiteter, saa at den alt for store Ensformighed kan undgaas.

I 30 Stater har man en Læringlevgivning, og i alle Stater Love om Fortsættelsesfagskoler. I 1917 oprettede Kongressen et Fagskolekammer med Sekretariat for Landbrug, Handel og Arbejde, i Spidsen for hvilket en Kommissionær, bistaaet af tre Borgere, en for hvert Sekretariat, staar. Der udfoldes store Bestræbelser for at faa Ungdommen til dels at gaa i Lære og dels modtage teoretisk Undervisning; thi man erkender i Amerika, at Indvandringen af uddannede Fagarbejdere hidtil har dækket Behovet, men at Fremtiden her vil bringe store Vanskeligheder. Den ogsaa andetsteds kendte Tendens hos Ungdommen til at lade sig friste af den forholdsvis gode Betaling, der ydes ikke uddannet Arbejdskraft i mange Virksomheder, bevirker særlig i Amerika, at man mange Steder har svært ved at faa Lærlinge.

Standardisering, Forenkling og Formindskelse af Spild.

Særlig det sidste af disse Begreber, Spildet (waste), har givet Delegationen Anledning til iagttagelser af almindelig Interesse. Det drejer sig her om langt mere end Standardisering og Forenkling; for det første anses Arbejdsløsheden i Amerika for et alvorligt Kraftspild, som søges indskrænket ved Studium af Markeder, Sæsoner og Købeevnen. Men hertil kommer et saa vigtigt Problem som Arbejdernes Sundhed. I det hele taget gælder det efter amerikanske Nationaløkonomers Udtalelser til Delegationen nu om ved Undgaaelse af Spild i Form af Materiale eller i Form af unyttigt Arbejde i Produktion og Handel ikke blot at befæste den Levelfod, der alt er opnaaet, men om at forbedre den. At Udviklingen siden 1920 har haft den rigtige Retning, ser Delegationen i den Kendsgæring, at en gros Prisindeksen for alle Varer er faldet fra 226 til 150 (August 1926), medens Fagforeningernes Løntariffer (August 1926) er 238 imod 199 i 1920. Ganske vist synes den af Delegationen meddelte Tabel at vise, at Prisfaldet allerede fuldbyrdes i 1921, medens Lønstigningerne først begyndte to Aar senere, hvorfor den formodede Forbindelse mellem de to Fænomener maa forekomme tvivlsom.

Forholdet mellem Arbejder og Arbejdsgiver.

Delegationen mener at have iagttaget, at Ledelsen i Almindelighed stræber efter at sammensætte en god Stab af Arbejdere, idet den giver Arbejderne Lejlighed til at tjene en god Løn, saavidt muligt holder dem i Arbejde stadig, søger at vinde deres Tillid og fremfor alt strengt overholder givne Løfter.

Som Resultat af Fagforeningernes Modstand imod

Lønnedsættelser opstod den saakaldte »American Plan«, ogsaa kaldet »the open shop«. Her engageredes Arbejderen uden Hensyn til, om han var Fagforeningsmedlem. Samtlige Aftaler om Løn, Arbejdstid og Vilkaar blev truffet uden Hensyn til Fagforeningen, og Medlemmer saavel som ikke Medlemmer maatte forpligte sig til at arbejde fredeligt sammen. For Tiden er efter Delegationens Opfattelse Flertallet af industrielle Virksomheder i U. S. A. open shops, og som Regel opmuntrer Ledelsen, der fordrer Uafhængighed af udenforstaaende Korporationer, sine Arbejdere til Samarbejde og udviser Tilbøjelighed til at forhandle med dem. Arbejdsgiveren søger at imødekomme sine Arbejdere, og disse indser, at deres Interesser er identiske med hans. Øjensynlig er det gamle System, under hvilket man trak hver sin Vej, ved at forsvinde. Denne Sagernes Stilling har i høj Grad bidraget til at ændre selve Fagforeningernes hele Taktik. Medens de for femten Aar siden stillede sig mistænksomt overfor de videnskabelige Bestræbelser for at forbedre Fabrikationsmetoder etc., gaar de nu ofte den modsatte Vej og deltager, hvor Lejlighed bydes dem, i Arbejdet for »Co-operation«. Dette sker f. Eks. i 4 af de største Jernbaneselskaber.

Paa den anden Side er der meget langt igen, førend der kan være Tale om, at Fagforeningerne i U. S. A. kan faa en dominerende Indflydelse paany. Den centrale Organisation, American Federation of Labour, havde i 1920 ca. 4 Mill. Medlemmer; nu har den kun 3,3 Mill. Ganske vist findes der andre Organisationer, men da U. S. A. har over 12 Mill. Industriarbejdere, og da Forbundets egen Beretning melder, at Tilgangen nu er naaet til 40 000 aarlig, kan Fagforeningernes Rolle indtil videre ikke anses for at være særlig betydelig. Iøvrigt er Fagforeningerne fuldkommen upolitiske og optager Medlemmer uden Hensyn til politisk Trosbekendelse. Lønningerne fastsættes i det store og hele af Arbejdsgiverne, hvor Fagforeningerne ikke har opnaaet Overenskomster; men Arbejdsgiverne begyndte allerede før Krigen som Modvægt imod Fagforeningernes Agitation at begunstige Oprettelsen af Organisationer af deres egne Arbejdere, og disse »Company Unions«, »Shop Councils« o. s. v. har efterhaanden faaet afgørende Betydning for det gode Forhold mellem Arbejdsgiver og Arbejder. Men Fagforeningerne bekæmper endnu disse Organisationer.

Arbejdsløshed.

Man regner i U. S. A. med en permanent Arbejdsløshed paa 1,50 til 1,75 Mill. arbejdsløse Industriarbejdere og Ansatte i U. S. A. uden Hensyn til Sygdom og Ulykkestilfælde. Kort efter Krigen ansloges Antallet af Arbejdsløse til 3,5 Mill., og der blev da paa Foranledning af Republikens Præsident etableres Arbejdsanvisningsagenturer over hele Unionen, særlig i Industridistrikterne. Delegationen har besøgt flere af disse Agenturer, der samarbejder med Forbundets Arbejdsanvisningsdepartement. Desuden optræder mange Fagforeninger som Arbejdsanvisningskontorer, og hver større By har iøvrigt en Mængde Anvisningsbureauer. En bemærkelsesværdig Statistik viser, at Antallet af Lønarbejdere pr. 1000 Indbyggere i 1925

var hele 16,1 pCt. lavere end i 1919, medens Produktionen i samme Tidsrum steg 25 pCt. Staten Wisconsin's Parlament har taget Initiativet til en Lov om Forsikring imod Arbejdsløshed; men iøvrigt er hele den Række af maabevidste Bestræbelser for at begrænse Arbejdsløsheden, der udfoldes i U. S. A., væsentligst af privat Natur, idet de koncentrerer sig om den Opgave at stabilisere Produktionen. Det er her som paa de fleste Omraader Erkendelsen af, at dette ligger i Industriens egen velforstaaede Interesse, der er Drivfjederen. Saaledes viste det sig f. Eks., at Krigstidens Tendens til kun at købe »fra Haanden og i Munden« i Virkeligheden førte til en Stabilisering af Produktionen, idet Spekulation og Sæsonperioder dæmpedes. Men paa den anden Side ligger der i de forskellige Arbejders Natur helt forskellige Aarsager til fluktuierende Beskæftigelse, og nogen almengyldig Metode til Problemets Løsning gives ikke. Imidlertid fører det ovenfor omtalte Co-operations-Princip indenfor hver enkelt Virksomhed i en Mængde Tilfælde til gode Forholdsregler, f. Eks. indskrænket Arbejdstid, hvorved det bliver muligt at beskæftige Arbejdsstaben mere stabilt. Arbejdernes Stilling er ikke blot ret usikker i Henseende til Risikoen for Afskedigelse ved synkende Forbrug, men ogsaa Risikoen for Invaliditet og Arbejdsudygtighed paa Grund af Alder tynger haardt. Imidlertid vil Amerikas Industrifolk helst se hele Problemet som et Produktionsproblem. Man tror paa Muligheden af ved en klog Produktionspolitik at undgaa de store Kriser, idet man paa den ene Side søger at undgaa en for stærk Udvikling af Produktionen og paa den anden Side ved at øge Købeevnen bestræber sig for at skabe en bestandig stigende Efterspørgsel, naturligvis ikke mindst for at udvikle Eksporten.

Forligsvæsen og Voldgift.

I skarp Modsætning til Australien med den tvungne Voldgift kender man i Amerika ingen Tvang til at underkaste sig en tredje Part som Dommer. Man søger i saa vid Udstrækning som mulig at faa Parterne til at enes paa fredelig Vis. Forudsat at Parterne gaar ind derpaa, kan der etableres en Række Voldgiftsinstanser, undertiden helt op til selve Præsidentens Henviisning af Spørgsmaalet til en af ham valgt Institution, men selv i dette Tilfælde savnes der Angivelse af, hvad der skal ske, naar ogsaa dette Middel forgæves er forsøgt. Delegationen konstaterer en utvivlsom Modvilje imod enhver Form for Tvang.

Leveomkostninger.

Som vi ovenfor har set, kommer Delegationen til det Resultat, at Reallønnen (Fagforeningstarifferne) ligger noget højere end lige før Krigen, og det synes jo ogsaa at fremgaa af lagttagelserne vedrørende Arbejdsløshedsproblemet, at en stor Del af Arbejderne lever i ret beskedne Kaar, navnlig vistnok i de sydlige Stater. Denne Opfattelse stadfæstes ved en af Delegationen udarbejdet sammenlignende Statistik for Priser i U. S. A. og Australien. Af denne fremgaar, at Priserne i Melbourne ligger ca. 33 pCt. lavere end Priserne i Philadelphia, medens Gennemsnitslønnen i 30 australske Byer for en ukvalificeret Arbejder pr. 48

Timers Arbejdsuge er *noget nær identisk* med den tilsvarende Gennemsnitsløn i 51 amerikanske Byer, nemlig omkring 86 s. Delegationen drager derfor, den Slutning, at *Arbejde paa indskrænket Tid og fuldstændig Arbejdsløshed i høj Grad udligner Teorien om høje Lønninger i Amerika*, og den tilføjer paa dette Sted, at de amerikanske Arbejdsanvisningskontorer i Januar 1927 havde 160 ledige Mænd for hvert 100 Tilbud om Arbejde, ligesom Afskedigelserne i samme Maaned udgjorde ikke mindre end 41,4 pCt. af de paa Listerne indførte Lønarbejdere.

Arbejdsbetingelser.

Angaaende Basis for Lønberegningen findes der ingen amerikansk Statistik. Et Ingeniørfirma, der giver sig af med Fabriksteknik, har ved at spørge ca. 1000 betydelige Fabrikanter faaet til Resultat, at 61 pCt. af Arbejderne arbejder paa Timebetaling, 31 pCt. paa Akkord, og at 8 pCt. har en Bonus eller Præmier. Hver enkelt Fabrik, ofte endog hver Afdeling indenfor en saadan, har sin bestemte Takst for voksne Mænd, Kvinder og Dreng. En ikke-faglært Arbejder maa begynde som almindelig Arbejder, og først efter en Uge eller to kan han alt efter sin Dygtighed faa mere i Løn. Iøvrigt studerer man navnlig i de store Foretagender ivrigt Betalingsproblemet for at udfinde de i de enkelte Tilfælde mest formaalstjenlige Metoder. De store Virksomheder mekaniseres bestandig mere, saa at Arbejdernes legemlige Arbejde indskrænkes til et Minimum. *I Reglen indføres Betalingssystemerne uden noget som helst Samraad med Arbejderne.*

Arbejdstiden varierer fra saa kort en Arbejdstid som 40—44 Timer ugentlig i visse Dele af Pelsværksindustrien og Konfektion op til 80 Timer nede i Sydens Bomulds- og Sukkerindustri. I Almindelighed regnes der med 50 Timer ugentlig paa 5 Dage med 9 Timers og 1 Dag med 5 Timers Arbejde eller med 48 Timer paa 5 Dage med $8\frac{3}{4}$ og 1 Dag med $4\frac{1}{2}$ Time. Lørdagen som halv Fridag er almindelig i de nordlige, men ikke i de sydlige Stater. The American Federation of Labour arbejder — paa langt Sigt — for Indførelsen af Fem-Dages-Ugen paa 40 Timer. Der arbejdes en Del med Dobbeltbold, og undertiden faar Natholdene da noget mere i Løn end Dagholdet. For Overarbejde betales oftest 50 pCt. Tillæg. Gennemgaaende Princip er, at Arbejderen skal være ved sit Arbejde, naar Arbejdstiden begynder og ophører.

Leveomkostningernes Indflydelse paa Lønnen.

I Almindelighed bestemmes Lønnen ikke af Leveomkostningerne. *Fagforeningerne er bestemt imod at basere Lønnens Beregning paa Leveomkostningerne*; de fordrer, at Industrien skal betale saa højt som muligt, og at Prisernes Fald ikke bør medføre synkende Løn. Ikke desto mindre gives der en Mængde private Aftaler mellem Arbejdsgivere og Arbejdere, der gaar ud paa at tage Hensyn til Prisindekserne. Fagforeningerne har derimod en vis baade direkte og indirekte Indflydelse paa Lønnen; en direkte, forsaavidt som nogle Industrier er organiserede, en indirekte, idet adskillige Arbejdsgivere forhøjer Lønnen for at blive fri for Fagforeningernes Agitation.

Arbejderaktionærer.

Det Omfang, i hvilket Arbejderne som Aktionærer er interesserede i deres Bedrift, er ret begrænset. De forskellige Systemer er enten særlige Aktier for Arbejdere, visse Dele af Emissioner forbeholdt disse, Aktier købt i det aabne Marked eller de saakaldte »Treasury« Stock-Aktier. En Tabel over 20 af de største Foretagenders Arbejderaktionærer viser en gennemsnitlig Part paa 4.26 pCt. af den samlede Aktieværdi i Arbejdernes Hænder, men Statistikken siger intet om, hvor stor en Part der falder paa de menige Arbejdere. Det største Antal Arbejderaktionærer har Bethlehem Steel Co., nemlig 35 000; men deres Part udgør dog kun 6,56 pCt. af hele Aktiekapitalen.

Som det fremgaar af ovenstaaende Uddrag, mener Delegationen vel at have iagttaget en stærkt stigende Produktion og i de sidste Aar en tilsvarende Stigning af Lønningerne i U. S. A.; men om Værdien af de gjorte iagttagelser er den indbyrdes uenig.

En af Repræsentanterne for Arbejdsgiverne har herom udarbejdet et interessant Memorandum til sin Regering. Han siger bl. a., at det mest slaaende af alle de i U. S. A. modtagne Indtryk er, at man der ingen Voldgiftskendelser kender, og at de Industri-drivende er fri for enhver Indblanding i deres Forretning af Fagforeningsfunktionærer. Fagforeningsvæsenet har mistet sin engang haft Magt indenfor Industrien. Følgen er, at Fagforeningerne nu søger at bibringe deres Medlemmer Pligtfølelse overfor Arbejdsgiverne. Han opfordrer de australske Arbejdsgivere til at oprette lignende Raad som de, der er almindelige i Amerikas open shops, og hævder, at de australske Fagforeninger umuligt kan begrunde en Modstand herimod. Dernæst peger han paa den amerikanske Klassifikation af Arbejderne efter deres Dygtighed, ikke efter deres Uddannelse, og sammenligner dette Princip med de australske Fagforeningers Krav om, at Maskinerne skal betjenes af Fagarbejdere, ligesom han beklager det australske Princip, at hver automatisk Maskine skal have en særskilt Person til at passe den. Endelig anbefaler han det amerikanske Princip: at anvende et Lønssystem, der tilskynder Arbejderen til øget Produktion, til Efterligning. Efter al Sandsynlighed vil denne Tale kun møde døve Øren blandt de australske Arbejdere. Til Vejledning for disse har Arbejderrepræsentanterne udarbejdet et særligt Memorandum, der indeholder alle fra et socialistisk Fagforeningsstandpunkt nødvendige Forbehold overfor de af Beretningen meddelte iagttagelser. Men disse Arbejderrepræsentanters Deltagelse i Turen har virket befrugtende paa Delegationens Arbejde; thi dette gaar dybere end de Rejseberetninger, man ellers har set i de senere Aar derovre fra, og er derved bleven et værdifuldt Bidrag til Belysning af en industriel Højkonjunktur, hvis Evne til fortsat Herredømme netop nu beskæftiger Sindene Verden over.



FRA MEDLEMSKREDSSEN

Takt og Tone (ved Maskinafdl.).

Man hører ofte private Folk forundre sig over det »spændte« Forhold mellem Maskin- og Trafikafdelingens Personale og Bemærkninger om, at Trafikpersonalet er finere og mere dannet end Maskinpersonalet, saavel Over- som Underordnede.

Der er en Del om det, men Skylden er *ikke* de Underordnede, men vel særlig de Overordnede, idet der (paa en enkelt nær) er udvist uhøflig og udannet Opførsel, saasnart noget skal paatales, hvilket ikke vilde blive taalt ved Trafikafdelingen.

Egentlig er det ikke saa mærkeligt, da Maskinafdelingens Ledelse fra først af blev besat med Underofficerer, som ikke formaaede at forandre Sprog og Opførsel efterhaanden som de steg i Rang, og det virker altid nedefter.

Et meget betegnende Eksempel er Renholdelsen af Førerhuset, spec. Pudsningen, der kun har været et Middel til at »stroppe« Personalet op, idet de aldrig har gjort noget for at bevare Pudsningen, men end-saa leveret det billigste og daarligst mulige Pudsemateriale. Nu da Depoterne selv skal sørge for Renholdelsen, ser man, at der kun behøves det rent nødvendige, ofte mindre.

Ved Trafikafd. har Jernbaneskolen jo i en lang Aarrække været tvunget for Eleverne, og der er altid blevet en Del frasorteret (uheldig Opførsel el. l.).

Ved Maskinafd. er der først med den store Sparekommission aabnet Adgang for vort Personale, men saa sandt *ikke* med vore Overordnede gode Vilje; man erindrer f. Eks. at afskediget Maskinchef Busse, i sin Tid annullerede den Examen, Personalet selv havde faaet indført, og 2 Gange i Træk til 2 paa hinanden følgende Ministre erklærede sit eget Personale ukvalificeret til at blive Lokomotivformænd.

Nu er Følgen blevet at saakaldte »akademiske Borgere« d. v. s. polytekniske Kandidater, af hvem man dog var berettiget til at forlange almindelig Dannelse og simpel Høflighed, bruger et Sprog og opfører sig paa en Maade, som selv en Underofficer vilde betænke sig paa at anvende, ofte endda medens Publikum hører derpaa. Noget saadant vilde aldrig blive taalt i Trafikafd. I de 35 Aar jeg har været ved D. S. B., har jeg kun een Gang set en Trafikoverordnet opføre sig som en Underofficer, men det var under Krigens værste Spekulationsperiode, og da var jo alt aflave.

For vore stræbsomme Ingeniør Sparebøsser har sikkert Ansættelsen af den forretningskyndige Maskin-Direktør været en bitter Skuffelse, men ligesaa sikkert har ogsaa deres absolute Mangel paa »Takt og Tone« været medvirkende, hvilket kun kan glæde Personalet.

Gammel Fører.

Oplevelser under Tjenesten

En Dag i Efteraaret 1912 eller 13, jeg havde Raadighed i Hjemmet, kom en Depotarbejder hjem til mig med Besked fra Lokomotivformand Grosen, at

jeg om Eftermiddagen ved 3-Tiden skulde køre et Særtog fra Skanderborg til Herning; jeg var imidlertid ikke rigtig vel; og sagde til Depotarbejderen, om han vilde sige til Lokfm., at jeg ikke var rask, og om der ikke var en anden, som kunde køre Toget. En Lokfb. Andersen kom saa til at køre. Paa Laven Station skulde der krydses med et Plantog, og her skete der følgende, Plantoget holder paa Spor 1, og Særtoget skulde køre ind paa Spor 2, men ved en Fejltagelse var der skiftet, saa Toget kørte ned paa Havnen, hvor det knuste Stoppebommen, og Lokomotivet borede sig ned i Jorden, lige til Kedlen, og 2 Godsvogne op til Maskinen knustes fuldstændig, der kom dog ingen Mennesker til Skade. Jeg blev saa hentet til Remisen og maatte til Laven med Hjelpevognen, vi var 2 Dage om at tage Lokomotivet op. Om Vinteren havde vi i Skanderborg en Aftenunderholdning med Bal i den selskabelige Jernbaneforening; her til Ballet træffer jeg Stationsforstanderen fra Laven, Hr. Barner, hvem jeg var kommen i Selskab med, og ved et Glas faldt Samtalen blandt andet paa ovennævnte Uheld. Forstanderen fortalte, at dette Uheld var bleven ham forud sagt 7 Aar, før Uheldet skete. Jeg vil nu lade Forstanderen selv fortælle.

Det var en Aften, jeg havde Selskab — Herr og Damer dels fra Silkeborg og dels fra Laven —, jeg og nogle andre Herr og Damer sad og fik os en L'hombre i en anden Stue sad nogle Herr og Damer og forsøgte sig i Spiritisme med et trebenet Bord, med en raaber en af Herrerne: Hr. Barner! Der vil ske en Ulykke paa deres Station. Jeg spørger tilbage: Hvor-naar vil den Ulykke ske. Noget efter svares der: Om 7 Aar. Jeg spørger igen: Er det min Skyld. Der eksperimenteres videre og svares nej, atter spørger jeg: Er det min Portørs Skyld og atter svares der nej. Forstanderen fortæller nu videre. Jeg har efter Uheldet talt med flere, som var tilstede den Aften, og de kan alle bevidne, at der var 7 Aar imellem, jeg fik det at vide, og det skete, og Ulykkesdagen, havde jeg Permission og var i Besøg hos min Datter og Svigersøn; en Assistent fra Herning havde Stationen. Ligeledes med Portøren, denne havde Fridag, og en Portør fra Ry Station, var hans Afløser, og det var denne, som havde skiftet forkert. Dette sidste kan jeg bevidne, jeg erindrer tydeligt, hvor fortvivlet, den gamle Portør paa Ry Station var.

C. O. Jørgensen, Roskilde.

BREV TIL LOKOMOTIVFØRER
N. N., AALBORG

Kære gamle Onkel!

Men er Du da blevet splittet osset nu paa dine gamle Dage og sendt vor højtærede Generaldirektorat et saadant Brev, ovenikøbet naar G. D. selv ikke er hjemme, hvordan kan Du dog nænne det?

Nu har de stakkels Mennesker i flere Maaneder ligget i et kedsomt Flytteroderi, saa de hverken har kunnet faa deres sædvanlige Middagslur eller Ro til at læse deres Aviser, og nu da de endelig er færdige og begyndt at rekreere sig, kommer Du med saadant et uartigt Brev. Kære gamle Onkel! Hvor kan Du nænne det. Nu har Du gaaet i D. S. B. i 43 Aar, og saa er Du ikke klar over, at naar vore overbegaavede polytekniske Vidundere har resolveret, at Du bør hænges, saa kan G. D., som slet ikke har Begreb om praktisk Arbejde, jo kun blive arrig over at blive afkrævet et Standpunkt til noget, de ingen Forstand har paa; kan Du da ikke forstaa det. Men Du skal nu have Tak alligevel, Gamle! For lige fra Gjedsen til Skagen gaar vi stakkels trætte Lokomotivmænd og smiler op til begge Øren, og en Gang imellem maa vi endda sætte os ned for at grine af, og vi har det jo ikke saa morsomt under de forskellige polytekniske Vidundere.

Med venlig Hilsen

Din unge Nevn

Peter.

FERIEOPHOLD PAA KNUDSHOVED

I de sidste Dage har Generaldirektoratet udsendt Meddelelse om, at Knudshoved Feriehjem vil blive aabnet den 12. Juni, og at det atter i Aar er Banegaardsrestauratør Nielsen i Nyborg, der skal overtage Feriehjemets Drift.

I Skoleferien. regnet fra 1. Juli til 15. August bliver Pensionsprisen den samme som i Fjor, nemlig 3½ Kr. for voksne og 2½ Kr. for Børn, men i den øvrige Sæson *nedsættes disse Priser* til henholdsvis 3 Kr. og 2 Kr. Det viser sig nemlig stadig, at Skoleferien er den mest eftertragtede, saaledes at det ikke er Generaldirektoratet muligt at imødekomme alle de Ansøgere, der melder sig i Juli og første Halvdel af August, medens der paa den anden Side godt kunde optages flere Gæster før og efter Skoleferien.

Naturligvis maa Bestræbelserne gaa ud paa, at alle Ansøgninger kan blive bevilget hvert Aar, og Generaldirektoratet har derfor nu, ligesom vi gjorde det her i Bladet i Fjor, opfordret de Familier, som ikke har skolesøgende Børn, til at søge Ferieophold paa Knudshoved udenfor den egentlige Skoleferie. I Aar prøver man altsaa, som forannævnt, om man gennem en Prisnedsættelse — naturligvis uden Ændring i Forplejningen — kan opnaa den ønskede »Spredning«, og de billige Priser vil forhaabentlig bevirke, at Gæsteantallet forøges, og de ikke bevilgede Andragenders Antal formindskes.

Viser det sig, at der er Trang dertil, vil Statsbanerne endvidere være villige til at forlænge Sæsonen, som normalt slutter med Udgangen af August, til 15. September.

Endelig har vi et Par rent praktiske Bemærkninger at gøre, udfra Erfaringerne fra tidligere Aar. Først vil vi gerne bede de Gæster, der har det Uheld at faa Forhindringer, om straks at meddele det til Generaldirektoratet, saa at de ledigblivende Pladser kan blive udfyldt, og dernæst vil vi gerne gøre op-

mærksom paa, at man ikke kan overnatte paa Feriehjemmet Natten før den bevilgede første Dag og heller ikke kan blive derovre Natten efter den i Tilladelsen angivne sidste Dag. I saa Henseende er Forholdene som paa ethvert andet Ferieopholdssted, og Overbelægning og Omflytteri medfører Ulemper baade for dem, der kommer, og for dem, der er der — altsaa maa f. Eks. Fridage o. l. tages med i Ansøgningen om Opholdstilladelse.

Siden Knudshoved blev aabnet i 1924 har Besøget været stadig stigende; i Fjor var Besøget saaledes ca. 400 Personer, og der var udpræget Tilfredshed med Forholdene paa dette ogsaa fra Naturens Haand saa herlige Ferieopholdssted. En yderligere Forøgelse i Besøget vil indtræde derved, at Dansk Jernbaneforbund har faaet Tilladelse til at holde 8 Dages Feriekursus for ca. 50 af sine Medlemmer paa Knudshoved i Aar i Ugen før Feriehjemmet aabnes for det almindelige Besøg. Stigningen i Besøget maa vistnok opfattes som et Vidnesbyrd om, at Mindelserne om Forholdene paa Sprogø, som utvivlsomt i den første Tid, omend med Urette, blev overført paa Knudshoved Feriehjem, nu er ved at forsvinde. Nu ved vi meget vel, at der stadig er ærede Medlemmer, som ikke fuldt ud stoler paa, hvad der »staar i Avisen« om dette Feriehjem, men der er nu ikke hverken Kasernesystem eller Sovesale paa Knudshoved, og endnu er der ingen, der har faaet gule Ærter til Middag i Ferien derovre!

Derfor, ærede Læser: De kan roligt rejse derover til Sommer!

A. O.

TAK

Paa Børns og egne Vegne beder jeg alle Lokomotivmænd modtage min hjerteligste Tak for den Deltagelse, der er vist os ved min kære Mands, pens. Lokomotivfører Th. Rugaards Død og Begravelse.

Johanne Rugaard.

En hjertelig Tak for den store Deltagelse ved min kære Mands Død og Begravelse. En Tak til Viborg, Vamdrup, Lunderskov, Nyborg, Roskilde og Korsør Afdeling, Lokomotivførerne i 1ste Distrikt, Kbhvn samt D. S. B. Aspiranternes Central-Værksted, Kbhvn. for de smukke Kranse.

pens. Lokomotivfører Otto Saaßbachs Hustru, Korsør.

Jeg takker herved paa det hjerteligste for den Opmærksomhed, Maskinpersonalet paa Østerbro, Hr. Lokomotivmester Kann og Hr. Maskiningeniør Capito viste mig paa min 70-Aars Fødselsdag.

V. A. Andreassen, pens. Lokomotivfører.

SYGEKASSEN

Jernbanelæge E. Jarlöv er bortrejst (Studierejse) fra 28. April—1. Juli d. A., Lægetilsynet med 1 A III Lægedistrikt varetages i nævnte Tidsrum af Læge Tranegaard, Reventlowsgade 30. Konsultationstid: 1—2.

REGNSKAB FOR KONG CHRISTIAN DEN IX's
UNDERSTØTTELSESFOND VED DE DANSKE

STATSBANER

FRA 1. APRIL 1927 TIL 31. MARTS 1928.

Indtægt.	Kr. Ø.
Beholdning for Regnskabsaaret 1926—27	38. 00
Indbetalte Bidrag i 1927—28	288. 50
Indvundne Renter	927. 06
	<u>1 254. 46</u>

Udgift.	Kr. Ø.
Udbetalte Understøttelser, 12 Portioner à 100 Kr. *)	1 200.
Porto og Tryksager	18. 04
Beholdning, der overføres til næste Regnskabsaar	36. 42
	<u>1 254. 46</u>

*) Understøttelser er udbetalt til: 2 Enker efter Depotarbejdere, 3 Enker efter Ledvogtere, 3 Enker efter Portører, Enken efter en Banearbejder, Enken efter en Matros, 1 pens. Haandværker og 1 pens. Portør.

Status den 31. Marts 1928.

Beholdninger.	Kr. Ø.
Beholdning i Den danske Landmandsbank	36. 42
Obligationer til paalydende Værdi 20 300 Kr., bogført for	19 999. 50
	<u>20 035. 92</u>

Gæld.	Kr. Ø.
Fondets Kapital	19 999. 50
Beholdning til Disposition	36. 42
	<u>20 035. 92</u>

København, den 31. Marts 1928.

Andersen Alstrup.

Toldberg, Sekr.

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag. — Beholdninger vare til Stede. København, den 24. April 1928.

Frøde Nielsen.

C. Wieth.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEK

NYE BØGER

Sj. Falst.	Jyl. Fyn	
14538		Holliday, Fearon W.: Forsoning og Virkelighed.
14539	13019	Scheel, Henning: Fugleekspeditionen i 1925. Med Lehn Schiøler og Johannes Larsen i Grønland.
14540	13028	Helms, O., Jensen, Johannes V. og Larsen, Johannes: Storken.
14541	13005	Andersen, Vilh.: Breve til en Muse.
14542	13022	Vollquartz, Ingeborg: Gamle Sandheder — én til hver Dag i Aaret.
14047b	12543b	Kipling, Rudyard: Debet og Kredit, II Del.
14543		Falkberget, Johan: Christianus Sextus. De første Geseller.
14544	13012	Jacobsen, H. P.: Heros. Roman.
14545		Nielsen, K. E.: Det store Problem.
14546	13031	Werner, Johannes: En dansk Storkøbmand.

14547	13004	Aage, Prins: Tre Aars Kampe i Fremmedlegionen.
14548	13025	Christiansen, Viggo: Sindets Lidelser.
14549	13033	Deledda, Grazia: Ærlige Sjæle.
14550		Lorenzen, Hansigne: Tider og Steder. Digte.
14551	13023	Bergstedt, Harald: Sang for alle Vinde.
14552		Heskjær, Johannes: Dr. Hansen. Skuespil.
14553	13079	Kloppenburg-Skrumsager, H. D.: Landeværn.
14554	13034	Jørgensen, Gunnar: Flemming og Co. paa Ferie.
14555	13024	Bergstrøm, Vilhelm: Københavner-Drengen.
14556	13016	Lindbergh, Charles A.: »Vi« — Min Flyvemaskine og jeg.
14557	12930	Garnett, David: Kvinden der blev Ræv.
14558		Roberts, Roy: Bengt Bondes Hemmelighed.
14559		Adeling, Gustav: Personlighedens Religion.
13171b		Beckett, Francis: Danmarks Kunst. II Del. Gotiken.
14560		Peter og Ping 1927.
14561		Storm Petersen Album 1927.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførererkredsen:

Aarhus: Kassererens Adr. rettes til Rosenvangsallé 26, Kongsvang, Aarhus.

Lokomotivfyrbøderkredsen:

Roskilde: Afdelingsformandens Adr. rettes til Skovbovængets Allé 25, 1.

Medlemslisten

Ekstraordinære Medlemmer.

O. C. T. Bøckel, Nyborg.

Persoonalia

Udnævnelse fra 1.—5.—28:

Lokomotivfyrbøder K. M. Petersen, Nyborg, til Lokomotivfører i Esbjerg (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder A. C. Jørgensen, Fredericia, til Lokomotivfører i Skjern (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder M. T. Appel, Struer, til Lokomotivfører i Struer (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder C. V. Jensen, Silkeborg, til Lokomotivfører i Oddesund Nord (Depotforst.) (min. Udn.).

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—5.—28.

Lokomotivfører H. Nielsen, Tinglev (Depotforstander), til Aarhus H.

Lokomotivfører A. K. J. T. Johansen, Skjern, til Silkeborg.

Tilladelse til at bytte Tjenestested fra 1.—5.—28:

Lokomotivførerne F. F. Jensen, Thisted, og J. K. J. Larsen, Struer.

Lokomotivfyrbøderne C. C. L. Hansen, Helsingør, og H. P. C. Henriksen, Kbhvns Godshavn.

Afsked:

Lokomotivmester I A. E. Rasmussen, Langaa, paa Gr. af Svagelighed i Naade og med Pension fra 31.—7.—28 (vgl. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfyrbøder N. K. Jakobsen, Langaa, den 18.—4.—28.



GRAVMONUMENTER

Edv. Schiøler & Co. — V. Fælledvej
(Ved Vester Fængsel) Tlf. Vester 8879

FILIAL: Vigerslevallé ved Indgangen til Terrassen.



Amk. Gummivare
Adresser Vestergade 3 1. etg. l.
Vedersprøjter, Sanitets- & Sygepleje-
artikler. III. Præmie mod 80 Øre
i Primær.
DISKRET EKSPEDITION - Tlf. Byen 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat



Tilbud til Tjenestemænd.

De kan for Fremtiden faa aabnet en Konto paa 1. Klasse Herre- og Dameskræderi samt Herre- og Damekonfektion, Kjoler og Drengetoj. Stort Lager af Vinterfrakker og Ulsters. Konfektions-Bestillinger til Lagerpris.

Alt paa Ratebetaling til absolut kontante Priser.

Med Højaftelse

J. V. Jensen, Skræddermester. Gl. Kongevej 135 B. Vester 4610.
Uden Udbetaling Uden Udbetaling

Blomsterforretning

H. Dannenberg.

Blaagaardsgade 25

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1679

Medlemmer erhoder 10 pCt.

Varerne bringes overalt.

Ny Ravnsborg

V. Fælledvej 82 - Tlf. 10718

Anbefaler sine

Selskabs- og Foreningslokaler

Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.

Købmagergade 43. - København K.
Telefoner: Central 768 og 10028.

Bandager og Sygeplejeartikler
i stort Udvalg.

Specialitet:

Bandager til vanskelige Tilfælde.

Til alt Kontorarbejde



Smith

Premier

først

og

bedst.

Alfred Fischer & Co.s Eftf.

Jernbanegade 6.

Tlf. 7319. København. Tlf. 7337.

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.

Stort Udvalg.

Underbeklædning, Strømper, Sokker.

Leverandør til Forbrugsforeningen

Tandlæge

FRK. SØRENSEN

Konsultation: 10—7.

Istedgade 69.

Telf. Vester 905 x.

Armatrur og Kedelrør til Lokomotiver. BANG & PINGEL, København V.

Til gensidig Fordel og Støtte anbefales d'Herrer

Medlemmer udelukkende at anvende

D. D. P. A.'s PETROLEUM

der er ubestridt den bedste der findes.

H. OLSEN HOLMELUND

KULIMPORT

Telf. 169

FREDERICIA

Telf. 714

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 7. Maj.

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Ny Vestergade 7, 3. Sal, København K.

Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.

Postkonto: 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri, Falkonerallé 11.