



Nr. 23.

1. December 1909.

9. Aarg.

## En ny Art Kulforsyningsanlæg for Lokomotiver.

Efter hvad der meddeles os, foretager den kgl. Jernbanedirektion i Köln for Tiden Forsøg med en ny Fremgangsmaade ved Lokomotivernes Forsyning med Brændsel. Kullene oplagres nemlig paa Taget af Lokomotivremisen.

Herved skal ikke alene Kulindladningen foregaa mere bekvemt og uden Tab af Tid, men paa Stationer, hvor indskrænkede Pladsforhold forhindrer en større Oplagring, vil denne Anvendelse sandsynligvis faa en stor Betydning. Omend et saadant Kulanlæg ikke overflødiggør et Oplag, saa indskrænker dette sig dog til de saakaldte »Krigskul«. Disse fornyes kun for hvert andet til hvert fjerde Aar og kan derfor anbringes paa ubenyttede og afsides liggende Pladser.

Det nye Anlæg er udarbejdet af Firmaet J. Pahlig i Köln-Zollstock og er planlagt paa følgende Maade:

Det med et særligt Tag forsynede Kuloplag er beliggende i en Bredde af 6 Meter foroven paa den bageste Del af den cirkelformede Lokomotivremise. Den tilladte Oplagringshøjde udgør 3 Meter, hvorved der

gennem et parallelt med det straaaleformede Remisespor bagved beliggende Melletrum paa 6 Meter dannes et Oplagringsrum paa  $6 \times 3 \times 6 = 108$  Kubikmeter for ca. 90 Tons Kul, der er disponible for hvert Spor. Efter Beregningen vil Beholdningen, saafremt der daglig til hvert Spor afgives 9 Tons Kul, række til 10 Dage.

For at kunne bære den mægtige Vægt maa den bageste Del af Remisen afstives, hvilket sker uden synderlige Vanskeligheder, selv ved Omændringen af forhaandenværende Remiser. Foruden Remisens yderste Ringmur anbringes en Jernsøjle imellem Sporene, svarende til den forannævnte Bredde i 6 Meters Afstand fra Ringmuren. Søjlerne er ikke hindrende for Arbejdet i Remisen, idet som Regel Sandovnene har deres Plads her. Lokomotiverne køre ind i Remisen med Tenderen foran, indtil denne staar under en fra Oplaget nedhængende Tragt, som er indstillelig. Kullene glider derefter ganske langsomt og uden Støvdvikling ned paa Tenderen. Forekommer det, at Kullene er særlig støvrige, staar Lokomotivets Sprøjteindretning til Tjeneste (et praktisk og i sanitær Henseende overordentlig nyttigt Apparat, der desværre stadig savnes paa Lokomotiverne herhjemme). Imellem Kullageret og Tragten findes en Vægt til Afvejning af Indholdet.

Transporten af Kullene til Oplaget foregaar ved Hjælp af en Elevator, som enten direkte fra Jernbanevognene, eller hvor der findes Bunker, da beforder disse op til en over Kuloplaget løbende Hængebane.

Til Fordelingen af Kullene fra Lageret er 2 à 3 Tipvogne, som drives ved Haandkraft, tilstrækkelig, medens Elevatoren er forsynet med Elektricitet. Fremdrivningen af Jernbanevognene til Elevatoren foregaar ved Hjælp af Elektricitet gennem et Spil. Af Arbejdskraft behøves kun 2 Mand, hvoraf den ene er beskæftiget foroven og den anden forneden.

Selvfølgelig vil et saadant Anlæg ikke være rentabelt ved mindre Depoter. Ligeledes kan der, indtil nærmere Resultater foreligger, ikke med Nøjagtighed afgives nogen Erklæring om, hvor mange Spor en Remise bør indeholde for at virke med den største Økonomi. Foreløbig er 10 Spor fastsat som laveste Grænse.

Yderlig er under Overvejelse, hvorvidt Kulindladningen ogsaa bør omfatte Brikketter.

Til Slut skal bemærkes, at den foran omtalte Kultagning ogsaa godt kan foregaa udenfor Remisernes Indkørselsporte, naar til Eksp. Oplaget anbringes foran paa Remisebygningen. Dermed vil Frygten for at faa Remisen tilsmudset med Kulstøv bortfalde, men paa den anden Side fremkommer den Ulempe, at de indvendige Støtter (Søjlerne) til Afstivningen af Taganlægget kommer til at indtage en meget uheldig Plads, foruden at Oplagets Areal formindskes.

---

## Folketingsmd. Jørgensen-Ougtved og Lønningsloven.

---

Som bekendt var Folketingsmand Jørgensen-Ougtved en inkarneret Modstander

af Lønningsloven. Hans Aversion mod denne synes at være bleven et fast Nummer i hans Lirekasse, som aflires, naar og hvorsomhelst Lejlighed gives, uden dog samtidig at medgive sine Udtalelser en Kommentar om Prisstigningen paa Livsfordenhederne. Ved 1ste Behandling af Finanslovsforslaget for 1910—11 den 15 Novbr. udtalte Jørgensen-Ougtved bl. a.: —

Nej, det er bedre, at vi søge Aarsagen til den Misère, vi have i Øjeblikket, andre Steder, og jeg vil have Lov at sige det her. Jeg sagde det i Tide, den Gang vi havde de store Lønningslovsforslag, at de vilde komme til at trykke os, naar vi først skulde til at afholde de deraf følgende Udgifter. Jeg sagde det i Tide, og den Gruppe, hvortil jeg hører, stemte ikke for disse Lønningslove, for vi kunde godt se, hvor det vilde bære hen. Og det var saa meget mere forkasteligt at vedtage dem, som det allerede den Gang havde vist sig, at de økonomiske Forhold vare begyndte at blive betænkelige. Efter min Formening er Gennemførelsen af den Lønningslov, vi fik i 1908, den største Uret, som nogen Sinde er gjort det arbejdende Samfund. Vi havde faaet Lønningslove i 1902, 1903 og 1904 for alle vore Etater, og de blev fra alle Sider betragtede som passende efter Forholdene og Tiderne. Saa skete det ved et ganske tilfældigt Sammenspil fra mange forskellige Sider, at disse Lønningslove paa uhyggelig Maade, kan jeg gerne sige, kom ind i Tinget og bleve vedtagne. Jeg vil minde om, hvorledes de Herrer have stillet sig. Jeg vil bede de ærede Medlemmer læse, hvad den højtærede nuværende Konsejlspræsident sagde om Lønningslovene. Aldrig har jeg hørt nogen Mand her i Tinget udkaste Trusler mod Tinget som dem, den højtærede Konsejlspræsident fremkom med. Hans Udtalelser vare udelukkende Trusler med Hensyn til, hvad der vilde ske, hvis vi ikke vedtog dem. Det var en Uret, som vilde svie længe til os. Vi begik den Uret, at  $\frac{5}{6}$  af Landets Befolkning have mindre at leve af i Gennemsnit end den

lavest lønnede Statsfunktionær. Det er en Uret saa stor, at det vil vare mange Aar, inden vi faa den gjort god igen. (Afbrydelse). De Herrer Socialdemokrater le! Jeg husker godt det Vaaben, de brugte den Gang. De sagde: Vi skulle højne Niveauet for disse Funktionærer, og naar vi faa Lønningerne satte op her, skulle vi højne det for de andre. Men hvad have de nu at højne det med? Nu have de givet Pengene hen til de andre. Inden vi løbe Linnen ud, komme vi til at udgive 10 Millioner om Aaret hertil, og enhver vil forstaa, hvad 10 Millioner betyde for et Budget paa nogle og halvfems Millioner. Hvis Kravene havde været berettigede, vilde jo al Diskussion derom høre op, men vi havde for faa Aar siden faaet Lønningslove, som fra alle Sider vare blevne anerkendte som tilstrækkelig fyldestgørende. Enhver ved, hvorledes disse Love bleve modtagne. De kom som en Bombe, de bleve modtagne med en Forbavselse, som man aldrig havde set Mage til.

Det er ingen Hemmelighed, at en stor Del af Tingets Medlemmer i Virkeligheden var imod disse Love, men Skæbnen vilde, at de skulde vedtages i det Øjeblik, og det var, som sagt, uheldigt. Jeg har hørt mange Ytringer i den Henseende, og jeg siger, at var Alberti-Kraket kommet et Aar før, vare vi blevne fri for dem. Nu vilde ingen tænke paa at komme med dem, ikke engang Socialdemokraterne vilde vove paa at tale om dem og stemme for dem. Nu have de Brug for Pengene andre Steder, men nu have de givet dem bort. Der kunde ellers nok være Brug for dem nu, der er Forhold i Kjøbenhavn, som Statskassen nok kunde have nødig at hjælpe paa. Arbejdsløsheden er større end ellers, men nu kunne de Herrer se, hvad de have til at højne Niveauet med. Nej alle den Slags Teorier hjælpe ikke. At den lavest lønnede Funktionær har mere i Løn, end  $\frac{5}{6}$  af Danmarks Befolkning gennemsnitlig have i Indtægt, mener jeg er en stor Uret. Jeg mener, at vore Statsfunktionærer bør staa i Klasse med de andre Samfundsborgere. Jeg har

ikke stemt for disse Love, jeg har modarbejdet dem, saa længe jeg kunde. (En Stemme: De stemte for Officerslønningerne). Det er en Selvfølge. Naar den ene faar, maa den anden ogsaa have, det er sikkert. Det skal man nok lære af Erfaring, at naar det ene Hold faar Forhøjelse, kan man umulig unddrage det andet Forhøjelse. De Herrer gøre et stort Nummer ud af dette med Officerslønningerne, men for Amtmandslønningerne stemte de dog. Mulig stemte de ikke for, at Departementcheferne fik forhøjede Lønninger, men det nytter ikke, de gøre sig store paa noget saadant, naar de gaa med til at give de mange Penge ud. Nu kunne de Herrer jo fortælle dem, hvis Vilkaar de ville højne, hvor Pengene ere gaaede hen, og at der nu ingenting er at hjælpe med, men det ville de helst skjule.

De Herrer have et eget Snit paa at føre Lønningslove igennem. Jeg hnsker for et Par Aar siden, hvorledes de brugte en Mængde Love som Agitationsmiddel, og jeg husker, at et Par Aar i Forvejen talte det ærede Medlem fra Kjøbenhavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen) en hel Del om, at vore Tjenestemænd maatte have hver syvende Dag fri, som alle andre Mennesker have det — det Agitationsmiddel har han brugt længe. Da Sagen kom for Udvalget, blev der talt om dette Spørgsmaal, og vi vare af den Mening, at der maaske kunde være nogen Rimelighed i at give denne Fridag, men ganske vist under den Forudsætning, at det skulde fradrages i de Lønninger, som vare foreslaaede. Men da de Herrer hørte det, tav de ganske stille med dette Krav. Saasnt det begynder at lysne i den finansielle Horisont, skal det ikke vare længe, inden de ærede Medlemmer og andre komme med deres Fordringer. Naar der er gaaet 2 Aar, ville de nok komme med Krav om, at Funktionærene skulde have, hvad de ikke maatte faa den Gang, nemlig over 20 pCt. Tillæg. Det vil koste Statskassen mindst  $\frac{1}{2}$  Mill. Kr., og faa de saa hver syvende Dag fri, vil der ogsaa dertil gaa  $\frac{1}{2}$  Mill. Kr. I Fjor blev

der tillagt Lønningsklasserne 565,000 Kr. i Henhold til tidligere Forudsætninger, fordi de andre havde faaet, og saadan vil det gaa helt igennem.

Efterhaanden som vore Etater forøges i Tal, vil denne urimelige Lov gøre sin Virkning, og vi ville komme langt op imod de 10 Mill. Kr., inden vi naa at give dem de Tillæg, de skulle have, ja maaske ere vi der allerede. Det blev i Fjor godtgjort af den højtærede daværende Finansminister, det nuværende ærede Medlem fra Æbeltoft (N. Neergaard), at Udgiftsforøgelsen ved Lønningsloven af 27. Maj 1908 var 7,800,000 Kr., de andre Paalæg ere komne til siden. Det er uomtvisteligt, at det er dèr, Hunden ligger begravet, det er det, som har gjort vor økonomiske Stilling saa slet. Der tales om de 31<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mill., men de repræsentere kun 3 Aars Udgifter til de forhøjede Lønninger, og det er Forhøjelser, som man kunde have sparet uden at gøre Uret mod dem, som fik dem, men vi have derimod gjort Uret imod det øvrige Samfund.

Det er uhyggeligt at se den Jagen, der er efter Statens Pladser. Man nøjes ikke med gode anbefalinger, Folk skulle protegeres ind i Statens Tjeneste, naar de overhovedet skulle komme der, men er det retfærdigt overfor det øvrige Samfund? Der er sikkert mange unge Mennesker, som uddanne sig i den Tro, at de kunne komme i Statens Tjeneste, men de komme der aldrig, og deres Løbebane er da i mange Henseender ødelagt, fordi dette Haab er glippet for dem. Det forekommer mig, at selv om der lyder nok saa mange Røster, selv om det ærede Medlem fra Ringkøbing (I. C. Christensen) i sin Tid sagde, at Staten skal være en god Arbejdsgiver og til Gengæld forlange et godt Arbejde af sine Funktionærer og forlange, at de ingen Opposition skulle gøre, tror jeg ikke, at den Slags Advarsler nytter. Nej, der er kun en Regel, den højtærede Regering har at bygge paa ved Lønningstillæg, det er, hvor stærk en Tilslutning der er fra andre Sider. Vi skulle selvfølgelig have kvalificerede Folk, og heldigvis have vi mange af dem her i Landet.

Men naar man ikke gør Embederne bedre, end at de kunne staa nogenlunde jævnsides med andre Erhverv i Samfundet, har man den bedste Regulator, der gives. Desværre, Tingen er ordnet, som sket er, men lad os saa sige det, som det er: Dèr have vi den Kræftskade, som er Skyld i den øjeblikkelige Misère, vi staa i, og det er en Skade, der vil følge os i mange Aar.

\* \* \*

Hvor meget, der har ligget til Grund for Statstjenestemændenes Lønforøgelse, vil bl. a. fremgaa af en Meddelelse fra Socialøkonom Dr. phil. Mackeprang om Prisstigningen paa Livsfornødenheder i Perioden 1905—09.

Ved mine Beregninger har jeg brugt Tallene for Februar Maaned, idet de plejer at vise Aarets Gennemsnitspriser. Under Perioden fra 1905 viser der sig for næsten alle Varer en betydelig Prisstigning:

Rugbrødet er steget — alle Tallene taget ca. — fra 56 til 60 Øre. Hvedebrød fra 17<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til 20 Øre. Æg fra 1 Kr. 45 Øre til 1 Kr. 75 Øre. Margarine fra 56 til 67 Øre. Kød fra 60 til 65 Øre.

Nogle enkelte Varer: Mælk, Mel og Gryn viste ved Periodens Begyndelse Tendens til at holde sig uforandret; men desværre blev Løfterne ikke opfyldte; det eneste Lysglimt betegnede Sukker, The og Kartofler.

I Løbet af Aaret 1907 steg alle Landbrugsprodukter stærkt, og Kartoflerne blev til sidst nødt til at følge med. Og efterhaanden bredte Prisstigningen sig til alle de øvrige Fødemidler.

Det er med andre Ord saaledes, at det i Løbet af de fire Aar er bleven 9—10 % dyrere at leve; og ens Hustru kan da med Rette gøre Krav paa at faa sine Husholdningspenge forhøjet med en tilsvarende Procent. Men hvis nu Jørgensen-Ougtved havde været Trafikminister, og ikke vor Indtægt var steget — hvad saa?



## Moderation —?

For nogen Tid siden udgik der en Meddelelse fra Generaldirektionen (Ordre 138), der sikkert blev modtaget med ublandet Glæde, men som Glæden er kortvarig, er der ogsaa her blandet Malurt i, idet Restauratørerne synes at have en anden Opfattelse af Ordrens Ordlyd, eller ogsaa er den affattet saaledes, at det kun er de Tjenestemænd, der har *forud planlagte Ture* og som Følge deraf har deres Mad med hjemmefra, der kan faa en Moderation, som de faktisk ingen Nytte har af.

Det hedder nemlig under A:

Til det *rejsende* Tjenestepersonale:

1 Kop Kaffe 8 Øre.

$\frac{1}{2}$  Fl. skattefrit Øl 8 Øre.

Smørrebrød 6 Øre, o. s. v.

NB. Det bemærkes, at Moderationen kun indrømmes for Varer, der *serveres* og *nydes* i III. Kl. Restauration.

Under B hedder det:

Til det *stedlige* Personale leveres Maaltider og alkoholfrie Forfriskninger efter Aftale til 25 % under Publikums Pris.

Samme Dag, som Ordre 138 traadte i Kraft, steg Prisen i Struer for Kaffe til 10 Øre pr. Kop, skattefrit Øl ud af Hus til 15 Øre. I Skive steg Smørrebrødet til 9 Øre for det stedlige Personale.

Man skulde nu mene, at saafremt Reservepersonale sendes ud paa en Tur, kunde der forlanges Varer efter Prislisten — men nej, der er i saa Henseende ogsaa vinket af og med den Motivering, at Personalet hører til det *stedlige*.

Saadanne Fortolkninger synes at være ret uheldige og skærer Ordrens humane Tilsnit bort. Det hænder ikke sjældent, at Reservepersonalet med kort Varsel sendes ud paa en flere Dages Tur. Da Forholdet nu er dette, at Fører og Fyrbøder ikke samtidig maa forlade Maskinen, vilde det være rimeligt, at Føreren kunde sende sin

Fyrbøder afsted for at hente de fornødne Spise- og Drikkevarer.

Som Ordren er affattet, bliver der i Virkeligheden to Priskuranter for *samme Art* Tjenestemænd. Det naturlige vilde være, om man undlod denne Skelnen mellem A og B, men i Stedet for havde indført den Passus, at Moderationen gælder for enhver uniformeret Funktionær, der er i Tjeneste. Derved havde Ordren været klar og ligetil og ikke givet Rum for Fortolkning.

I. A.

---



---

## D. L. & L. F.

### Indsendt.

*Hr. Redaktør!*

Kunde De ikke oplyse mig om, hvorledes det gaar med det Forslag (Lokomotivpersonalets Normering med Skindtrøjer), som jeg indbragte paa Hovedgeneralforsamlingen 1905; det blev vedtaget at fremsende Ansøgning derom, saa snart det viste sig, at Uniformskommissionen ikke normerede Lokomotivpersonalet med fuld Uniform. Jeg finder det mærkeligt, at vi snart er de eneste indenfor Statsbanerne, der ikke faar det praktiske Beklædningsstykke udleveret; selvfølgelig kan det være lige saa mærkeligt, at vi ikke faar fuld Uniform, da Lovgiverne sikkert har forstaaet det saaledes, da de dikterede vore Lønninger; men jeg kan ikke tænke mig, at vor ellers udmærkede Organisation har slumret, hvorfor det vilde interessere at se den Motivering, Administrationen har ledsaget det eventuelle Afslag med.

Da jeg nu har Pennen i Haanden, kunde jeg ønske at omtale en anden Sag, som har stor Interesse for Lokomotivpersonalet, nemlig Rangerførernes Forfremmelse. Jeg ser paa Finansloven, der er foreslaaet 23 Lokomotivførere; det er jo ikke noget imponerende Tal, naar Hensyn tages til, at

der er ca. 200 Fyrb., der til Stadighed forretter Førertjeneste, og jeg haaber, at den ærede Hovedbestyrelse henleder den nye Trafikministers Opmærksomhed paa dette Forhold.

Ærb.

Th. Jensen,  
Odense.

d. 18/11 1909.

\* \* \*

Til Hr. Jensens Forespørgsel skal vi bemærke, at der i 1906 til Ministeriet blev indgivet Andragende om Beklædningsgenstande for Lokomotivpersonalet. Den 31. Jan. 1907 modtog Hovedbestyrelsen Svaret, der var afslaaende.

Den 17/8—08 blev der indgivet et fornyet Andragende, der resulterede i, at Finansudvalget overlod det til Administrationen at ordne Spørgsmaalet ad administrativ Vej.

Imidlertid strandede Spørgsmaalet efter Forlydende derved, at der samtidig rejstes Krav om, at Baneafdelingens Personale ogsaa skulde normeres med fuld Uniform. Fra at dreje sig om 1100 Mand vilde det komme til at omfatte ca. 4000. Af økonomiske Grunde blev Spørgsmaalet derfor stillet i Bero. Spørgsmaalet om ensartet Beklædning for Lokomotivpersonalet er dog ingenlunde lagt til Side, saa det af den Grund er bleven en Slumrepude for Hovedbestyrelsen. Tværtimod vil der bliver søgt nye Udveje for dets Løsning.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Rangerførernes Forfremmelse har Hovedbestyrelsen haft Foretræde hos den foregaaende Trafikminister Ths. Larsen, 3 Dage førend han abdicerede. Det kan næppe have nogen eminent Betydning for os, at han stillede sig meget velvillig til vore Krav om Rangerførernes Forfremmelse og Lokomotivformandspladsernes Besættelse. Medens disse Linier skrives, vil der ske Henvendelse til den nuværende Minister saavel om ovenstaaende Emner som om Regler for Forhandlingsret.

At man under de nuværende fortvivlede finansielle Forhold maa være endog meget varsom med Fremsættelse af Krav,

der er ensbetydende med Udgift for Staten, hvis man da vil have rimelig Udsigt til at faa dem gennemførte, vil formentlig tilstrækkelig tydeligt fremgaa af Finansminister Brandes' Udtalelser i Folketinget den 16/11 d. A.; han udtalte bl. a.:

Det ærede Medlem (N. Neergaard) nævnede Lønningskrav. Jeg tror ikke, jeg tager fejl i, at det ærede Medlem nævnede nye Lønningskrav fra Statsfunktionærer. Jeg kan ikke i dette Øjeblik, og det kan vel ingen forlange af mig, ganske bestemt udtrykke mig derom, men for mig staar det saaledes, at Stillingen er den, at man her i Tinget absolut maa nægte selv berettigede Lønningskrav. Selv til Funktionærer, Embedsmænd o. s. v., som komme og sige: Det er urimeligt, at der ikke nu gives til os, for vi ere ganske ligestillede med dem, der have faaet før, maa vi sige: Ja, I have Ret i Begrundelsen; men der er ingen Mulighed for at opfylde eders Krav, for naar der ingen Penge er, er der ingen Mulighed for at imødekomme selv de mest berettigede Krav.

Red.

\* \* \*

Fra 1. September d. A. er der dannet en ny Kransekasse ved Skanderborg Afd.

Den gamle Kransekasse gav Krans til Lokomotivpersonalet uden Hensyn til, om de var Medlemmer af D. L. & L. F. eller ej. Paa et Møde d. 2. Aug. blev det vedtaget at danne en ny Kransekasse udelukkende for Medlemmer af D. L. & L. F.

Den nye Kransekasse giver Krans til afdøde Medlemmer af D. L. & L. F., og Meddelelse om Dødsfald bedes sendt til Formanden Lokomotivfører Møller eller til Kassereren Lokomotivfyrbøder Bennekou.

V. M.

\* \* \*

### Dansk Lokomotivmands Forbund.

Der er til den 8de Decbr. indvarslet et forberedende Møde i Aarhus om Oprettelsen af et Dansk Lokomotivmands Forbund.



# Sygekassesagen.

Under den af os i »Vor Stand« Nr. 21 (Jernbane-Tidende Nr. 22) fremsatte Redegørelse af vort Standpunkt i Sygekassesagen har D'Hrr. Friis-Skotte, Ch. Petersen, Tietze og Willerup skrevet et længere Indlæg, rigt paa Ord, men fattigt paa Argumenter, nærmest et Opkog af det tidligere fremsatte. D'Hrr.'s Bemærkning om, at vi har faaet deres Redegørelse forkert i Halsen og ere fornærmede, skænker vi dem; ligeledes den Udtalelse, at vi har søgt at inddrage Formanden i vor »Fornærmethed«; — det er netop D'Hrr., der paa en mindre heldig Maade har inddraget Formanden under Diskussionen. D'Hrr. skriver, at Mindretallet har tilsidesat Melemmernes Interesser i Spørgsmaalet om Lægernes Stilling, uagtet Forholdet nu er dette, at Lægerne antages og afskediges af Repræsentantskabet uden nogensomhelst Indblanding af Administrationen, og Lægerne ere derhos bundne af deres Tavshedspligt, saa alt det forfærdelige, der vil ske, naar Statsbanerne har Ret til at spørge Lægen, f. Eks. om der er Udsigt til, at en Interessent, der har været syg i  $\frac{1}{2}$  Aar, kan komme sig eller ej o. s. v., nærmest er noget, der spøger i D'Hrr.'s Fantasi. D'Hrr. burde ogsaa have oplyst, at Statsbanerne for at anbefale de nye Statutter til Ministeriets Approbation udtrykkelig har forlangt, at Bestemmelsen om at affordre Lægerne Erklæring om Interessenters Helbredstilstand optages i Statutterne. Da nu de nye Statutter giver Interessenterne yderligere, ikke hidtil hafte Goder, bør ingen, der virkelig har Interessenternes Tarv for Øje, modsætte sig et saadant Forlangende, saa meget mindre som der i nu-gældende Bestemmelser Cirkulære Nr. 5 — om Lægetilsyn med Interessenter — i § 10 staar:

»Lægerne ere pligtige til uden Betaling at udstede Dødsattester o. s. v. samt endvidere andre almindelige Attester og

*Erklæringer vedrørende Interessentens Forhold til Statsbanerne«*

og nu ønskes de samme Ord indsat i de nye Statutter. Et saadant Forlangende kan dog ikke siges at være uberettiget.

Med Hensyn til Kassens Styrelse saa maa vi trods alle D'Hrr.'s Paastande holde for, at der vælges kredsvis, og kun 1 bliver valgt af hver Kreds. Derved vil den retfærdigste Valgordning finde Sted, og de beslægtede Tjenestekategorier komme til at stemme sammen.

D'Hrr. skriver videre, at de kan fremdrage et Eksempel til, hvor vi ikke har varetaget Medlemmernes Interesser, idet vi forsøgte at svække Revisorernes Stilling overfor Ministeriet.

Heller ikke her oplyses de virkelige Forhold; vi kommer til at oplyse den Sag noget nærmere.

Indtil 1901 oppebar Statsbanernes tvende Sygekasser aarlig ca. 16,000 Kr. i Indtægt fra Allan Dahl for Avertissementsopslag. Da nu Kontrakten opsagdes, tilstodes der Sygekasserne af Statsbanerne et lignende aarligt Beløb som Erstatning herfor. I 1907—1908 fik et Selskab Ret til at reklamere paa Statsbanerne. Vi antog dog ikke, at D'Hrr. vare saa naive, at de virkelig troede, at Sygekassen baade kunde oppebære Erstatning for Indtægten af Avertissementsopslagene og samtidig Indtægt fra det nye Selskab; nej, saa flot er Statskassen heller ikke; men da Statutterne siger, at Tvistespørgsmaal afgøres ved Ministeriets Resolution, var hele Repræsentantskabet ganske selvfølgelig enigt om at indanke Sagen for Ministeriet, og da Sagen saa afgjordes af dette med, at den nye Avertissementsindtægt skulde tilfalde Statskassen, skulde man synes, at nu var Sagen afgjort; men nej, Flertallet satte atter en Skrivelse op til Ministeriet — vel nærmest for at afstive D'Hrr. Friis-Skotte og Tietze — og hertil vilde vi ikke være med.

Sluttelig kun dette: D'Hrr.'s Bevisførelse for egen Fortræffelighed kulminerer dog i Forsvaret for Dr. Arnold Møllers Valg

til lægekyndigt Medlem fremfor den af Mindretallet foreslaede, idet der for Dr. Arnold Møller — hans Dygtighed ufortalt — i Hovedsagen kun fremføres, at han i ca. 1 Aar har været Læge ved D'Hrr.s private Geschäft, medens de om Posten ansøgende Lægers Kvalifikationer, som dog virkelig maa have deres store Betydning for en Mand i nævnte Stilling, aldeles lades ude af Betragtning.

Idet vi hermed for vort Vedkommende slutter Diskussionen, takker vi Dem, Hr. Redaktør, fordi De velvilligt har givet os Plads i Deres ærede Blad.

Kjøbenhavn, i November 1909.

Chr. Owesen.

Oscar Larsen.

## Repræsentantskabsvalget til Sjælland-falsterske Sygekasse.

I Anledning af, at Jernbaneforeningen har foreslaaet, at Maskinafdelingens fleraarige Repræsentant i Sygekassen Lokomotivfører O. Larsen skal vrages til Fordel for Togfører P. D. Pedersen, tillader undertegnede sig indtrængende at opfordre Kredens Medlemmer til at stemme paa Lokomotivfører Larsen ved forestaaende Valg af Repræsentanter.

Det forekommer os forkasteligt, at Maskinafdelingen skal være uden Repræsentation, og at en Mand, der har lagt saa stort et Arbejde i Sygekassesagen, skal udsydes af politiske Grunde.

V. Mathiesen, Lillelund, Heding,  
Værkmester. Lokomotivfører. Værkmester.

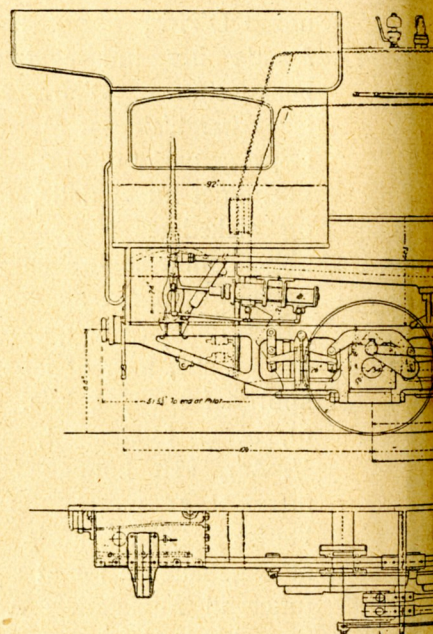
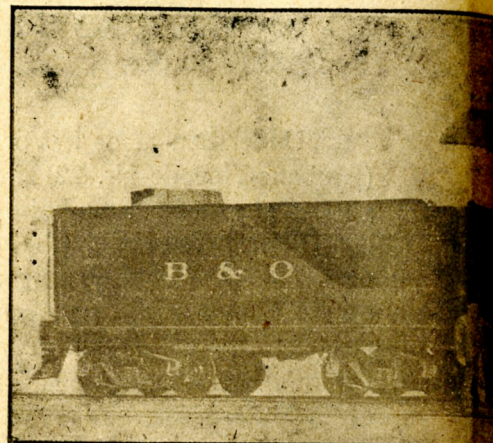
C. Roosen, Clausen,  
Lokomotivfører. Lokomotivformand.

I. Møller, C. Klein, O. Andersen,  
Regnskabsfører. Assistent. Assistent.

Kjøbenhavn, i November 1909.

\* \* \*

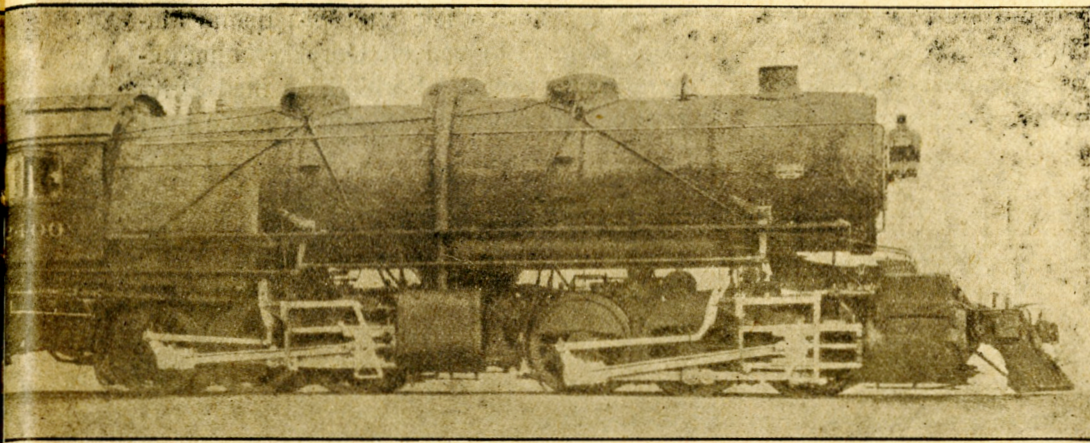
Som det vil fremgaa af ovenstaaende Cirkulære er der ikke blandt Jernbanefore-



ningens Medlemmer ubetinget Tilslutning til Jernbaneforeningens og Jernbaneforbundets egenmægtige Tilegnelse af Tillidshvervene i Sygekassen.

Det er vedtaget at opstille **Lokomotivfører O. Larsen** til Genvalg samt til Repræsentant i Stedet for Depotarbejder Tietze at vælge Togbetjent Nr. 70 **P. Andersen, Korsør**, og skal vi indtrængende anmode d'Hr. Lokomotivførere at stemme paa O. Larsen og Lokomotivfyrbøderne





11. Mallet-Rimroth-Lokomotiv til Baltimore—Ohio-Banen.

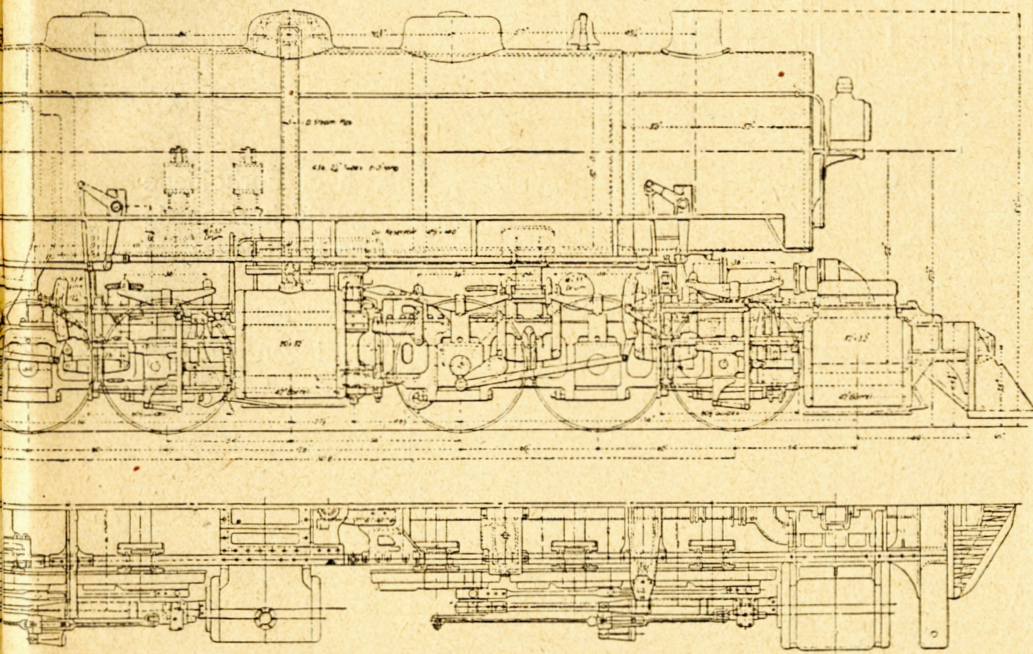


Fig. 11 a.

paa Togbetjent P. Andersen. Ingen maa af Uinteressethed undlade at stemme, thi Valget bør i lige høj Grad være en Protest mod den ensidige Retning, Jernbaneforeningen og Dansk Jernbaneforbund ønsker Valget af Repræsentanter ført ind i.

*Red.*



## Lokomotiver med Hjælpemaskiner.

(Fortsat).

Efter at nye Teorier, som gik ud paa ved Hjælp af en Koppelstang at forbinde Maskinen med en paa Tenderen anbragt

forkrøbbet Aksel, ikke vandt Bifald, fremkom i Aaret 1870 Handyside, Lebret, Wethi og Fell med andre Konstruktioner.

De første to Systemer Handyside og Lebret skal omtales her. Gennem en Hjælpe-

delse under Anlægget af Mont Cenis Banen. Mens de horizontale Hjul paa denne Maskine (Fig. 13 b) ved en Udrykkerkonstruktion kunde sættes i Forbindelse med Drivhjulene, forsynedes de efterfølgende med

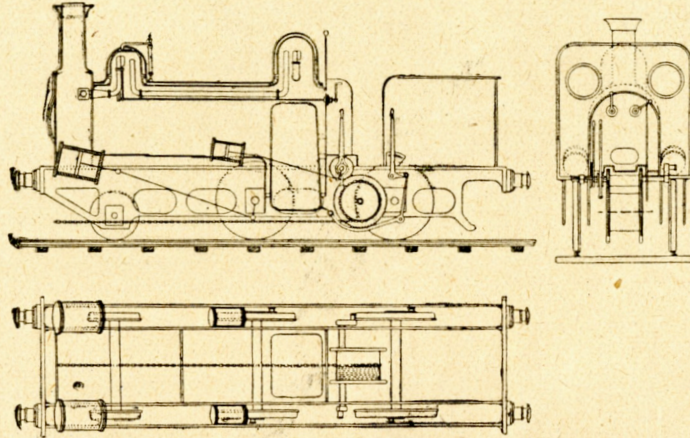


Fig. 12. Handyside's Lokomotiv til stærke Stigninger.

maskine sættes en Kædetromle i omdrejende Bevægelse, hvorved Maskinen ved en Kæde selv trak sig opad. Ved Handysides Konstruktion (Fig. 12) trak Maskinen, efter først selv at have overvundet Stigningen, bagefter Toget op ved Hjælp af Kæden.

en Hjælpemaskine, som, hvor Forholdene krævede det, skulde bevæge de horizontale Hjul. Indstillingen af disse iværksattes fra Førerhuset.

Med Undtagelse af nogle enkelte Maskiner vandt dette System ingen Indpas,

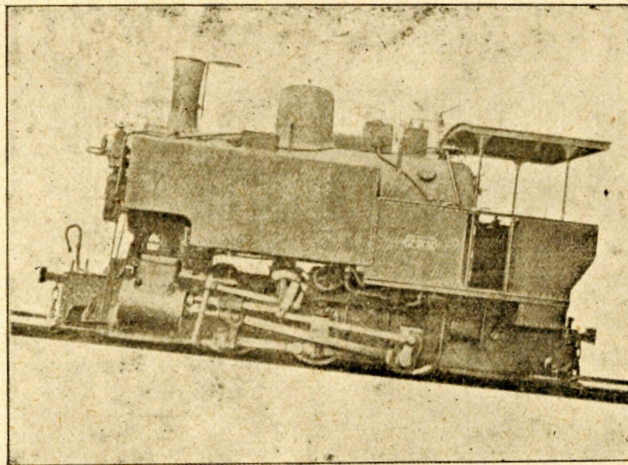


Fig. 13 a. Lokomotivkonstruktion Fell.

Fells System, der er bygget paa Grundlag af den kunstige Adhæsion, var som forhen bemærket allerede 20 Aar tidligere fremkommet gennem Krauss, hvor den første Maskine fremstilledes og fandt Anveni-

og først 25 Aar senere i 1905 kommer det atter til Syne ved »Tramway de Clermont-Ferrand au Puy de Dome« (se Fig. 13 a og 13 b). Tiden vil nu vise, om den her anvendte Koblingskonstruktion af verti-

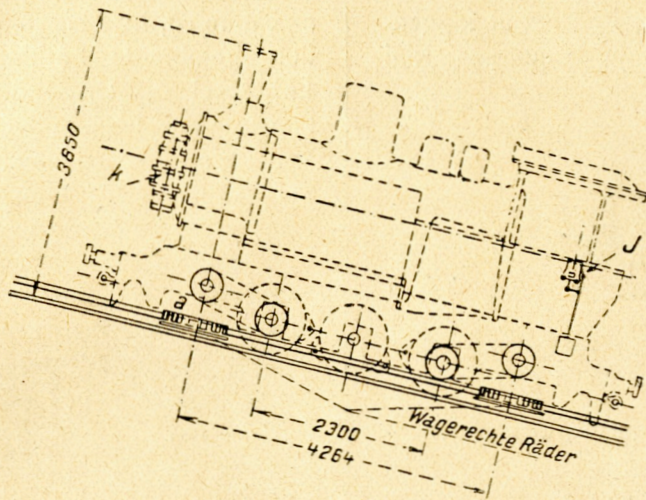


Fig. 13 b.

kale og horizontale Hjul ved Hjælp af Kæder ikke er et uheldigt Tilbageskridt, i hvert Fald maa en automatisk Regulering af det horizontale Hjultryk mod Skinnerne dog anses for at være et Fremskridt. Disse Lokomotiver, der er konstruerede af Ingeniør Hanscotte, er udførte af »Compagnie Fives-Lille«.

I Modsætning til Fell, der paa stærke Stigninger havde anbragt en tredje Skinne i Midten, anvendte Wethli i Stedet for en Tandstang, der var udført af Skinnestykker, der dannede en ret Vinkel til Køreskinnerne. Han forsynede derefter Lokomotivet med en horizontal Valse, paa hvis Overflade anbragtes en Skruevinding, som skulde dreje sig paa den diskontinuerlige Midtskinne (Tandstangen). Valsen hævedes og sænke-

des ved Hjælp af en særlig Mekanisme, ligesom Tilfældet var ved Cathcarts Tandhjul, der dog var tilkoblet Friktionshjule. Desværre fik dette System i Anledning af en Katastrofe under den officielle Prøvetur paa Strækningen Wädenswil—Einsiedeln en hurtig Afslutning. Til Trods for, at Ingeniør Locher, der senere anlagde den verdensberømte Pilatusbane, paaviste, at en særskilt Bevægekraft af Valsen gennem en Hjælpe-maskine vilde sikre Angreb af Skruevindingen paa Skinnestykkerne, ligesom Hæve- og Sænkekonstruktionen gennem Valsens Ubundethed vilde kunne afskaffes, forlodes Systemet. Senere er Skinnestykkerne taget op, og almindelige Friktionslokomotiver udfører for Tiden Tjenesten.

Da Forholdene stadig krævede For-

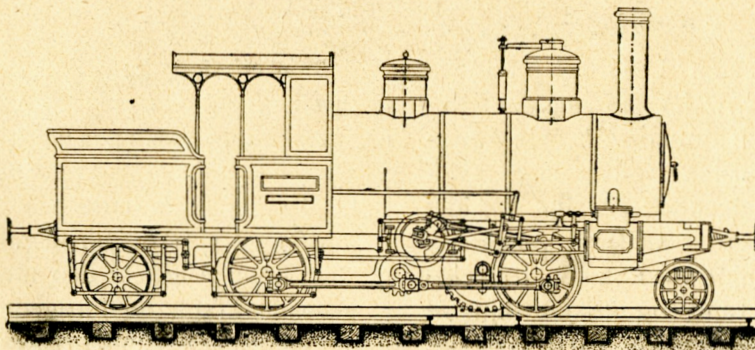


Fig. 15. Tandhjulslokomotiv Riggenbach.

bedringer og Udvidelser for at kunne overvinde større Stigninger, og efter at Riggenbach med sin Tandhjulsbane paa Rigi

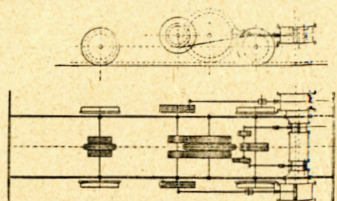


Fig. 16. Lokomotivkonstruktion Winterthur til Rohrschach—Heiden-Banen.

havde opnaaet et særdeles gunstigt Resultat, begyndte Ingeniørerne at foretage nye Forsøg med Tandstangen.

med Tandhjulsoverføring paa Adhæsiionsstrækningen, hvis Hæve- og Sænkekonstruktion frembragte Forbindelsen mellem en Løbeaksel og Drivtandhjulet. De senere konstruerede Lokomotiver til samme Bane er derimod forsynede med en Hjælpemaskine (Se Fig. 16). Da forannævnte Hæve- og Sænkekonstruktion viste sig at være upraktisk, er denne senere erstattet med et Koblingssystem, hvor en Art Kløer ved Hjælp af et Dampstempel kan bringes i Virksomhed. Med et paafølgende negativt Resultat tilkoblede Riggenbach paa sin kombinerede Maskine Friktions- og Tandhjulene direkte sammen for derved at kunne undvære den ene Hjælpemaskine. Konstruktioner som

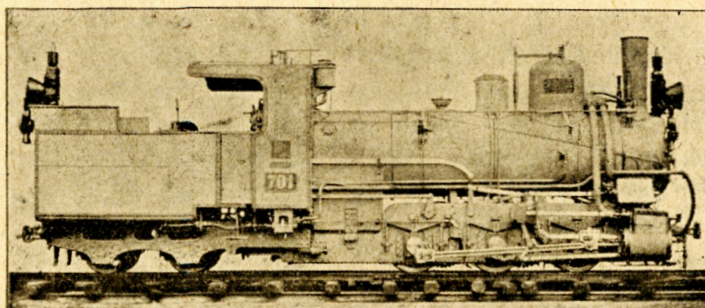


Fig. 17.  $\frac{2}{3}$  Lokomotiv »Abt« til bosniske Statsbaner.

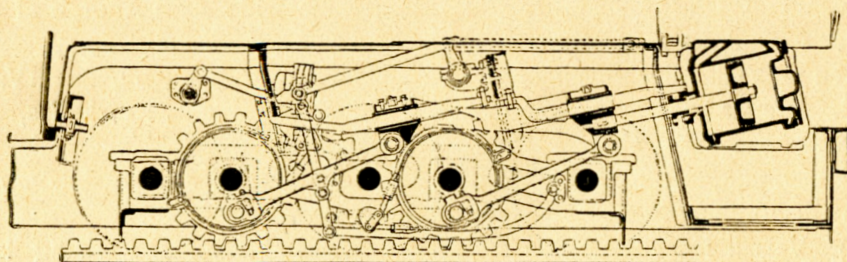


Fig. 17 a.

Riggenbach som Leder af Maskinfabrikken i Aarau (Schweiz) var den, der fremkom med Projektet om kombinerede Adhæsiions- og Tandhjulslokomotiver til St. Gotthard- og Höllentalbanen (Se Fig. 15), idet han gennem et paa en mellemliggende Aksele indskudt Gearhjul var i Stand til afvekslende at bringe Tand- og Friktionshjulene i Virksomhed. Paa samme Tid forsynedes Maskinerne ved Rorschach—Heiden Banen

denne er dog kun tilraadelige, hvor det drejer sig om en mindre Kraftudvikling, da saavel Modstanden paa uregelmæssige Strækninger som afslidte Hjulbandager i Forhold til Tandhjulenes ensartede Cirkelinddeling hurtigt vil vise sig uheldig.

Som Følge af den forøgede gennemgaende Trafik og forøgede Togvægt konstrueredes et kombineret Adhæsiions- og Tandhjulslokomotiv med fuldstændigt uaf-

hængige Hjælpemaskiner for begge Mekanismer. Den første Maskine af dette System leveredes i Aaret 1884—1885 til Hartzbanen Blankenburg—Tanne. Den meget enkle og og tillige billige Tandstang samt Tandhjulenes udmærkede Konstruktion, hvor 2 à 3 af disse var fastgjort ved Siden af hinanden, men dog var i Stand til at fjedre uagtet

typer. Selvfølgelig vakte Abts Konstruktion stor Opmærksomhed hos Ingeniørerne, og hurtigt fulgte Udførelserne i Praksis efter hinanden, mens Tandstangen endog fandt Anvendelse paa Baner med 60 cm. Sporvidde.

I Aaret 1890 bragtes de første Compound-Lokomotiver med Tandhjul af Klo-

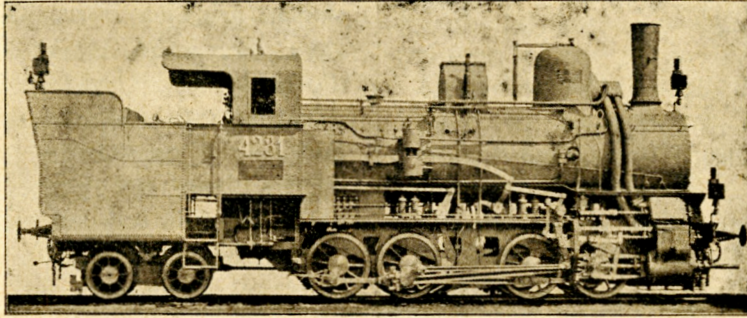


Fig. 18.  $\frac{1}{6}$  Lokomotiv »Abt« til ungarske Statsbaner.

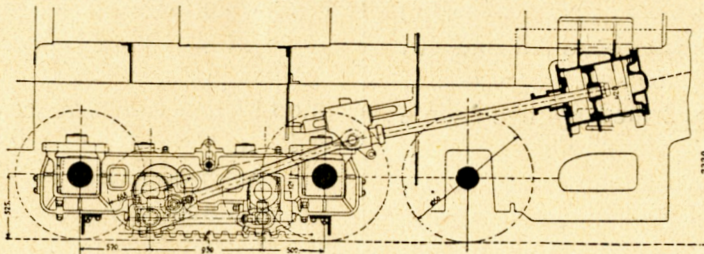


Fig. 18 a.

den faste Anbringelse paa en særlig Rammeplade, den direkte Kraftoverføring fra en Hjælpemaskine, som kun bragtes i Funktion paa stærke Stigninger, men ellers sattes fuldstændigt ud af Virksomhed, havde her fremkaldt et Lystegn, der fuldstændigt opfyldte Betingelserne for en fuldkommen normalsporet Adhæsiions- og Tandhjulsbane. Fig. 17 til 18 a viser Systemets Konstruktion, saaledes som dette har vundet Udbredelse paa hele Jordkloden og i alle Sporbredder.

Vel er eller det synes som saadanne Konstruktioner er meget komplicerede, og dog er Høj- og Lavtrykmaskinerne med mere end 2 Cylindre og uden særlige Op-gaver ikke enklere end disse Lokomotiv-

sech i Anvendelse paa Strækningen St. Gallen—Gais og Abts Konstruktion paa Pike's Peak.

(Fortsættes).

---

## Lokomotiver og dansk Maskinindustri.

Kommissionens Betænkning.

(Fortsat.)

Ser man bort fra Østrig, hvor de høje Priser som foran anført angives at skyldes særlige Forhold i Landet, vil det af Over-

sigten fremgaa, at man her i Landet selv i gode Tider ikke har betalt højere Priser end Udlandet selv, men derimod i daarlige Tider har købt forholdsvis ganske overordentlig billigt — snart fra Tyskland, snart fra andre Lande — nemlig omtrent 10 Øre billigere pr. kg eller 11—13 pCt. billigere end de preussiske Statsbaner.

Paa Grundlag af de ovenfor anførte Oplysninger om Udlandets Lokomotivindustri har Komiteen derefter drøftet det under Hovedpunkt III stillede Spørgsmaal, hvorledes Betingelserne er for herhjemme at kunne skabe en indenlandsk Lokomotivindustri.

Man har været enig om, at disse Betingelser i flere Henseender maatte siges at være ret gunstige. Den danske Arbejdersstand staar i Intelligens fuldt paa Højde med den udenlandske, og den muligt højere Arbejds løn, der betales herhjemme, vil næppe lægge en indenlandsk Lokomotivindustri Hindringer i Vejen. Komiteen er ogsaa af den Formening, at det med dygtige Ledere i Spidsen og med tilstrækkelig specialuddannede Arbejdere vil kunne lykkes at oparbejde en dansk Lokomotivindustri, der vil kunne bygge ligesaa gode Lokomotiver som Udlandets og ogsaa vil kunne naa at bygge dem til de Priser, der betales i Udlandet, paa samme Maade som »Scandia« er naaet til at kunne gøre det for Vognfabrikationens Vedkommende.

Ser man hen til, at »Scandia« i de sidste tolv Aar har været henved 1 Mill. Kroner billigere end Udlandet ved Statsbanernes Vognanskaffelser, maa Komiteen formene, at det maa være af Betydning at faa iværksat en dansk Lokomotivfabrikation. Tænker man sig nemlig en Lokomotivindustri, der kunde arbejde sig op til samme Konkurrencedygtighed som »Scandia«, da vilde den ved at forbeholde Arbejdet for den danske Industri være en betydelig Vinding.

Der har imidlertid indenfor Komiteen været Tvivl om, hvorvidt det vilde være

muligt at erholde den fornødne Kapital til Anlæg af en saadan fuldt ud moderne indrettet, konkurrencedygtig Lokomotivfabrik, hvis man ikke forinden vilde kunne stole paa en passende Støtte fra det offentlige Side. Det er i saa Henseende navnlig Erfaringen fra de tidligere her i Landet gjorte Forsøg, der har virket skræmmende. Med disse Erfaringer for Øje maatte derfor en dansk Lokomotivindustri, om en saadan skulde forsøges oparbejdet, paa Forhaand være sikret imod, at ikke et tilfældigt og uforholdsmæssigt lavt Licitationsstilbud fra en udenlandsk Fabriks Side skulde hindre dens Fortsættelse og saaledes med et Slag tilintetgøre, hvad der gennem en Forsøgstid, der utvivlsomt vil komme til at koste Fabrikken betydeligt, maatte være naaet. Thi kun ved Muligheden for jævnt fortsat Arbejde vil en Lokomotivindustri kunne være levedygtig.

En eventuel dansk Lokomotivindustri maatte derfor — paa lignende Maade som Tilfældet er i vore Nabolande — være sikker paa Beskyttelse fra det offentlige Side imod saadan Konkurrence, der paaføres den ved, at Udlandet i daarlige Tider sender sin Overproduktion ind paa vort Marked for at underbyde vor Industri ved Priser, der er langt lavere end dem, der betales af de paagældende Landes egne Baner.

Under Hensyn til disse Betragtninger har Komiteen udarbejdet den som Bilag 8 trykte Indstilling om de Vilkaar, paa hvilke den formener, at Lokomotivbygning til Staten vil kunne overdrages indenlandske Fabrikker, idet det ikke har vist sig muligt at samle Komiteens Medlemmer om et af Formanden fremsat Forslag, der hvilede paa det af Ministeren ved Debatten i Folketinget skitserede Grundlag. Efter sidstnævnte Forslag skulde der det første Aar fra Statens Side betales Arbejds løn og Materialier efter Regning, i Generalomkostninger 21 Øre pr. kg og i Fortjeneste 6 Øre pr. kg og i de følgende Aar Udlandets Licitationspris med

Tillæg af Beskyttelsestolden, d. v. s. Tolden af det færdige Lokomotiv med Fradrag af den tilsvarende Told paa indførte Materialier, samt en Overpris, der udgjorde i det andet Aar 20 pCt., tredie Aar 15 pCt., fjerde Aar 5 pCt. og femte Aar 0 pCt. af Licitationspris + Beskyttelse. Det viste sig imidlertid som overfor bemærket, at der ikke var Mulighed for indenfor Komiteen at samle Enighed om en Indstilling til Ministeriet paa dette Grundlag, idet det blev gjort gældende, at ingen dansk Virksomhed vilde turde sætte Kapital ind paa Anlæg af en rationel Lokomotivvirksomhed, naar man risikerede om 5 Aar at staa uden Beskyttelse i Konkurrencen med Udlandet.

Komiteen har derefter udarbejdet den ovenfor omtalte Indstilling, om hvilken det er lykkedes at samle Komiteens Medlemmer.

Som det fremgaar af denne Indstilling mener Komiteen, at der fra Statens Side i det første Aar af den saakaldte Prøvetid bør betales Arbejdsløn og Materialier efter Regning, Generalomkostninger med 21 Øre pr. kg og Fortjeneste med 6 Øre pr. kg ligesom efter det oprindelige Forslag, hvilket svarer til en Overpris af 20–24 Øre pr. kg, og saaledes, at der fra Statens Side herunder iværksættes en passende Kontrol, hvorved der tillige vil kunne tilvejebringes de i Ministeriets Skrivelse af 23. Marts d. A. begærte Oplysninger om Priserne paa Materiale og Arbejdsløn. I det andet Aar indstilles det, at der betales Udlandets billigste Licitationspris med Tillæg af den tilsvarende Indførselstold, samt en Overpris af 20 Øre pr. kg, i det tredie Aar en Overpris af 16 Øre pr. kg, i det fjerde Aar en Overpris af 12 Øre pr. kg, og i det femte Aar en Overpris af 8 Øre pr. kg. Af Statsbanernes Forbrug af Lokomotiver skulde der da i Forsøgstiden aarlig reserveres ca. 4 Maskiner pr. Fabrik.

Efter Udløbet af denne Forsøgstid formener man, at Priserne bør beregnes paa et andet Grundlag under Hensyn til Konjunkturerne.

Komiteen er kommet til det Resultat,

at Fabrikkerne i *gode Tider*, — hvor man herhjemme ikke har modtaget billigere Tilbud end dem, de samme Fabrikker har fordret i deres eget Land — ikke behøver anden Begunstigelse end den, som ligger i Toldloven, og man har derfor tænkt sig Prisdannelsen opstillet saaledes som i hostaende Tabel I angivet:

#### I. Gode Tider.

Tilbudspris fra Udlandet..	123 Øre pr. kg	
Indførselstold 5 pCt. af Værdien.....	6,1 —	—
Tilladt Overpris.....	0 —	—
	<hr/>	
Kontraktpris...	129,1 —	—
Heraf udreder Fabrikken i Told af Raamaterialier..	1,7 —	—
	<hr/>	
Tilbudspris + Beskyttelsen	127,4 —	—
Beskyttelse + Overpris udgør heraf .....	4,4 —	—

Med en Tilbudspris fra Udlandet af 123 Øre pr. kg har man forudsat en Kontraktpris med en indenlandsk Fabrik af 129,1 Øre. Idet man godskriver den indenlandske Fabrik Indførselstolden af et færdigt Lokomotiv — 5 pCt. af Værdien = 6,1 Øre — medens Fabrikken jo til Statskassen maa yde en Indførselstold paa Raamaterialier af ca. 1,7 Øre pr. kg, opnaar Fabrikken alene ved Toldloven en Toldbeskyttelse eller Overpris af 4,4 Øre pr. kg, svarende til 3,6 pCt. af den udenlandske Tilbudspris.

Komiteen anser det imidlertid for ganske umuligt, at en indenlandsk Industri skal kunne klare sig mod den udenlandske Konkurrence i *daarlige Tider* med den gældende Toldbeskyttelse, og den tillader sig derfor at foreslaa, at Prisdannelsen under ugunstige Konjunkturer opstilles som angivet i Tabel II:

#### II. Daarlige Tider.

Tilbudspris fra Udlandet..	72 Øre pr. kg	
Indførselstold 5 pCt. af Værdien.....	3,6 —	—
Tilladt Overpris.....	7,2 —	—
	<hr/>	
Kontraktpris...	82,8 —	—
Heraf udreder Fabrikken i Told af Raamaterialier..	1,7 —	—
	<hr/>	
Tilbudspris + Beskyttelsen	81,1 —	—
Beskyttelse + Overpris udgør heraf .....	9,1 —	—

Man har her forudsat den meget lave Tilbudspris fra Udlandet af 72 Øre pr. kg og foreslaar at yde en indenlandsk Fabrik en Kontraktpris af indtil højest 82,8 Øre. Af denne Pris maa Fabrikken forlods udrede 1,7 Øre pr. kg af Lokomotivets og Tenderens tomme Vægt i Indførselstold for Raamaterialier, hvorefter der kun blive en Overpris af 9,1 Øre pr. kg tilovers for Fabrikken, og i dette Beløb 9,1 Ø. er de 1,9 Ø. — den Beskyttelse, som Fabrikken effektivt har ifølge Toldloven — indbefattet ( $3,6 \div 1,7 = 1,9$  Øre), saaledes at det efter nærværende Forslag forventes, at der af Statskassen ydes  $9,1 \div 1,9 = 7,2$  Øre pr. kg under nævnte ugunstige Forhold og i et begrænset Tidsrum.

For Ministeriet vil der derefter komme til at foreligge Afgørelsen af, om Konjunkturerne er gunstige eller ugunstige, saa at der maa ydes en Overpris, der — svarende til Tidernes Gunst eller Ugunst — varierer mellem intet og 7,2 Øre pr. kg af det færdige Lokomotiv og Tenders tomme Vægt, saaledes at det højeste Beløb der kan ydes, selv ved de forudsatte meget lave udenlandske Tilbudspriser, ikke udgør mere end 10 pCt. af disse som Maksimum.

(Fortsættes).

## Personalia.

### Afskediget er:

<sup>31/12</sup> 09.

Lokomotivfører Nr. 27 S. A. Jørgensen, Glyngøre

<sup>31/1</sup> 10.

Lokomotivfører Nr. 136 P. D. Frederiksen, Kbhavn. G. 5

Lokomotivfører Nr. 53 A. Ilkjær, Aarhus H. alle efter Ansøgning og med Pension paa Grund af Svagelighed.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petitolinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt for staaende Annoncer.

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.

## Bytning.

En Lokomotivfører i Korsør ønsker at bytte med en Kollega i Kjøbenhavn til 1ste April 1910.

Billet mrk. Z modtager Red.

### Tandlæge Wilh. Amsinck,

Vesterbrogade 45

(Vesterbro torv — Hjørnet af Gasværksvej) behandler Jernbanesygekassens Interessenter efter Sygekassens Takst.

## Spiller De hjemme?

Forsøg engang mit nye Klaveralbum „Det grønne Hefte“, som altid bringer et Dusin af de mest efterspurgte Musik-Nyheder. Et Prøvehefte kan bestilles og Abonnement tegnes hos min Broder, Lokomotivfører VILH. JESPERSEN, Kjøbenhavn H. Heftet kan ogsaa faas for Violin. Pris 1,25.

Ærbødigst

⌘ Olfert Jespersen, ⌘  
Æbildgaardsgade 3, Kjøbenhavn.

## Adressefortegnelse.

### Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Jernbanevej 29, Esbjerg.

### Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16<sup>III</sup>, Kjøbenhavn V.

### Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.