



34. Aargang No. 13

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

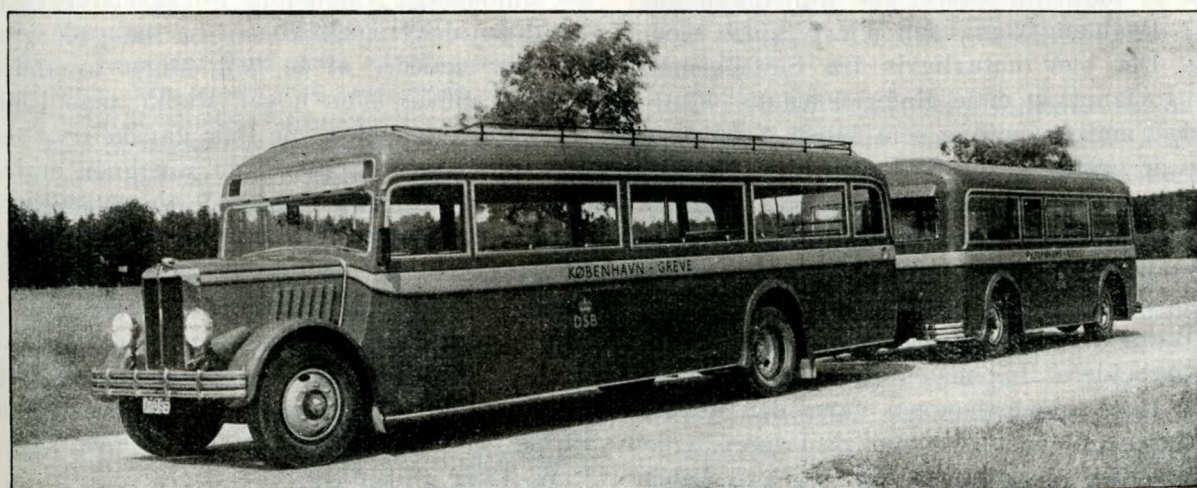
5. Juli 1934

NYE RUTEBILER

Paa en den 22. Juni afholdt Præsentationskørsel forevistes de nye Bilomnibusser, Statsbanerne har anskaffet til Ruten ad den nye Landevej København til Køge. Trafikchefen meddelte følgende:

Da Statsbanerne i 1932 optog Rutebilsdrift med 4 Vogne paa Strækningerne Sønderborg—Broager—Egernsund—Graasten og Sønderborg—Skelde, ialt 32 km, havde næppe mange ventet, at denne nye Side af Statsbanernes Trafikvirksomhed vilde udvikle sig saa stærkt og saa hurtigt som sket. Statsbanerne raader nu idag over 55 Ruter, tilsammen 2 245 km med et Materiel, bestaaende af 181 Omnibusser. En af de Ruter, som Statsbanerne først havde for Øje, var en Rute ad den nye Hovedvej fra Kø-

benhavn til Køge, den Hovedvej, der nu, som vi har set, er færdigbygget for visse Afsnits Vedkommende, og vi indgav allerede i 1931 Andragende til Københavns og Roskilde Amt om Koncession paa Ruten fra det Tidspunkt, den nye Vej aabnedes for Færdslen. Dette Tidspunkt ligger endnu noget fremme i Tiden. Endvidere er det Tanken, naar Vejen bliver færdig, at overføre Ruten København—Kalvehave (Møen), der nu føres fra Aalholms Plads i København over Taastrup—Køge til den nye Vej med Udgangspunkt paa Toftegaards Plads i Nærheden af den nye Nærtrafikstation for de elektriske Tog ved Valby og med Udgangspunkt for flere Sporvognslinier. Da Statsbanerne maatte anse det for nødvendigt, at hele Omnibuskørslen ad den nye Vej var samlet paa een Haand, erhvervede vi fra 1. April d. A. den



hidtidige Rute Toftegaards Plads—Greve Strand, en Rute med en betydelig Nærtrafik, der navnlig paa Sommersøndage, naar Bade- og Lejrlivet ved Stranden udfolder sig, antager store Dimensioner, og iøvrigt er i stærk Udvikling, hvortil det nye Vejanlæg naturligvis vil bidrage. Vi har derfor udover de med Ruten overtagne 8 Vogne straks ladet bygge 5 hypermoderne Omnibusser, hver med 30 Siddepladser og 10 Staapladser, samt 5 tilsvarende Bivogne, hver med 26 Siddepladser, saaledes at en Omnibus med Bivogn ialt kan befordre ca. 66 Personer. Vi glæder os til nu at indsætte dette moderne udstyrede Materiel paa Ruten. Det ligger i Sagens Natur, at det Vognmateriel, vi Landet over har erhvervet sammen med Bilruterne, er af meget forskellig Beskaffenhed, men vi maa naturligvis tage fuld Nytte af Vognene, saa længe de med god Vedligeholdelse kan gøre Fyldest og kan først efterhaanden ved de aarlige Nyanskaffelser komme til en Standardisering med et mindre Antal Typer, svarende til Trafikens forskelligartede Krav.

Det vil forhaabentlig af den foretagne Demonstration af de nye Vogne og det nu udviklede fremgaa, at Statsbanerne ingenlunde har lagt sin Haand paa Rutebiltrafiken for at lade den stagnere eller forfalde, men at det tværtimod er Hensigten ogsaa for denne Trafikgrens Vedkommende at tilstræbe en tidssvarende Udvikling.

Maskiningeniør Bursche gav derefter enkelte Oplysninger af mere teknisk Art om det nye Vognmateriel.

Dette blev i Midten af April Maaned bestilt hos Firmaet I. W. Darr, Silkeborg med 5 Stk. Ruteautomobiler og 5 Stk. Paahængsvogne; af disse er indtil nu leveret alle Ruteautomobiler og 1 Paahængsvogn, den d'Hrr. kørte med i Dag. Det blev naturligvis fra Statsbanernes Side forlangt, at dette Materiel maatte udføres i videst muligt Omfang som dansk Arbejde, og dette er ogsaa bleven Tilfældet, idet Karosseriet til samtlige Vogne udføres her i Landet af ovennævnte Firma, som desuden har udført det omfattende Samlearbejde af Chassis'er, Motorer og Transmissioner, og derved er der vundet Beskæftigelse og Arbejdsløn til en Del danske Arbejdere. Jeg maa dog nævne, at Chassis'et til Paahængsvognen samt den særlige Styring af Akslerne i denne er leveret af den danske Paahængsvognsfabrik »Dapa« i Aaben-

raa, medens de enkelte Dele til Motorerne og Chassis'erne i Ruteautomobilerne er leveret af det tyske Firma Büssing — N. A. G. Motoren er altsaa en 6-cyl. Büssing-Motor, som ved 2500 Omdrejninger pr. Minut udvikler 80 HK. Benzinforsbruget er ca. 30—32 Liter pr. 100 km, og vi har med denne Motor rigelig Trækkekraft til hele »Motortoget« selv i fuldt læsset Stand. Trækkekraft og Hastighed kan varieres ved 4 Gear, hvortil Tandhjulene er fremstillet af bedst mulig Staal. Desuden findes der det sædvanlige Bakgear. — Som De har set, er der sørget for bedst mulig Udstyr af det indre af begge Vognene. Til disse er anvendt tørt Asketræ, imprægneret med Kuprinol, og der er i det indre i udstrakt Grad anvendt fint — ja, jeg tør sige — meget fint poleret Mahogni. Yderligere er Vognen rigeligt udstyret med Lys og Ventilation; Lyset tages naturligvis fra et Batteri, som bl. a. ogsaa for at skaffe godt Lys er gjort rigelig stort.

Paahængsvognen er jo indvendig udstyret paa samme Maade som Hovedvognen. Den kan kobles til denne med en udskiftelig Kobling, idet vi gerne vilde undgaa de store Omløb ved Endestationerne, hvilket navnlig vil være vanskeligt at opnaa ved den sydlige Ende af Ruten; naar dette Punkt er naaet, kobles Hovedvognen fra, Koblingen tages af og anbringes paa den anden Ende af Bivognen, og Hovedvognen kobles derefter til den anden Ende af denne; herved opnaas altsaa, at kun Hovedvognen skal drejes paa Endestationen. De har maaske lagt Mærke til, at Bivognen nøje følger i »sin Herres Spor«, altsaa følger Hovedvognen; dette er opnaaet ved, at begge Akslerne er styrede ved et Styr, der i Hovedsagen er det samme som det almindelige Automobils Forakselstyr, og de to Akslers Styremekanismer er indbyrdes forbundne, saaledes at de nøje følger hinanden. De kan altsaa uden nogen Risiko tage Plads i Bivognen og endog føle Dem ganske tryk selv i skarpe Vejsving, tilmed da Bivognen er forsynet med automatisk virkende Paaløbsbremse.

Jeg skal blot i Tilslutning til det, Trafikchefen har omtalt, nævne, at blandt de 181 Ruteautomobiler, som Statsbanerne indtil nu har overtaget, findes naturligvis repræsenteret mange forskellige Automobilmærker, men de fleste af Automobilerne stammer dog fra det Firma, som ogsaa har leveret disse nye Vogne, I. W. Darr, Silkeborg.

HAR VI OVERTALLIG PERSONALE?

Det er ikke saa længe siden, at Ministeren for offentlige Arbejder paa Rigsdagen redegjorde for Antallet af det ved de danske Statsbaner ansatte Personale. Af denne Redegørelse fremgik, at der var cirka 900 Tjenestemænd for mange, og at disse overtallige i Løbet af nogen Tid vilde være slidt af. Man kan ikke tænke sig, at Ministeren dengang har beskæftiget sig med Lokomotivmændene eller tænkt paa disse; thi det viser sig nu at være forbunden med Vanskeligheder at faa Personale nok.

Naar man ser eller bliver bekendt med nedenstaaende Cirkulære, kommer man i Hu og straks til at mindes Generaldirektørens bevingede Ord om Personalpolitik paa langt Sigt. Cirkulæret er dateret den 19. Juni, og paa det Tidspunkt kan man ikke overse de Dispositioner, som agtes foretaget i de to Sommermaaneder: Juli og August, som Sagen drejer sig om, og Sagen drejer sig om noget saa vigtigt og set fra et Personalesynspunkt saa brutalt Indgreb i deres Rettigheder, som Fratagelse af Søndagsfridage er.

DE DANSKE STATSBANER.

1. Distrikt. Journal Nr. Ma. 1932/34.

Kbh., den 19. Juni 1934.

Cirkulære.

Lokomotivpersonalet Gb. Ar.
Maskindepotet Gb. Ar.

Da man maa forvente, at der til Bestridelse af Trafikken paa Søndage i kommende Juli og August Maaned vil kræves et betydeligt større Antal Lokomotivpersonale, end der kan skaffes til Disposition udenfor de faste Ture, vil det antagelig paa disse Dage blive nødvendigt at inddrage Fridage i de faste Ture. I hvor høj Grad dette vil blive nødvendigt, kan man ikke overse paa nuværende Tidspunkt; men for at formindske Ulemperne for det Personale, der faar inddraget Fridag, undlader man ikke allerede nu at meddele, at Fridagene indenfor de enkelte Ture efter Behov, vil blive inddraget som nedenfor anført for hver enkelt af de i Betragtning kommende Søndage.

Fridagene i Tur 5 bør dog sidst komme til Anvendelse.

For den enkelte Lokomotivmand vil der altsaa højst blive Tale om Inddragning af een Søndagsfridag i Løbet af de 2 Maaneder.

Det bemærkes, at der for hver inddragen Søndagsfridag vil blive givet en Erstatningsfridag paa en Hverdage saa vidt mulig i den paafølgende Uge.

Fortegnelse over Fridage der muligvis inddrages:

S. d. 1/7.		S. d. 8/7.		S. d. 15/7.	
1. Tur	6. Dag	2. Tur	17. Dag	2. Tur	2. Dag
2. »	2. »	2. »	2. »	3. »	7. »
2. »	17. »	4. »	9. »	4. »	9. »
3. »	7. »	4. »	3. »	5. »	13. »
5. »	13. »	5. »	13. »	6. »	18. »
6. »	12. »	6. »	18. »	11. »	19. »
6. »	18. »	11. »	19. »		
11. »	19. »				

S. d. 22/7.		S. d. 29/7.		S. d. 5/8.	
3. Tur	7. Dag	2. Tur	11. Dag	2. Tur	11. Dag
4. »	9. »	3. »	7. »	3. »	17. »
5. »	13. »	4. »	9. »	4. »	9. »
6. »	6. »	5. »	13. »	5. »	13. »
6. »	18. »	6. »	18. »	6. »	18. »
11. »	19. »	11. »	19. »	11. »	19. »

S. d. 12/8.		S. d. 19/8.		S. d. 26/8.	
1. Tur	6. Dag	1. Tur	6. Dag	1. Tur	12. Dag
2. »	11. »	1. »	12. »	1. »	6. »
4. »	9. »	3. »	7. »	2. »	17. »
5. »	13. »	3. »	12. »	3. »	7. »
6. »	18. »	5. »	13. »	3. »	12. »
11. »	19. »	11. »	19. »	11. »	19. »

Hvis man giver sig til at gennemlæse ovenstaaende Cirkulære, kan man ikke undgaa at lægge Mærke til, at den, der har konciperet Skrivelsen, har bestræbt sig for at vise sig saa human for den enkelte Lokomotivmand som muligt, idet der kun vil blive Tale om Inddragelse af een Søndagsfridag i Løbet af de to Maaneder. Hvis det nu var, at det drejede sig om Personale, der ret jævnlig havde Søndagsfridag, saa var der maaske ikke Grund til at tale om det; men da det drejer sig om Mennesker, for hvem Fratagelsen af *kun een* Søndagsfridag i Virkeligheden betyder, at de overhovedet slet ingen Søndagsfridage faar, er Sagen jo af en anden Karakter, saa faar Piben en hel anden Lyd.

Der er inidlertid ikke saaledes ved de danske Statsbaner, at man fortrinsvis kan give Personalet Søndagsfrihed, men tværtimod er nødsaget til, som Tjenesten ligger, fortrinsvis ogsaa maa lægge Fridagene paa Hverdage og saadan, at der kun falder en *Helligdagsfridag* hver 6. Uge og opefter. Hvad det betyder at blive narret for en Søndagsfridag efter at have ventet paa en saadan i en 6—8 Uger, forstaar maaske kun den, der har været udsat for en saadan Historie. Men det har maaske ingen Betydning for det Personale, der ordner det,

man mener maaske ikke, det er saa nødvendigt for Lokomotivmænd at kunne komme sammen med deres Slægt og Venner, som det er for andre Mennesker.

Javel, det formindsker Ulemperne for de ansatte, naar de Uger i Forvejen har faaet at vide, at de, naar de endelig efter 6 til 8 Ugers Arbejde skulde have en Søndagsfrihed, saa ingen faar. Ja, det er Humanitet, og det er det navnlig paa en Tid, hvor Ministeren har 900 Mand for mange ved Statsbanerne — og hvor der endnu, trods alt gaar mange arbejdsløse. Vi forstaa saa godt, at de to S. Smith og Sørensen, synes det er godt og humant det, de har lavet, men vi andre ser igen et Udslag af deres »gode« Sindelag.

PROTOKOL

(Sluttet.)

Endeligt Forslag
til

Ændringer i Fribefordringsreglerne.

Side 157—158. Afsnittet »Begrænsninger i Fribefordringen« udgaar og erstattes af følgende:

»Begrænsninger i Fribefordringen:

1. I Københavns Nærtrafik til Rungsted, Holte, Ballerup og Roskilde bør Statsbanernes Personale og deres paarende samt ansatte ved Privatbanerne med Frirejsehjemmel give betalende rejsende Fortrinsret til Siddepladser, naar der er eller opstaa Mangel paa saadanne. Endvidere bør disse frirejsende paa store Udflugtsdage saavel i Københavns Nærtrafik som i det hele i Nordsjælland i størst mulig Udstrækning undgaa Ud- og Hjemrejse i de Timer, hvor Rejsestrømmen kulminerer.

2. I de særlige Motortog mellem Aarhus og Risskov er de i Pkt. 1 nævnte frirejsende udelukkede fra Befordring. Herfra undtages fripasrejsende, hvis Fripas bærer Paategning om, at Rejsen er tjenstlig, samt de Side 159 nævnte Tjenestemænd, der kan rejse uden Rejsehjemmel, og deres Ledsagere.

3. De i den offentliggjorte Køreplan som Eksprestog betegnede Hurtigtog fra København til Korsør og Marnedsund med tilhørende Assistentetog maa paa de nednævnte Dage ikke benyttes af fripasrejsende, hvis Fripas bærer Paategning om, at Rejsen er tjenstlig, samt de Side 159 nævnte Tjenestemænd, der kan rejse uden Rejsehjemmel, og deres Ledsagere.

Indskrænkningen omfatter Tiden fra Tirsdag Aften før Paaske til Skærtorsdag Morgen inkl.,

fra Fredag Aften før Pinse til Pinsemorgen inkl. og fra 22. December om Aftenen til 1. Juledags Morgen inkl.

4. Overtrædelse af Forbudene under 2 og 3 skal enkeltvis opføres paa Tograpporten og af Distriktet indberettes til Generaldirektoratet.

5. Til Lyntog kan Pladsbillet ikke bestilles af de i Pkt. 1 nævnte frirejsende tidligere end en Time før Togets Adgang; Pladsbillet i disse eller andre Tog omfattes ikke af Frirejsehjemlen. De Side 159 nævnte Tjenestemænd, der kan rejse uden Rejsehjemmel, kan afgive Bestilling tidligere og for deres personlige Vedkommende rekvirere Pladsbillet uden Betaling.

6. Under Isbaadstransport er enhver Fribefordring ved Overfarten udelukket.

Side 159. Som ny Linie 9 f. o. indsættes: »Ministeren for offentlige Arbejder.«

Side 159 sidste Stykke (Et Frikort . . . Stykke) affattes saaledes:

»Overladelse af Frikort eller Friпас til uvedkommende eller anden grov Misbrug medfører varig Fortabelse af Adgang til Frirejse for saavel Tjenestemanden som hans Familie, eventuelt Fortabelse af Tjenestemandstillingen.«

Side 160, Stk. 1 under Afsnittet »Frikort« (Der udstedes . . . 40 Aar) udgaar, og i Stedet for indsættes:

»Der udstedes af Generaldirektoratet Frikort gældende indtil videre til samtlige Statsbanestrækninger og -overfarter til Tjenestemænd i 1.—7. Lønningsklasse samt til andre Tjenestemænd og fast ansatte Haandværkere efter 25 Aars tilfredsstillende Tjeneste, dog at der indtil 30. April 1936 ogsaa udstedes Frikort til dem, der efter de før 1. Maj 1934 gældende Regler havde Adgang hertil. Endvidere udstedes Frikort til Lokomotivfyrbødere, der er ansat som saadanne senest 1920, naar de paagældende fylder 40 Aar.«

Side 160, Linie 3 f. n. Der tilføjes: »Der skal endvidere betales en Statsbanepersonalets Sygekasse tilfaldende Bøde paa 10 Kr.«

Det efterfølgende Stykke udgaar.

Side 161. Efter Linie 5 f. o. indsættes:

»Tabes ogsaa Duplikatkort af et permanent Frikort, maa den forannævnte Bøde betales, hvorhos paagældende Tjenestemand, saafremt særlige Grunde ikke kan anføres, fortaber sin Adgang til Frikort, hvorefter Friпас for ham kun kan udfærdiges efter nærmere Bestemmelse af Generaldirektoratet.«

L. Mortensen: Ved den om selve Frirejsehjemlernes Gyldighed til 1., 2. eller 3. Vognklasse, henholdsvis 1. Klasse og den nye Fællesklasse førte Forhandling, har Jernbaneforeningen indtaget det Standpunkt, at Retten til Frirejse paa 1. Vognklasse ikke bør indskrænkes til alene at omfatte 1.—4. Lønklasse, men alle dem, som i Øjeblikket har Frirejse paa 2. Klasse, bør have Frirejse paa den nye 1. Klasse, der faktisk er det samme som den hidtidige 2. Vognklasse. Dette har Generaldirektoratet ikke villet tiltræde. Vi foreslaar derfor, at $\frac{1}{3}$ af Familiefripassene, altsaa 6 henholdsvis 4, udstedes til 1. Klasse, og at der aarligt gives vedkommende Tjenestemænd et lignende Antal Frirejser paa 1. Klasse.

Generaldirektøren: Dette Ønske kan ikke imødekommes, heller ikke selv om den foreslaede Trediedel ændres til en Fjerdedel eller et andet mindre Tal.

Generaldirektoratet kan derimod tænke sig at lade Frirejseretten til 1. Klasse omfatte 1.—5. Lønklasse, idet 4. og 5. Lønklasse har ens Rejsediæter.

L. Mortensen: Vi har intet imod, at 5. Lønklasse rykker op paa 1. Vognklasse, men vi maa fastholde vort Krav om, at alle de øvrige, som nu har Frirejseret til 2. Klasse, ogsaa fremtidig faar Ret til Frirejse paa den nye 1. Klasse, der jo i Realiteten er den samme som 2. Klasse nu. Generaldirektøren afslaar at give nogle faa Rejser paa 1. Klasse til dem, der nu har Frirejse paa 2. Klasse, saaledes som Jernbaneforeningen har foreslaaet, men vi har tidligere rejst Kravet om billigere Tilkøb end $\frac{1}{2}$ Billet. Vi maa da anmode Generaldirektøren om at imødekomme dette.

Generaldirektøren: Naar Jernbaneforeningen fastholder sit agitatoriske Standpunkt, og overhovedet ikke vil fravige at kræve alle til 2. Vognklasse berettigede op paa 1. Vognklasse og følgelig ikke posi-

tivt støtter Tanken om at rykke Tjenestemænd i 5. Lønklasse op til Fribefordring i 1. Klasse, kan det eventuelt komme til at afhænge af de øvrige Organisationers Stilling, om man vil søge denne Oprykning gennemført.

E. Kuhn: Er det ikke saaledes, at dem, som i Øjeblikket har Frirejseret til 2. Vognklasse, bevarer denne Ret og altsaa kan rejse paa 2. Vognklasse, i de Tog, som fører denne Vognklasse?

Generaldirektøren: Jo.

E. Kuhn: Da rejvende med almindelig Fællesklasserejsehjemmel jo ikke kan rejse paa 2. Klasse i Tog, som har denne Vognklasse, men dér skal rejse paa 3. Klasse, er det faktiske Forhold jo det, at den almindelige Fællesklasserejsehjemmel er det samme som den nuværende 3. Klasses Rejsehjemmel. Som Følge deraf bør en rejvende med Rejsehjemmel til 2. Vognklasse kunne købe Tillægsbillet til den nye 1. Klasse — atsaå ikke 1. Klasse i de Tog, der fører 3 Vognklasser — mod at betale $\frac{1}{4}$ Billet.

Generaldirektøren: »Fællesklassen« er fælles for den nuværende 2. Klasse og 3. Klasse. Ret til at rejse paa den nye 1. Klasse kan kun opnaas mod at betale et Tillæg af $\frac{1}{2}$ Billet.

E. Kuhn: Da der, som paavist, er en Forskel paa almindelig Fællesklasserejsehjemmel og Rejsehjemmel til 2. Vognklasse, bør der ogsaa være en Forskel i Prisen paa Tillægsbilletter.

Generaldirektøren: Noget saadant vilde understrege, at Fællesklassen er lig 3. Klasse og kan derfor ikke tiltrædes.

Forhandlingen sluttet.

P. G. V.

E. Terkelsen.

Emil Kuhn.

FRA DANSK JERNBANEFORBUNDS KONGRES

Følgende betydningsfulde Udtalelse fremsatte Sekretær Chr. Vejre paa Hovedbestyrelsens Vegne paa Kongressen i Aarhus den 22.—24. Juni.

Naar Hovedbestyrelsen under dette Punkt paa Dagsordenen har ønsket Forbundets Stilling til andre Organisationer i Ind- og Udland gjort til Genstand for en Drøftelse her paa Kongressen, skyldes det ikke Ønsket om, at der paa dette Omraade skal ske nogen Kursændring.

Men foruden det hensigtsmæssige i ogsaa undertiden at vende Blikket udad med vore Omgivelser og gøre sig klart, hvilke Forbindelser vi har knyttet, hvilke Forpligtelser vi har paataget os og hvilke Rettigheder vi til Gengæld har erhvervet — foruden dette er det

i en Opløsnings- og Nydannelsestid, som den vi gennemlever, ikke uden Værdi at undersøge og konstatere, om der i det Solidaritetskompleks, der udgør vort nærmeste Interessesomraade, er sket Forskydninger af fundamental Betydning.

Det er blevet overdraget mig at indlede dette Punkt paa Dagsordenen, og jeg skal nu først i korte Træk gennemgaa vort Forbunds Forhold til andre Organisationer, saavel i vor egen Etat som indenfor Statstjenestemændenes Kreds, eventuelt ogsaa omfattende andre Tjenestemænd, ansatte i offentlige eller koncessionerede Foretagender.

Dernæst vort Forhold og vor Samvirken med vort Lands øvrige organiserede Arbejdere paa faglige, politiske og kooperative Omraader.

Videre vort Samarbejde med vore nordiske Kammerater, de paa vor Linie organiserede Jernbanemænd i Sverige og Norge — og forhaabentlig ogsaa en Gang dem i Finland.

Herudover det i videre Forstand internationale transportfaglige Samarbejde og sluttelig Arbejdet paa en fælles Indstilling for hele den internationale Arbejderklasse, som det i hvert Fald maa erkendes at være et attraaværdigt Maal af arbejde henimod.

Ikke alene for Arbejderklassens Konsolidering i dens fælles Kamp mod kapitalistiske Udbygning, men ogsaa til Fremme for Demokratiet Idéer, til Udvikling af Folkeforstaaelse af den Folkeaaand, der en Gang i Fremtiden maa naa saa vidt, at den kan sikre Menneskeheden den Fred, det kulturelle Arbejde, aandelig og materiel Udvikling, som Kapitalisme, Imperialisme og Militarisme endnu i vore Dage har Held til at stille Hindringer i Vejen for.

Jeg skal nu kort omtale Samarbejdet paa disse Omraader hver for sig, som det ligger i Dag, og som det hidtil har udviklet sig, samt nævne de mest karakteristiske Hovedtræk i dette Samarbejde.

Jeg begynder med Samarbejdet paa de Omraader, der ligger nærmest for — det indenlandske og heraf igen det indre — Jernbanefaglige.

Mellem de faglige Organisationer inden for Jernbaneetaten opstod allerede faa Aar efter deres Dannelse omkring Aarhundredeskiftet Trangen til i Fællesskab at drøfte og søge fremmet Opgaver af fælles Interesser for hele Etatens Personale.

Med dette Formaal dannedes i 1903 Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg, bestaaende af Jernbaneforeningen, Dansk Lokomotivmandsforening og Dansk Jernbaneforbund. Senere suppleredes disse med Værksteds- og Remissearbejdernes Fællesorganisation. Gennem dette fælles Organ blev mange af Jernbanepersonalets vigtige Interesser forberedt og fremmet i Aarenes Løb, uden at det paa følelig Maade gik ud over nogen af de kontraherende Organisationers Selvstændighed.

Fælles-Udvalget opnaaede desværre ikke at holde 25 Aars Jubilæum, det blev ophævet Aaret før, dette kunne have fundet Sted, nemlig i 1927, efter at de saakaldte Embedsklasser bag om vor Ryg og imod vor Vilje etablerede det berygtede Nedskæringsforlig sammen med Slesbager og Madsen-Mygdal i nogle dystre Nattimer paa Slotsholmen.

Det er ikke genoprettet siden, da det, som den Gang skete, var et saa elementært Brud paa den Tillid og Loyalitet, som er Fundamentet i ethvert Samarbejde. Jeg skal ikke her komme ind paa, hvor længe hin ulyksalige Episode fra 1927 skal øve sine Virkninger paa Samarbejdet — den beklages nu af alle de paa-gældende Organisationer og Størsteparten af deres Medlemmer.

Jeg vil kun pege paa, at selv om det undertiden kan være meget behageligt for en Organisation som vor at staa helt frit og tage vor Stilling til Sagerne uden Hensyn til andre end os selv, saa vil det i en Række Tilfælde indeholde endnu større Fordele, at Organisationerne overfor Generaldirektorat og Ministerium er indstillet paa en fælles Front.

Det gaar her som overalt i Organisationslivet, at Samarbejdet kræver Hensyn, indsnævrer Bevægelsesfriheden — men til Gen-gæld giver det Kravene større Styrke.

Selv om Fællesudvalget nu har været ophævet og ude af Funktion i 7 Aar, har Forbindelsen mellem Jernbaneorganisationerne dog ikke været helt afbrudt. Der har foreligget adskillige Sager til Behandling og Forhandling, hvor der har været fremsat Ønske om fælles Orientering Jernbaneorganisationerne imellem, og hvor ogsaa vi har fulgt Opfordringen til en fælles Drøftelse.

Samarbejdet mellem Jernbaneorganisationerne har forøvrigt ikke indskrænket sig til at omfatte de egentlige fagforeningsmæssige

Opgaver. Paa det mere kooperative Omraade har der bestaaet en mangeaarig Samvirken om Ledelsen af Uheldsforsikringen, der fra at være et Foretagende, som Privatkapitalen havde Haand i, nu er blevet en fortrinlig konsolideret selvejende Institution, der helt ledes af de fire Jernbaneorganisationer.

Ogsaa paa et socialt Felt: Sygekasseomraadet har der været etableret et Samarbejde mellem Jernbaneorganisationerne, som jeg tør betegne som godt og fuldt svarende til sit Formaal, at tjene Medlemmernes Interesser paa bedste Maade.

Jeg gaar over til det næste Interessesomraade, hvor vort Forbund gennem snart 25 Aar har plejet et nært Samarbejde. Det er den Samvirken, der finder Sted med de øvrige Statstjenestemænd i de saakaldte Funktionærklasser i Statstjenestemændenes Centralorganisation I.

Denne Centralorganisation blev dannet i 1909, efter at man gennem Arbejdet paa Lønningsloven af 27. Maj 1908 var blevet klar over, hvor ønskeligt det var at have et permanent Organ til Varetagelse af Statstjenestemændenes fælles Interesser.

Centralorganisationen omfattede den Gang kun Personalet i de 4 store Civiletater: Jernbane-, Post-, Telegraf- og Toldtaten. Der oprettedes én Centralorganisation for Funktionærklasserne i de her nævnte Etater og én for de saakaldte Embedsklasser. De benævnes ogsaa Centralorganisation I og II, og er senere begge udbygget til at omfatte samtlige Statstjenestemænd udenfor den egentlige Centraladministration.

Jeg skal ikke her komme ind paa Centralorganisationens Historie gennem dens nu snart 25-aarige Tilværelse.

Jeg skal kun pege paa, at der under denne fælles Samvirken blandt Statens Tjenestemænd er skabt saa ligeartede Vilkaar indenfor de forskellige Etater, som det har været muligt. At der paa lønningsmæssige og andre vigtige Omraader er tilvejebragt Forbedringer af stor Betydning, og at den tidligere indbyrdes Jalousi Etaternes Personale imellem, som vi kendte det for 25—30 Aar siden, er afløst af en stærkere Fællesfølelse og Forstaaelse af, at vor Bevægelse fremad maa ske paa de samme Spor og med samme Afgangstider.

Skulde jeg udtale et Ønske i Forbindelse med det organisationsmæssige Samarbejde indenfor Centralorganisation I, skulde det være Ønsket om, at de forskellige Statstjenestemænds Organisationer i et noget hurtigere Tempo end hidtil vil forstaa Nødvendigheden af en stærkere klassemæssig Indstilling til vort Lands organiserede og centraliserede Arbejderbevægelse, fagligt, kooperativt og politisk efter de Linier, som vor Organisation snart gennem 20 Aar har fulgt.

Blev det Tilfældet, vilde — det føler jeg mig overbevist om — vor Centralorganisation vokse, saavel i Styrke som Betydning, til et Fag- og Standsorgan af høj Rang, og det er min Overbevisning, at vi saavel i Centralorganisationen som i de enkelte Organisationer bør tage et energisk Arbejde op til Fremme for en saadan Udvikling.

Jeg kommer nu til vore Forbindelseslinier med de fagorganiserede danske Arbejdere.

Forbindelsen her er etableret ad — om jeg saa maa sige — 2 Ruter, for at benytte Jernbanesproget. Dels den, der gaar over vore Fællesafdelinger i de forskellige Byer til Arbejdernes lokale Fællesorganisationer, og dels selve Hovedruten, vort Medlemsforhold til De samvirkende Fagforbund i Danmark.

Med Hensyn til den sidste skal jeg nævne, at vort Forbund egentlig lige siden 1901 beskæftigede sig med Spørgsmaalet om Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund. Først i 1918 var Sagen modnet, og Vedtagelsen om Indmeldelsen skete efter en saa godt som enstemmig Kongresbeslutning og en paafølgende Urafstemning, i hvilken 97 pCt. af Medlemmerne deltog.

Vedtagelsen blev truffet med 5446 Jastemmer mod 1989 Nejstemmer — altsaa ogsaa af Medlemmerne med en meget betydelig Majoritet. Det er min Overbevisning, at vor Tilstedeværelse i De samvirkende Fagforbund og vor Part i de Beslutninger, som der blev truffet i de kompetente Forsamlinger, ikke har været uden Betydning for den danske Arbejderklasse.

Jeg minder blot om Paaskebegivenhederne i 1920, hvor De samvirkende Fagforbund traf den Beslutning at sætte Generalstrejken ind mod det Statskup, som Reaktionen havde foranstaltet for at fremme dels nationalpolitiske, dels socialpolitiske Hensigter.

Vort Forbunds Repræsentanter deltog i denne Beslutning paa De samvirkende Fagforbunds Generalforsamling — de tog selvfølgelig Konsekvenserne deraf. De, der den Gang stod Begivenhederne nær, véd, i hvor høj Grad dette paavirkede den derefter følgende Udvikling med Kup-Ministeriets Fald, at Dansk Jernbaneforbund stod paa Linie med de øvrige organiserede Arbejdere, og gennem sit Eksempel foranledigede, at ogsaa andre betydelige Tjenestemandorganisationer sluttede sig ind paa samme Linie.

Men har vi paa vor Side haft Fordel af at staa i De samvirkende Fagforbund? Uden Betænkning kan man roligt svare Ja hertil. Og der kan med Rette tilføjes, at ikke alene Dansk Jernbaneforbund med sine Medlemmer, men alle andre Statstjenestemænd og Tjenestemandorganisationer har haft Gavn af den Forbindelsestraad, vi i 1918 knyttede mellem Statens Tjenestemænd og de organiserede Arbejders Landsorganisation.

Hvad os selv angaar, tør jeg sige, at Beslutningen rankede vor Ryg og frigjorde os fra den Mindreværdsforestilling i fagforeningsmæssig Henseende, vi før den Tid løb rundt med.

Det har kostet os nogle Penge til forskriftmæssig Understøttelse under Lønkampe at have denne Forbindelse — ja, det er rigtigt — men ikke flere, end vi med Lethed har kunnet udrede. Det bevises dog bedst af det Faktum, at vi foruden at svare vore Forpligtelser overfor vore Klassefæller paa det private Arbejdsmarked, siden Indmeldelsen i 1918 har kunnet opspare en Formue paa tæt ved 3 Mill. Kr. Lad os haabe og ønske for vor Organisation, at den altid vil bevare og styrke dette Klassefællesskab, og lad os haabe, at andre Tjenestemandorganisationer, som socialt tilhører Arbejderklassen, vil følge vort Eksempel til Styrkelse af egne Kræfter og hele Arbejderbevægelsen.

Jeg vender mig nu til vore Forbindelseslinier udenfor vort eget Lands Grænser — jeg nævner dem tilsidst, thi de kommer selvfølgelig i anden Række. Men de maa ikke undervurderes; thi herigennem lægges et Fundament, som kommende Slægter vil bygge videre paa, indtil den Bygning er færdig, som skal sikre den nationale Arbejderbevægelses Resultater. Thi den rigtige Sikring heraf kan kun opnaas

internationalt, det er tilstrækkeligt konstateret gennem de sidste Aars Begivenheder i Verden.

Lad mig først nævne den Del af vort internationale Samarbejde, der er os nærmest og føles stærkest — det interskandinaviske.

Dette Samarbejdes Organ er nordiske Jernbanemænds Union, til hvilken Grunden blev lagt i Gøteborg i 1918, og som efter at Grundtaget var godkendt af de respektive Organisationer, afholdt sit første Repræsentantskabsmøde i Helsingborg i 1921.

Unionen omfatter 4 Organisationer, nemlig det svenske, norske og danske Jernbaneforbund (herunder ogsaa Dansk Privatbaneforbund) og desuden Nordisk Lokomotivmandsforbund, som har bestaaet i ca. 25 Aar og dannes af de 3 Landes Lokomotivmandsforeninger. Dette Samarbejde hviler foruden paa en gensidig Information og Oplysningsvirksomhed, tillige paa gensidige Understøttelser i Tilfælde af opstaaede Konflikter — Strejker eller Lockouter.

Hvad Understøttelsesreglerne angaar har disse været undergaaet forskellige Ændringer i Aarenes Løb. En nærmere Udredning heraf vil føre for vidt i denne Indledning, og den skal jeg undlade.

Jeg nøjes med kort at gengive de nugældende Understøttelsesregler, som gaar ud paa, at den i Konflikt værende Organisation fra den 31. til den 60. Konfliktdag modtager 2 Kr. pr. Konfliktdag for hver af de i Konflikt inddragne Medlemmer. Understøttelsesbeløbet udredes af samtlige de Unionen tilsluttede Organisationer og beregnes i Forhold til Medlems-tallet — dog højst af 25 000 Medlemmer for den enkelte Organisation.

I den Tid, Unionen hidtil har virket, har der kun én Gang været Brug for Understøttelsesbestemmelserne, nemlig under Konflikter ved de svenske Privatbaner i 1922.

Ved den norske Konflikt i 1920, hvor vi ogsaa ydede Konfliktbidrag, var Unionen endnu ikke stiftet, og denne Understøttelsesaktion ligger derfor noget udenfor det egentlige Unionsarbejde.

Men iøvrigt bygger Unionen sit Arbejde paa gensidig faglig, arbejderpolitisk og økonomisk Oplysning. Den er et ikke uvigtigt Led i det Arbejde, som paa et praktisk moderne Grundlag langsomt, men sikkert er ved at opbygge de nordiske Folks Enhed.

Ikke paa Lyrik og Studentersammenkomster som i Carl Plougs Dage, men paa en bred Front, saaledes at der slaas virkelig og varig Bro mellem Nordens Arbejdere til Styrkelse og Sikring af det Demokrati og den Arbejderkultur, som er bygget op af Arbejderbevægelsen i vore urgamle Lande nord for Østersøen og Flensborg Fjord.

Ogsaa denne Forbindelseslinie bør vi fortsat værne om og styrke for derigennem ikke alene at tjene vor egen Stand, men hele vor Klasse, ja, endnu videre: vort Land og de nordiske Folks kulturelle, politiske og personlige Frihed.

Jeg vender mig dernæst til vort faglige Samarbejde ud mod den store Verden. Vort nærmeste faglige Organ her er Internationalt Transportarbejderforbund, som vor Organisation har tilhørt siden det efter Verdenskrigen blev genoprettet ved en Kongres i Oslo i 1920. Forøvrigt tilhørte vi ogsaa I. T. F. fra omkring 1908 til Krigens Udbrud.

Den reaktionære Diktaturbevægelse, som nu tyranniserer store Dele af Verden, og der har knust Arbejdernes Organisationer i flere Lande, har unægtelig slaaet store Skaar i Internationalt Transportarbejderforbund.

Men dette Forbund fortsætter naturligvis alligevel sit Arbejde paa at knytte Baandene mellem de Mænd, som Jorden over beskæftiges ved Transportforetagender, i Haabet om, at de Kammerater i Tyskland og andre Steder, der nu er revet løs fra deres internationale Fællesskab samtidig med, at de er lagt i nationale Slavelænker, paany en Dag som frie Mænd kan indtræde i Arbejdet paa en Styrkelse af Arbejderklassens Stilling.

Sluttelig skal jeg nævne, at vi gennem De samvirkende Fagforbund er indlemmet i det internationale Arbejderfællesskab, i den store almenomfattende internationale Centralorganisation: Det internationale Fagforeningsforbund. Ogsaa dette er der slaaet Huller i ved de italienske, tyske og østrigske Arbejderes tvungne Udtræden.

Men denne Svækkelse, der her er fremkommet i Arbejdernes internationale Samarbejde paa Grund af Fascister og Nazister Hunnertogt og deres Voldsfærd mod Arbejderklassens frie Organisationer, maa bidrage til, at Arbejdere, som har deres politiske og faglige Frihed i Behold, endnu stærkere end før maa slutte op

til Støtte for Arbejderinternationalens Tanker og Formaal.

Man kan spørge — og der bliver spurgt: Hvad Nytte har vi af det internationale Samarbejde? Bringer det os ny Impulser og værdifulde Anvisninger for vort eget Organisationsarbejde? Eller er det ikke blot og bar en Gestus — en Modesag — at være internationalt tilsluttet et eller andet?

Lad mig sige, at det maaske kan være vanskeligt nok at indkredse og definere de Resultater, det internationale Samarbejde har givet et saa fremskredent Fagforeningsland som Danmark. Maaske har vi i den Henseende givet mere, end vi har modtaget.

Det kan vi for saa vidt kun være glade for — om det er saadan. Men lad mig iøvrigt gentage, hvad jeg før har sagt herom. Det internationale Samarbejde mellem Verdens Arbejdere befinder sig endnu i Barnealderen — maalt efter Historiens Maal —. I den mere moderne Form har det kun bestaaet i 15—16 Aar.

Det har haft store Vanskeligheder at kæmpe med, dels af pekuniær Art og dels af Sprogforholdene, som naturligvis har været sværere at overvinde for Arbejderklassens Mænd, der ikke fra deres Skoletid har et Fond af Sprogkundskaber, som andre Klasser og Stænder: Finansmænd, Ingeniører, Videnskabsmænd m. fl. kan møde med i internationale Samkvem.

Men disse Vanskeligheder maa og skal overvindes. Thi det er min faste Overbevisning, at der i den internationale Arbejderbevægelse i den internationale Samvirken mellem Arbejderklassens Mænd, saas Sædekorn, som vil spire og vokse op til en Gang at danne et kraftigt Læbælte om kommende Arbejderslægters Interesser.

Vi Organisationsmænd maa være de første til at forstaa — ogsaa det Arbejde, der øves paa Fremtidens Mark. Thi vi véd af Erfaring efter hele Organisations- og Fagforeningsarbejdets Karakter, at det Skifte, vi tilsaar i Dag, aldrig er til at høste paa i Morgen. Kornet gror langsomt, og Sædemændene har baade Brug for Taalmodighed, Forstaaelse af og Begreb om Udviklingsprocessens Principper.

Jeg har nu gennemgaaet vort Forbunds forskellige Forbindelseslinier — indenlandske, nordiske og internationale —, og de Udtalelser, jeg har fremsat om hver enkelt, har jeg Grund til at tro i Hovedtrækkene er i Overensstem-

melse med Hovedbestyrelsens og Kongressens Opfattelse.

Til Slut vil jeg gerne sammenfatte vor Organisations Stilling udadtil mod andre Fags og andre Landes Arbejdere i følgende Synspunkter:

Vi bygger vort Fagorganisations-Hus videre paa den socialdemokratiske Arbejderbevægelses Fundament. Vi arbejder gerne sammen med Etatskammeraters og andre Tjenestemænds Organisationer om Opgaver, der er fælles indenfor disse Rammer.

Vi ønsker Arbejdet med vore nordiske Fagfæller fortsat og styrket, og vi ønsker at fortsætte vor hidtidige Linie, hvad angaar Samvirken med vore Klassefæller — alle organiserede Arbejdere i Ind- og Udland — til Fuldbydelse af den socialistisk indstillede Arbejderklassens faglige, økonomiske og politiske Opgaver.

Vi erklærer os solidarisk med dem, der af al Magt bekæmper de politiske Sekter, hvis Maal er en Undertrykkelse af Folkenes Frihed. Vi vil udfylde vor Plads i Demokratiets og Arbejdernes Front, der bekæmper Nazisme og Fascisme under en hvilken som helst Form, den viser sig — italiensk, tysk eller dansk tilpasset.

Vi vender os sammen med den øvrige socialdemokratiske indstillede Arbejderklasse skarpt imod den politiske og faglige Splittelse, som man søger at presse ind i vore Rækker i Form af den fra Rusland eksporterede Kommunisme.

Vi kritiserer ikke Kommunismens Form og Metoder anvendt i Rusland, dertil har vi ingen Adkomst, og vi tør heller ikke afvise Muligheden af, at de er rigtige dér og virkelig tjener til Fremme af det russiske Folks Interesser.

Men vi tilbageviser den russiske Kommunisme i vort Land, hvor den efter vor bedste Overbevisning ikke vil tjene Arbejderklassens Formaal, hverken politisk eller økonomisk, men ligesom i Tyskland vilde svække vore politiske og faglige Organisationer, bane Vej for den kapitalistiske Reaktions Fremstød og føre os ud i den Katastrophe, som har knust den tyske Arbejderklasse.

Her paa dette faglige, politiske og økonomiske Fundament, tror jeg at turde sige, her staar Dansk Jernbaneforbund i Dag, og jeg tror at turde love, at her bliver vi staaende.

Til Slut stiller jeg paa Hovedbestyrelsens Vegne følgende Resolution:

KONGRESSEN UDTALER:

At det Samarbejde, der hidtil har været etableret mellem Dansk Jernbaneforbund og andre Tjenestemand- og Arbejderorganisationer i Ind- og Udland, bør fortsættes.

I Betragtning af hele den politiske og økonomiske Situations seneste Udvikling vil det yderligere være ønskeligt, at Tjenestemand-organisationerne i langt større Udstrækning end hidtil tilslutter sig den øvrige Arbejderbevægelse, og Kongressen paalægger Hovedbestyrelsen at have sin Opmærksomhed henvendt herpaa, og hvor Lejlighed gives, yde sin Medvirken til, at en saadan Bevægelse fremmes.

Vi maa endvidere med Fasthed og Energi bekæmpe saavel Kommunisme som enhver anden Form for Splittelse, der kun er egnet til at fremme antidemokratiske og arbejderfjendlige Bevægelser, og Kongressen understreger stærkt, at kun et fast og ubrydeligt Sammenhold indenfor det arbejdende Folks Rækker danner den fulde Sikkerhed for vore demokratiske Institutioner og for Bevarelsen og Forbedringen af Danmarks frie Folkestyre.

Udtalelsen vedtoges enstemmig.



DØDSFALD



Torsdag den 7. Juni indtraf en Ulykke paa Københavns Godsbanegaard, som kostede den kun 26-aarige Lokomotivfyrbøderaspirant N. Chr. Nissen Livet.

Nissen, der under Udførelsen af sin Tjenestegerning befandt sig oppe i Tenderen, maa antagelig ved en ulykkelig Hændelse være kommen i Berøring med den elektriske Stærkstrømsledning, han styrtede ned fra Lo-

komotivet og paadrog sig i Faldet saa svære Kvæstelser, at han uden at være kommen til Bevidsthed udaandede paa Vejen til Hospitalet.

For den unge Hustru kom Dødsbudskabet som et frygteligt Slag. Alt havde tegnet saa lyst. Netop samme Dag havde hun taget den nye Lejlighed i Mysundegade i Besiddelse og var ifærd med at arrangere, saaledes at hun kunde overraske sin Mand med, at alt var i Orden, naar han kom hjem fra Tjenesten.

Men Skæbnen vilde det anderledes.

En ung Hustru havde mistet sin Mand, et Barn sin Fader, og et ungt Hjem var bleven lagt øde.

Torsdag den 14. Juni blev den forulykkede Lokomotivfyrbøderaspirant N. Chr. Nissen stedt til den sidste Hvile fra Kapellet paa Eshjerg ny Kirkegaard.

Kapellet kunde ikke nær rumme det store Følge, som var mødt frem for at vise Afdøde den sidste Ære. Til Baaren var sendt et Væld af Kranse, deriblandt signerede fra Statsbanerne, Dansk Lokomotivmands Forening, Pensionærerne, Colbjørnsensgade 13, Dansk Lokomotivmands Forenings Afdeling 2, Personalet paa Eshjerg Gods-ekspedition, Behoerne i Boldesagergade 2, Lokomotivmands Foreningen i Roskilde, Personalet paa Københavns Godsbanegaard, Behoerne i Frodesgade 1, Eshjerg, Lokomotivfyrbøderaspiranterne paa Københavns Godsbanegaard og Lokomotivpersonalet i Eshjerg og Helsingør.

Ved Kisten paraderede Faner fra Lokomotivmandsforeningen i København og Eshjerg, fra Smede- og Maskinarbejdernes Fagforening i Eshjerg samt fra Remisearbejderne i Eshjerg.

Efter Salmen: »Jeg lever og ved« talte Provst Kjærgaard ud fra Ordet: »Ofrer Gud Taksigelse og betal den højeste dine Løfter og kald paa mig paa Nødens Dag, saa vil jeg udfri dig, og du vil prise mig«.

Efter Salmen: »Lær mig, o Skov at visne glad« har afdødes Kolleger, Lokomotivfyrbøderaspiranterne fra København og Eshjerg, Kisten til Graven, hvor Provsten forettede Jordpaakastelsen, og Fanerne sænkedes som den sidste Ære over en god Kammerat.

Efter Salmen: »Saa vil vi nu sige hverandre Farvel« traadte Formanden for Københavns Lokomotivfyrbøder Afdeling, A. Skødt, frem til Graven og udtalte: Paa de københavnske Lokomotivfyrbødere og Lokomotivfyrbøderaspiranters Vegne staar jeg nu her med Sindet opfyldt af Øjeblikkets Alvor og skal sige vor gode Kollega og Kammerat det sidste Farvel. Det falder mig tungt, thi det var en af de unge, en af dem, der skulde tage Arven op efter os. Derovre paa Godsbanegaarden, hvor vi Lokomotivfyrbødere til daglig færdes iblandt hverandre og deler Sorger og Glæder med hinanden, knyttes vi sammen med stærke Baand, og vi deler derfor i Dag Sorgen med dem, der havde ham kær. En af vore glade Gutter er bleven berøvet os og er gaaet ind til den store tavse Brigade; men glemst skal han ikke blive, thi saalænge der er Lokomotivfyrbødere paa Godsbanegaarden, vil Mindet om en djærv Kammerat og god Kollega vedblive at leve iblandt os, og vi skal vide at holde hans Minde højt i Ære. Det, som skal trøste os paa denne Sorgens Rag, er dette, at selv om vor Kammerat er falden i Kampen for Tilværelsen, saa faldt han paa Ærens Mark i Kampen for sine kære. Han var en af Dagliglivets mange Helte, der maatte ofre det dyreste, han ejede; men en skønnere Død end

den at ofre sit Liv i Kampen for dem, man har kær, kan ikke blive noget Menneske til Del.

Vi siger dig nu vort sidste Farvel, Farvel Kammerat, du døde med Ære, hvil i Fred, ære vil vi dit Minde.

Paa Familiens Vegne takkede Kordegn Thorup for den store Deltagelse og rettede en speciel Tak til afdødes københavnske Kolleger, til alle Foreninger, som var repræsenteret med Faner og Kranse, samt til Statsbanernes Ledelse.

Deltager.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

Nye Bøger.

Sj.-Palater Jyl.-Fyn

- | | | |
|-------|-------|--------------------------------------------|
| 17056 | 15994 | Flensted, E.: Fra Nizza til Hjørring. |
| 17057 | 16025 | Buchholtz, J.: Godtfolk. |
| 17058 | 15983 | Hørlyck, H.: Mosepigen. |
| 17059 | | Friediger, M.: Jødernes Historie. |
| 17060 | | Skaarup, H. P.: Foran Strandens Højalter. |
| 17061 | 16023 | Ammers-Kuller: Ildprøven. |
| 17062 | 16029 | Mairhofer, F.: Stormklokken over Wien. |
| 17063 | 16032 | Sege, G.: Oranienburg. |
| 17064 | 16024 | Anker, J.: En Kvinde myrdet. |
| 17066 | 16027 | Fleuron, S.: Fasandyret. |
| 17067 | 16077 | Gravlund, T.: Den nye Lov. |
| 17068 | 16100 | Redwood, H.: Komme dit Rige. |
| 17069 | 16073 | Andreasen, A.: Døden har Nøglen. |
| 17070 | 16105 | Jensen, Johs. V.: Det blivende. |
| 17071 | 16081 | Nørgaard, R. B.: Ester Holten. |
| 17072 | | Bornholm. |
| 17073 | 16075 | Brun, C.: Den store Trængsel. |
| 17074 | 16097 | Knittel, J.: Therese Etienne. |
| 17075 | 16085 | Skotte, Mary: En ganske almindelig Kvinde. |

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Sønderborg: Formandens Adresse rettes til Skrænten 11.

Persoonalia

Forflyttelse:

Lokomotivfører P. T. Boldrup, Kbhavns Godsbgd., under 18.—6.—34 til Enghave.

Lokomotivfører T. C. Steffensen, Østerport, under 18.—6.—34 til Enghave.

Lokomotivfører P. H. Kohl, Kbhavns Gdobsgd., under 18.—6.—34 til Enghave.

Lokomotivfører K. K. O. Johansen, Kbhavns Godsbgd., under 18.—6.—34 til Enghave.

Lokomotivfører F. Nielsen, Kbhavns Godsbgd., under 18.—6.—34 til Enghave.

Lokomotivfører J. D. Hubert, Odense, fra 1.—8.—34 til Thisted.

Overgang af Helbredshensyn til anden Stilling:

Lokomotivfyrbøder E. E. Hansen, Næstved, fra 1. Juli 1934 til Haandværker i Næstved.

Afsked:

Lokomotivfører N. Andersen, Kbhavns Godsbgd., paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—8.—34 (min. Afsked).



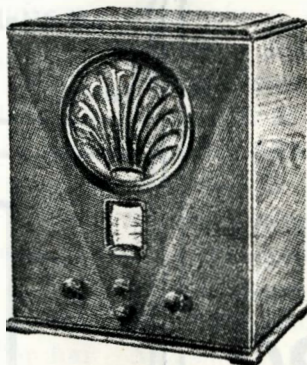
NEUTROFON

NEUTROFON

Jubilæumsmodtager.

Paa en lysende Skala kommer Stationerne frem een for een, blot ved Drejning paa en enkelt Knap, med en Styrke og Klangskønhed, som overgaar alt, hvad der er fremme. De enkelte Stationer adskilles knivskarpt.

Pris Kr. 430,00.



NEUTROFON

NEUTROFON

Jubilæumsapparat

er en Modtager, som i særlig Grad er falden i Jernbanemænds Smag. Vi har liggende Anbefalinger fra en Række Lokomotivførere, som er kendt af alle indenfor Standen. Skriv til os, saa vi kan tilsende Dem en Afskrift af disse Anbefalinger.

POUL PETERSEN

ROLIGHEDSVEJ 10 = KBHVN. V.
TELEFONER: 15 122 — 15 123 — 15 124

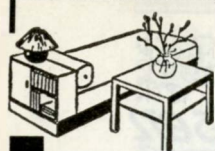
Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 6. Juli 1934.

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal. København V.
Telefon Vester 3016.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Reventlowsgade 28, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto 20 541.



**Der er en Del Folk
i faste Stillinger,**

som udelukkende køber Møbler

Soveværelser fra Kr. 450

Eg Spisestuer > > 600

Herreværelser > > 660

Dagligstuer > > 350

hos det anerkendte Møbelfirma

KREDIT
kan indrømmes
fra 20 Kr. pr. Md.
Brugte Møbler
tages i Bytte.

HOLM & LARSEN INDEHAVER: Tlf.
P. E. HOLM 7155
Falkoner Allé 46, Hj. af Nikolajvej.



Hyg. Gummivarer — Modersprøjter.

Brochure om Pessarier, Børnefødslernes Begrænsning, samt vort rigt illustrerede Katalog sendes gratis og diskret mod 35 Øre i Frimærker til Eksportomkostninger.

Amk. Gummi-Industri, Afdl. D. Vestergade 3, København K.

SVENDBORG Orleans Eddike
PASTEURISEREDE

Møbellageret „FIDUSEN“
(J. WILLUMSEN)

Oehlenschlägersgade 29 - Telefon Vester 8546

Nye Møbler i alle Stilarter Brugte Møbler tages i Bytte

- Eget Snedkerværksted -

Overslag og Tegninger gives

Lempelige Betalingsvilkaar

BRILLEHUSET

B. E. Schytte. **Istedgade 112** Vester 7497.
(tidligere Vesterbrogade 36)

Moderne Tilpasning af al Brille-Optik.

25 Aars Erfaring.

Eget Værksted for Indslibning af alle Arter Glas
efter Læge- og Sygekasserecepter,

Fotografiske Artikler. — Ure. — Ur-Reparationer.

Denny Laanebank ^A/_S Vestre Boulevard 9:11
Telf. 438 og 9708

Laan til Tjenestemænd mod Kautionsforsikring. Selskyldnerkaution, solidarisk Ansvar eller anden Sikkerhed. — Anerkendt af Staten, Københavns Magistrat og Frederiksberg Kommune som berettiget til at modtage Lønfortskrivninger fra Tjenestemænd.

TANDLÆGE

S. A. MARTENSEN

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10—8 og 6—7
Lørdag 10—2.

Telf. Vester 3330.

Enghave Plads 6

Tandlæge

FRK. SØRENSEN

Konsultation: 10—7.

Istedgade 69.

Telf. Vester 906.

Brødr. Braun's
Kentucky Skraa

Fællesforeningen for
Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:

15 Njalsgade 15

København

Telef. 4015.

Telef. 4015

