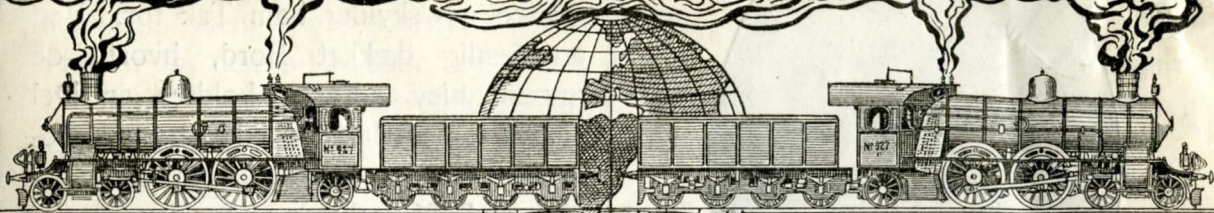


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING  
OG „DANSKE PRIVATBANERS LOKOMOTIVFØRER- OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING“  
(DANSK LOKOMOTIVMANDS-FORBUND)

Nr. 12.

15. Juni 1911.

11. Aarg.

## 25 AARS JUBILÆER



Lokf. A. M. Petersen, Frederikshavn.

Den 1. Juni fejrede Lokomotivfører A. M. Petersen, Frederikshavn, sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Petersen blev ansat som Lokfb. i Thisted den  $\frac{1}{6}$  86, forflyttedes efter en Militærindkaldelse i 88 til Frederiks-

havn, hvor han blev forfremmet til Lokf. i 98.

Jubilaren er en pligtopfyldende og rolig Mand, som er almindelig afholdt af sine Kolleger og underordnede.

Han er et trofast Medlem af D. L. & L. F., som han har været Medlem af siden dens Stiftelse, og det betyder noget i Fhvn.

Jubilaren hædredes paa Dagen med Musik om Morgenen, og Kl. 9 mødte en Deputation, bestaaende af Lokf. og Lokfb. for at lykønske Jubilaren og overbringe ham en Erindring.

Gaven bestod af et smukt Kaffe-service med Inskription fra D. L. & L. F.  $\frac{1}{6}$  86— $\frac{1}{6}$  1911.

Jubilaren inviterede Deputationen og Kolleger, som kom og gratulerede, til en Frokost.





Lokf. H. J. Emig, Skanderborg.

Den 1. Juni fejrede Lokomotivfører H. J. Emig i Skanderborg sit 25-aarige Jubilæum som Lokomotivmand. Jubilaren er født den 3. April 1863, kom paa Statsbanernes Værksted i Aarhus 12. Marts 1883, ansattes som Lokomotivfyrbøder 1. Juni 1886 med Station i Struer, forfremmedes til Lokomotivfører 1. April 1898 med Station i Skanderborg.

Jubilaren har staaet i D. L. & L. F. fra dens Stiftelse som et støt og agtet Medlem, hvilket saas paa Jubilæumsdagen. — I Hr. Emigs smukke Villa »Montana«, som ligger smukt i Villa-kvarteret, havde allerede tidlig om Morgenen Medlemmer af D. L. & L. F. smykket Indgangen med Guirlander og Flag. Kl. 6 vækkedes Jubilaren ved Tonerne af »Lokomotivfolkernes Marsch« fra et Hornorkester. Den lød smukt ud over Byen i den stille Sommermorgen. Kl. 10 mødte en Deputation i Jubilarens Hjem, som med Lokf. S. Nielsen som Ordfører overrakte Hr. Emig et Lommeuhr fra Med-

lemmer af D. L. & L. F. samt Lokomotivformand Grosen, der altid med Glæde deltager i D. L. & L. F.s Fester, hvilket vi skylder ham Tak for. Ved et festlig dækket Bord, hvortil de mødte blev indbudt, holdtes en Del Taler for Jubilaren og Hustru. Lokomotivformanden takkede Hr. Emig for det gode Samarbejde og for den Glæde, hvormed Hr. Emig altid gik til sit Arbejde. Lokfb. Christensen bragte Hr. Emig en Tak for hans bestemte, men humane Optræden overfor Lokomotivfyrbøderne.

At Hr. Emig har vundet sine Medborgeres Agtelse og Sympati, saas bl. a. ved, at der flagedes fra mange Bygninger i Dagens Anledning.

C. J.



Lokf. C. Kaae, Thisted.

Den 1. Juni fejrede Lokf. C. Kaae, Thisted, 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand, idet Hr. Kaae blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Nyborg den 1-6-1886, hvorefter han som Lokfb.



senere har gjort Tjeneste i Struer og Randers, hvorfra han blev forfremmet til Lokomotivfører den 1-11-1898 i Kjøbenhavn, men søgte Forflyttelse til Thisted fra den 1-12-1898.

Lokf. Kaae har været et støt Medlem af D. L. & L. F. siden Foreningens Oprettelse og været en meget pligttopfyldende og agtværdig Kollega saavel i som udenfor Tjenesten og afholdt af sine medansatte, hvilket ogsaa gav sig Udslag i, at der fra Maskinafdelingens Personale i Thisted blev overrakt Jubilaren et Sølvgarniture bestaaende af en Jordbærsk og en Kompotske i Etui, hvori der var indgraveret »Til Erindring fra Ma. Thisted«.



#### Fra Formandens Jubilæum.

Paa Lokomotivfører Chr. Christensens Jubilæumsdag mødte en Deputation frem paa D. L. & L. F.s Afdelingers Vegne, bestaaende af Afdelingsformænd fra nogle af Organisationens største Afdelinger.

Ordfører for Deputationen var Hr. Lokf. Mich. Sørensen, Ar., der i en pæn Tale mindedes den forløbne Tid og til Slut overrakte Jubilaren et Sølvbæger fyldt med Guldstykker som et synligt Bevis paa den Taknemlighedsgæld, Organisationens Medlemmer mener at staa i til Formanden.

Formanden takkede bevæget for den smukke Gave.

Deputationen spiste derpaa Frokost hos Jubilaren, og senere paa Dagen samledes man sammen med alle Esbjerg-Jubilarerne i Pavillonen til en Middag.

Denne forløb paa nydeligste Maade med mange Taler for Jubilarerne og for vor Organisation. Efter Middagen fotograferedes Deltagerne.

Derefter besaa man Byen og samledes til Slut om Aftenen i Palmehaven til Aftensmaden.

En behagelig Dag saavel for Jubilarer som for Deltagere.

*Cim.*

---

### En teknisk Prisopgave.

---

Med den stigende Tendens til Hastighed i al Trafik er Kravet om Sikringsforanstaltninger til Forebyggelse af Ulykkestilfælde traadt stærkere i Forgrunden, og Den tekniske Forening har nu udsat en Prisopgave, der lyder saaledes:

»Der ønskes givet en Fremstilling af den Udvikling, man saavel i Ind- som Udlandet er naaet til, vedrørende Sikringsforanstaltninger (Sporskiftesikringer, Signalforanstaltninger m. m.) ved Jernbane- og Skibstrafik under alle Vejrforhold.«

Foreningen anvender — med Understøttelse af det Raben-Levetzauske Fond 1000 Kr. til Præmiering, enten samlet, hvis Opgaven besvares fyldestgørende i dens fulde Omfang, eller i Præmier paa 500 Kr., forsaavidt Besvarelsen kun omfatter Sikringsforanstaltninger enten ved Jernbane- eller ved Skibstrafik.

Bedømmelsen af de indkomne Besvarelser har Foreningens Bestyrelse overdraget et Udvalg bestaaende af Frihavnsingeniør C. Agerskov, Kommandør P. C. Bræstrup, Direktør ved Statsbanernes Trafikafdeling V. Helper, Formand i Københavns Skipperforening, Skibsfører A. V. Knudsen, Havnebygmester H. C. V. Møller, Fyrdirektør H. V. Ravn og Ingeniør S. Winkel.

Besvarelsene, forsynede med Motto eller Mærke og ledsagede af forseglede, paa samme Maade betegnede Konvolutter, som indeholder Oplysning om Forfatterens Navn

og Adresse, indsendes *senest den 30. April 1912* til Foreningens Sekretær, cand. polyt. A. Meulengracht, Vesterbrogade 96<sup>1</sup>, København V. Det bemærkes, at kun Besvarelser, som indsendes paa anførte Maade, kan vente at komme i Betragtning.

Eksemplarer af Prisopgaven udleveres i Vilh. Priors kgl. Hofboghandel, Købmagergade 52, København K.

---

## Rangerpladsernes Besættelse.

---

Som bekendt var der fra Struer Afd. indsendt Forslag til sidste Hovedgeneralforsamling om, at Rangerpladserne skulde opslaas ledige i Lighed med Overportørpladserne. At dette Forslag var paa sin Plads, viser følgende: Den  $\frac{1}{5}$  11 blev Lokfb. K. A. Kristensen, Nykjøbing M., forflyttet til Struer og Lokfb. K. A. Sandberg, Struer, til Nykjøbing M. Havde vedkommende Kristensen i Ny. skullet være Fører og af den Grund forflyttet, saa havde der endda ikke været saa meget at sige til det; thi saa ved man jo i Reglen Besked. Men naar en Plads som i dette Tilfælde bliver ledig, uden at ret mange ved noget derom, saa synes jeg ikke, det havde været for meget forlangt, om Kredsen havde opslaet Pladsen ledig. Der siges, at Pladsen var tilbudt nogle af de ældste Lokfb. i Struer, og da de ikke ønskede at komme til Ny. M., kunde Sandberg faa Pladsen. Nu er dette ikke skrevet i Misundelse til Sandberg, men som en Kritik af Forholdene; thi hvorfor maa Lokfb. ude paa de andre Depoter i Kredsen ikke komme i Betragtning? Det havde ikke været saa stor en Ulejlighed, om der var bleven sendt Meddelelse til de andre Depoter om, at Pladsen i Ny. M. blev ledig; man skulde dog synes, at i selve Kredsen kunde der godt gives Underretning paa en eller anden Maade, selv om Pladsen af Sparsommelighedshensyn ikke gerneskulde opslaas ledig. Men nu haaber jeg, at Hovedbestyrelsen tager fat paa Forslaget, og

at der, indtil vi naar vort Maal i den Retning, at alle Rangerpladser besættes med Lokomotivførere, dog vises skyldigt Hensyn til de ældre Lokomotivfyrbødere.

*Lokomotivfyrbøder.*

---

## Benævnelsen „Lokomotivassistent“.

---

Da jeg ser i det sidste Blad, at vor ønskede nye Benævnelse atter er dukket frem, maa jeg sige, jeg blev meget forbavset, da jeg troede den Sag for længst skrinlagt.

Jeg kan ikke forstaa, af hvilken Grund den æ/ Indsender er bange for, at det vil vække for stor Modstand hos Administrationen. Det er dog kun et billigt Forlangende, som jo ikke er forbunden med nogen Udgift. Da i sin Tid d'Hrr. Overfyrbødere følte sig misfornøjede med Titlen, indgav de en Begæring om at faa »Overfyrbøder« forandret til »Maskinassistent«, hvilket Ønske straks blev imødekommet af Administrationen. Af hvad Grund kan saa ikke vi tilkomme Assistentbenævnelsen? Vi har jo dog lært det samme Haandværk, og i mange Tilfælde er vi i Besiddelse af samme Eksamina.

Benævnelsen »Lokomotivmedhjælper« synes mig Dekadence.

Hvorfor jeg særlig holder paa Forandring af vor Benævnelse, er, fordi Ordet »Fyrbøder« (de fleste glemmer nemlig Lokomotiv- foran) i det offentlige Liv har saa daarlig en Klang og Anseelse. *Glensø.*

---

## Lokomotivmedhjælper.

---

Ordet Lokomotivmedhjælper tiltaler mig ikke rigtig, man kommer uvilkaarlig til at tænke, det er noget halvt, noget endnu mere underordnet end Fyrbøder.

Medhjælper hedder jo de ganske unge



Mennesker, der lige bliver konfirmerede og ansatte som noget paa Kontorerne, saavel det ene som det andet Sted, baade ved Statsbanerne og Postvæsenet, ved Statsbanerne hedder de ganske vist Elever først. Jeg synes ikke, det er nogen eftertragtelseværdig Benævnelse for os Fyrbødere at stræbe efter, og hvad, Benævnelsen Fyrbøder lyder da ikke saa ilde, uden vi nok kan være den bekendt. Vi lever ganske vist i en Tid, hvor det er moderne at skifte Navn. Man skal ikke altid følge Moderne, for ikke alt, hvad der er moderne, er kønt.

Hvorfor skal vi egentlig søge Navneforandring? Er det med Henblik paa Lønningsagen eller er der andre Grunde? Jeg hørte ganske vist ved sidste Revision af Lønningsloven nogle tale om, vi havde opnaaet noget mere, hvis vi havde haft en anden Benævnelse, men det tror jeg nu ikke. Der blev jo taget skyldigt Hensyn til, hvad vi kunde forlange, vore Lønninger blev jo saa gode, som de under de den Gang foreliggende Omstændigheder kunde blive, jeg tror derfor ikke, det gavner os noget i den Retning, selv om vi bliver døbt om.

Den anden af de Grunde, jeg kan tænke mig, spiller med ind her, maa være Lyden af Ordet, om det klinger bedre at sige Medhjælper end Fyrbøder, det kan der naturligvis være delte Meninger om, jeg synes nu det modsatte.

Nu kommer jeg til den anden Benævnelse Lokomotivassistent: Ja, ærede C. H., der kan jeg til en vis Grad være enig med Dem, De skriver, det var absolut et Navn, der var Lokomotivfyrbøderne værdigt, jo, det er rigtig, for saavidt vi er Navnet værdigt; a propos Værdigheden, lad os kaste et lille Blik paa den. Jeg har i den halve Snes Aar, jeg har været ansat, stadig erfaret den kammeratlige Tone, der hersker mellem en stor Del af Personalet indbyrdes og det mere underordnede Personale ved Trafikafdelingen, i Sandhed ikke noget, der skaber Respekt eller Anseelse.

Det var noget, der vilde lyde, hvis vi fik Benævnelsen Assistent gennemført, man saa stadig hørte Tiltaleformen »hør, du

Kammerat«, eller »naa, du Kammerat«, for ikke at nævne andre Sprogblomster af dem, man ogsaa stundom hører. Jeg vil paa det bestemteste pointere, at saa gaar Værdigheden, som man siger, fløjten.

Jeg skal nævne et lille Eksempel som en Modsætning. Jeg tænker mig en Portør tiltale en Trafikassistent, det bliver ikke paa den Maade eller den Tiltaleform, nej det bliver med Haanden til Huen og »Hr. Assistent«. Et andet Eksempel, der tydelig karakteriserer, hvad vi kan vente os fra den Kant.

Saa vidt jeg husker, var Forslaget Lokomotivassistent fremme for et Par Aar siden; der fremkom ved den Lejlighed i »Jernbane-Tidende«, der er Talerør for Portørerne, en Artikel, hvori der foresloges, at ethvert Arbejde, en Portør maatte udføre, skulde han efter Arbejdets Beskaffenhed hedde Assistent. Nu vil jeg spørge, er det ikke snart paa Tiden vi kaster Broen af, for mellem et Personale, der søger at latterliggøre os og lader haant om vore stillede Krav, kan der ikke vedblivende bestaa et Kammeratskabsforhold med os Fyrbødere, for saa længe det Forhold bestaar, tror jeg ikke, vi er værdige til Assistentværdigheden. Det var lidt om Værdigheden, nu kommer jeg til Assistent. Jeg gaar ud fra, at der kræves visse Forudsætninger for netop at komme til at hedde Assistent, ganske vist er en Skibsfyrbøders Kvalifikationer og Arbejde væsentlig forskellig fra en Lokomotivfyrbøders, idet førstnævnte kun har at bekymre sig om Fyrets Pasing, og som nævnt med sine manglende Kvalifikationer ikke kan opnaa en dermed forbunden Avancementsstilling, hvorimod Lokomotivfyrbøderne — den vordende Lokomotivfører — er medansvarlig for Maskinens samvittighedsfulde Betjening og gode Gang. Dette synes mig, er imidlertid ikke Betingelser nok for at faa den attraaede Navneforandring. Men man ser jo, hvilken Tid, Penge og Energi en Mand maa ofre for at faa Maskinisteksaminerne, der først efter dette hjemler ham Ret til at hedde Assistent.

Naar der nu ved Statsbanerne er an-

sat saavel Maskinassistenter som Lokomotivpersonale, der er Indehavere af baade første og anden Del af Maskinisteksamen, kan man ikke med Ret og Rimelighed forlange at hedde det samme, da vor forudgaaende Uddannelse ikke staa paa Højde med og heller ikke har kostet saa meget. Disse Mennesker vilde ganske naturlig føle sig lidt tilsidesatte, og jeg tror en af Grundene til Administrationens Modstand maa søges i Hensynet til de forskellige Assisterter inden for Statsbanerne.

Et er sikkert, vi vilde vinde meget baade indad- og udadtil gennem et ændret og udvidet Eksamenssystem, gennem en systematisk gennemført Undervisning med efterfølgende Eksamen, der kunde faa blivende Betydning, ogsaa udenfor Lokomotivtjenesten. Jeg sigter her til det Tilfælde, at man ved en eller anden Tjenstforseelse kunde faa sin Afsked. Under de nuværende Forhold er det umuligt andre Steder at søge Maskinistpladser, da de Prøver, vi bliver underkastede, ikke hjemler os Ret dertil, vi er da henvist til at søge Arbejde ved, hvad vort Fag kan tilbyde, og hvilke Konsekvenser, det vilde have, behøver jeg vist ikke at udvikle nærmere.

Jeg skal ifølge ovenstaaende tillade mig at foreslaa, at vi bibeholder den nuværende Benævnelse »Lokomotivfyrbøder«, indtil vi gennem et dygtiggjort og maalbevidst Lokomotivpersonale kan kræve den ændret, og det da maa blive Assistent, thi da vil jeg sige som C. H., det er et Navn, der er os værdigt, men saa kan vi ogsaa sige til Gengæld, at vi er Navnet værdigt.

Med Tak for Optagelsen.

*L. J. E. Lose,*  
Nykjøbing F.

---

## Fyrbøder - Lokomotivassistent - Rangerfører

---

Den ærede Indsenders Artikel i nærværende Blad Nr. 10 under Mærke C. H., tror jeg, har glædet mange Kolleger, og

der er temmelig sikkert ogsaa mange paa de forskellige Depoter, der kunde ønske at tage denne Sag op til Drøftelse.

Naar det imidlertid ikke er sket, er Grunden sikkert den, at de fleste ikke holder af at skrive. Imidlertid var det meget ønskeligt, om alle dem, der gaar med Ønsket om en Forandring af Lokomotivfyrbødernes Benævnelse, vilde bryde over tværs og faa Pennen sat i Gang, da her temmelig sikkert ligger en Opgave, som de fleste ønsker at faa løst.

Jeg er tildels enig med C. H. i, at Benævnelsen Lokomotivassistent maaske vil være vanskelig at gennemføre; men jeg kan paa den anden Side heller ikke indrømme, at Benævnelsen Lokomotivmedhjælper kan løse Spørgsmaalet.

Vi ved jo alle, særlig de ældre, at Lokomotivfyrbøderne i de gamle Lønningslove stod i Klasse f. Eks. med Overportører, ligesom Lokomotivførerne stod i Klasse sammen med Maskinassistenter. Ved den nuværende Lønningslov sprang imidlertid disse Tjenestemænd foran henholdsvis Lokomotivfyrbødere og Lokomotivførere; hvad Grunden var hertil, er sikkert de fleste en Gaade, men skal efter Sigende være paa Grund af Lokomotivpersonalets Kørepenge, hvad man dog synes ikke turde være berettiget af Hensyn til Lokomotivpersonalets Uddannelse og Ophold udenfor Hjemmet.

Jeg er imidlertid af den Anskuelse, at Benævnelsen Lokomotivassistent absolut vilde være den Benævnelse, som vilde tilfredsstille de fleste, og hvorfor skulde det egentlig med lidt god Villie fra vore overordnede og vor Hovedbestyrelse være saa meget vanskeligt at gennemføre, da det jo dog slet ingen Udgift vil blive for Statsbanerne. Vi har jo dog mange Eks. paa, at mange andre Tjenestemænd har faaet Benævnelsen forandret.

Jeg kunde ligesom C. H. ønske, at denne Opgave blev taget op til alvorlig Overvejelse, og kunde ønske, at efterfølgende 2 Forslag blev debateret igennem vort Blad.

Jeg tænker mig, at Lokomotivfyrbø-



derne bliver delt i 2 Grader ligesom andre Tjenestemænd, f. Eks. Overportører o. m. fl., og faar derefter Benævnelsen Lokomotivassistent af 1ste eller 2den Grad, saaledes at Lokomotivfyrbøderne de første 8 Aar efter Ansættelsen benævnes Lokomotivassistent af 2den Grad og forbliver staaende i 4. Lønningsklasse og samme Uniformsklasse som nu. Efter 8 Aars Tjeneste, og forsaavidt Lokomotivførerprøven er bestaaet, rykkes op i 7. Lønningsklasse sammen med Overportører af 1ste Grad, hvor de rettest hører hjemme, og Uniformsklasse som Underassistenter og faar derefter Benævnelsen Lokomotivassistent af 1ste Grad. Som det vil ses af Lønningssatserne, bliver Lønnen akkurat den samme som nu og koster saaledes intet.

Jeg kunde ogsaa tænke mig en anden Udvej, hvis Benævnelsen Lokomotivassistent skulde være vanskeligt at gennemføre, og denne er følgende: Benævnelsen bliver Lokomotivfyrbøder (jeg synes, at Medhjælper slet ikke er paa sin Plads) de første 8 Aar, men saaledes, at det udtrykkeligt kan fordres saavel i tjenstlige Skrivelser, Regnskaber og hvad andet indenfor selve Etaten, og denne Benævnelse bliver overholdt ligeledes i de private Forhold. Vi ved jo alle, at vi næsten i alle mulige Forhold bliver spidset af med Ordet »Fyrbøder«. Som i mit første Forslag bliver vi staaende i nuværende Lønningsklasse. Efter 8 Aars Tjeneste rykkes op i 7. Lønningsklasse og Uniformsklasse som Underassistenter som i første Forslag benævnt, men faar da Benævnelsen »Rangerfører«. Det er jo i Virkeligheden den Stilling, som de fleste indtager efter 8 Aars Tjeneste, og som ofte i tjenstlige Skrivelser og Ordre benævnes saaledes, ligesom der mange Steder bruges denne Benævnelse privat.

Naar jeg er fremkommen med nærværende Artikel, saa er det første Gang, jeg har kunnet bevæge mig til at skrive til Bladet, og dette, uagtet der ofte har været Forhold, som jeg gerne kunde ønske at berøre; men Besværligheden »skrive Artikler« ligger mig i Blodet, og jeg er sikker paa,

det er Grunden hos mange medansatte, at denne Besværlighed ligesom hos mig afholder dem fra at fremkomme med deres Tanker.

Det vilde imidlertid være ønskeligt, om denne Sag maatte blive underkastet Kritik, og maa jeg udtrykkeligt bemærke, at jeg aldeles ikke er af den Opfattelse, at disse alene er de rigtige; men jeg formener, at det muligvis kunde give Anledning til videre Drøftelse indenfor vort fælles Organ »Dansk Lokomotivtidende«.

*o. p.*

---

## Lokomotivfyrbødernes Navneforandring.

---

At der i de senere Aar har været Stemning for en anden Benævnelse for Lokomotivfyrbødere er meget rigtigt, men det er beklageligt, naar der i vor Tid, hvor der er saa mange nyttige Ting at arbejde for, at der blandt os findes Mennesker, som ikke kan blive betitlet nok, jeg synes, at vi godt kan være vort Arbejde, Stilling og Navn bekendt, og jeg finder det aldeles latterlig at arbejde hen til den Slags Ting.

Jeg tror, at vi bliver lige saa godt ansete og staar lige saa vel anskrevne i vore Medmenneskers Øjne, hvad enten vi hedder Assistent, Medhjælper eller Lokomotivfyrbøder. At vi faar et andet Navn, tror jeg ikke vil gavne os noget.

Hvad Stemningen angaar tror jeg nok, at den overvejende Del af Nutidens Lokomotivfyrbødere er imod den Slags Latterligheder.

Et godt Skridt i den Retning, synes jeg, er gjort, da vi blev forandret fra Fyrb. til Lkfb., hvilket jeg synes, er det rette Navn, som vi alle kan være bekendt og bør være tilfredse med, thi det er Arbejdet, der adler Manden, ikke Navnet.

Hvis til Eks. Depotarbejderne, som jo ogsaa assisterer ved Lokomotiverne, skulde komme i Tanker om ogsaa at ville hedde Medhjælper eller Assistent, da vilde dette jo for de Lkfb., der ikke vil være deres Navn

bekendt, være en frygtelig Historie, tænk, der skulde komme en Tid, hvor der ikke kunde skelnes mellem de to Klasser; det vilde jo være en Skandale; og saa har vi Navneforandringen igen. Derfor siger jeg, lad os begrave den Sag, saa den aldrig vaagner mere; det vil jeg paa det kraftigste anbefale alle Lkfb.

Andre Ting, til Eks. en forhøjet Timebetaling for Lkfb., Afskaffelse af Tjenstnumrene, synes jeg, er Forhold, som er værd at vise større Interesse for, end Tilfældet er med den foreslaaede Navneforandring.

L.

### **Hr. Lillelund.**

*Hr. Lillelund, sød er Din Mund,  
Men dejligst, naar den smisker.  
Du venter nok paa Ridderkors,  
Hvis D. L. & L. F. ej Du fisker.*

*Nej, Lillelund, træk Snøren ind,  
Dit Bid det ækelt lugter,  
Thi her gaar Strømmen frisk og ung,  
Og ung det ny befrugter.*

*Husk, vi har Fremtidsmaalet her,  
Hvor Ungdommen ser paa Retten.  
Enhver af os forbliver her,  
Med Stjernen i Kasketten.*

*Jeg kalder jer Foreningsstand  
Et Hus hvor Møllet gnaver,  
Til Støtterne en skønne Dag  
Dens Saga, Alt begraver.*

*Og saa god Nat, „min høje Hat“,  
D. L. & L. F. har sejret,  
Og svinger Kundskabsfaklen frem  
Ad nye Baner fejret.*

N. H.,

Lokomotivfyrbøder.



## **D. L. & L. F.**

Min hjertelige og dybt-følte Tak til Medlemmerne af D. L. & L. F. for al den Opmærksomhed, som blev udvist imod mig ved mit Jubilæum.

Chr. Christensen,  
Formand.

\* \* \*

Jeg er bortrejst fra d. 20.–30. d. M. Eventuelle Rekvisitioner og Forsendelser maa være mig i Hænde senest d. 18. ds.

Oscar Larsen,  
Hovedkasserer.

\* \* \*

### **Hovedbestyrelsen**

afholdt Møde den <sup>26</sup>/<sub>5</sub> 1911 med følgende Dagsorden:

- Punkt 1. Hovedbestyrelsen konstituerer sig.
- Punkt 2. Generalforsamlingens Vedtagelser, Punkterne 4, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22.
- Punkt 3. Forhandlingen om Samarbejde med de øvrige Organisationer.

Eventuelt:

- 1. Svarskrivelse paa Foreningens Andragende af 16. Juli 1910.
- 2. Behandling af en Skrivelse fra 5 Lokomotivførere i Kjøbenhavn.

Punkt 1.

Hr. Lokf. Oscar Larsen valgtes som Næstformand.

Punkt 2.

ad 4. Formanden tilskriver D. P. L. & L. F., at de af dem stillede Ændringer er tiltraadte af D. L. & L. F.



- ad 7. Formanden udarbejder et Andragende til Generaldirektionen.
- ad 9. Overdrages Formanden og M. Mortensen at ordne Sagen.
- ad 10. Hovedbestyrelsen afventer Forslag fra det nedsatte Udvalg.
- ad 11. Formanden indhenter Oplysninger ved alle Afdelingerne.
- ad 12. Formanden udarbejder et Andragende til Maskindirektøren.
- ad 13. Udsat, til mundtlig Forhandling kan finde Sted med Maskindirektøren.
- ad 15. Formanden udarbejder et Andragende til Maskindirektøren.
- ad 16. Hovedbestyrelsen søger at fremme Sagen.
- ad 17. Sagen stilledes i Bero til et mere belejligt Tidspunkt.
- ad 18. Formanden søger Oplysning hos Afd. og forelægger Sagen paa næste Hovedbestyrelsesmøde.
- ad 19. Sagen udsættes til næste Hovedbestyrelsesmøde, hvor Generalforsamlingsreferatet foreligger.
- ad 20. Bekendtgøres i L. T. den 1. Juni med Anmodning til Medlemmerne om at indsende Ansøgning til Formanden inden 15. Juni.
- ad 21. Det fornødne rettes i Lovene, og disse optrykkes i L. T.
- ad 22. Tages til Efterretning.

### Punkt 3.

Sagen behandlede, og overdroges Udvalget at arbejde videre paa Sagen.

### Eventuelt.

Svarskrivelsen oplæstes og diskuteredes sammen med den fra de 5 københavnske Lokf. modtagne Skrivelse. Det vedtoges at henvende sig til Trafikministeren i Overensstemmelse med de i sidstnævnte Skrivelse fremsatte Ønsker.

Det paalagdes Formanden og G. Møller at henvende sig i Ministeriet og til Maskindirektøren angaaende de foreliggende Sager.

De danske Statsbaner.

Generaldirektionen.

Kjøbenhavn B, den 21. April 1911.

..... Bilag.

Journal Nr. 7558.

(Bedes anført i Besvarelsen).

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 10. ds. tilskrevet Generaldirektionen saaledes:

»I Anledning af det med Generaldirektionens Skrivelse af 21. Januar d. A. (1410) tilbagefulgte Andragende fra Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening om en Ændring i det som Følge af § 5 1. Stk. i Lov Nr. 113 af 27. Maj 1908 om Lønninger m. v. for Tjenestemænd ved Postvæsenet, Statsbanerne, Telegraf- og Toldvæsenet fremkomne Forhold, at enkelte Lokomotivførere ved Forflyttelse kunne komme paa lavere Lønning end andre Lokomotivførere med yngre Anciennitet, skal man efter stedsfunden Brevveksling over Sagen med Finansministeriet og 2. Revisionsdepartement til Efterretning og videre fornøden Bekendtgørelse tjenstligt meddele, at det ansøgte ikke har kunnet bevilges.«

Hvilket herved meddeles.

Ambt.

J. Harhoff.

Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening.  
 Adr.: Hr. Lokomotivfører C. Christensen,  
 Esbjerg.

\* \* \*

### Til Medlemslisten.

Viborg Afdeling.

Lokfb. Sibbernsen, Glyngøre, er indmeldt som Medlem af D. L. & L. F. fra den <sup>1</sup>/<sub>5</sub> 11.



## Spørgsmaal.

Hvilke Signaler fører et Arbejdstog, som kører paa venstre Spor paa en dobbeltsporet Bane?

*Spørger.*

*Sv.:* Tre hvide Skiver med Plet, og i Mørke 3 grønne og et hvidt Lys.

## Tyske Hurtigtog og Hurtigtogsmaskiner.

Paa en 14 Dages Tur, som jeg i Fjor Sommer gjorde til Dresden, sachsisk Schweiz og Karlsbad, lagde jeg Vejen hjem over Hannover. Her besøgte jeg Lokomotivfabriken, hvor jeg i sin Tid har arbejdet, og hvor som bekendt bl. a. vore 19 første P. Maskiner er lavet.

I den danskfødte Værkmester Vind, som er Førstemester i Monteringsværkstedet, havde jeg en storartet Cicerone. Med stor Elskværdighed lod han mig faa det mest mulige ud af mit Besøg paa Fabriken. Denne er iøvrigt undergaaet store Forandringer, siden jeg arbejdede der i 1900. Den er betydeligt udvidet og de fleste ældre Bygninger erstattet med store og nye tidssvarende. Den er kort sagt ikke til at kende igen.

Paa Grundlag af, hvad jeg hørte og saa her og andre Steder, vilde jeg gerne meddele lidt angaaende Hurtigtogstrafiken og de nye D. Togs Maskiner, som Hr. Lokomotivfører Gundel omtalte i dette Blads Nr. 5.

D. Tog betyder Durck = Gennemgangstog med nummererede Pladser. De er Hurtigtog, og i Lighed med herhjemme kræves der en Ekstrabetaling pr. Billet. (For 3. Kl. 1—75 km 0,25 M., 76—150 km 0,50 M. og for over 150 km 1,00 M.; 1. og 2. Klasse det dobbelte). Over disse Tog i Rang staar Eksprestog, der kun medfører 1. Kl. (Luksustog L.). Til disses Billetpriser er knyttet et Tillæg af 30—50 %. Yderligere er der Iltogene (E.) uden Ekstrabetaling.

De holder ligesom de fornævnte Tog kun ved de større Stationer. Endelig har man Persontogene, der medfører 4. Klasse og holder ved alle Stationer. I D. Togene løber de gennemgaaende Vogne, i hvilke den rejssende — ogsaa paa 3. Klasse — kan tilbagelægge lange Strækninger uden at stige om. Dette gælder naturligvis ikke indenfor Landets Grænser alene, men langt udover disse. Man kan saaledes f. Eks. i en 3. Kl. Sidegangsvogn rejse direkte fra Kiel over Bremen—Cöln—Bryssel til Paris, fra Berlin til Wien og Triest, Berlin—Nürnberg—Zürich—Mailand o. s. v. Selvfølgelig er den rejssende ikke henvist til én bestemt Rute for at naa disse fjerne Maal. Han kan i de fleste Tilfælde vælge en 3—4 forskellige Veje og dog naa sit Bestemmelsessted uden at have nødvendig at gaa et Skridt udover den gennemgaaende Vogn, hvori han befinder sig. Nu kunde man maaske tænke, at der af saadanne Hurtigtog, hvori disse Vogne løber, gik en to, tre Tog om Morgen, et Par om Middagen og ligeledes om Aftenen. Det er langt fra saa. For blot at tage Togene ad den sidste Rute, jeg nævnede. Dem, der ad forskellige Veje gennem Bayern (over Hof, Wiesau eller Probstzella) medfører de direkte Vogne til Schweiz og Italien, eller dem, der over Leipzig gaar til Marienbad—Karlsbad eller over Halle til Stuttgart—Zürich, Frankfurt a. M.—Wiesbaden. Disse Tog afgaar fra Berlin Anhalter-Banegaard. Deres Tal er 26, hvoraf 3 Luksustog, 18 D. Tog og 5 Iltog (E.). Det første af disse Tog afgaar 7,17 Fm., det sidste 10,30 Em. I modsat Retning er Antallet det samme, saa man vil se, at det er en overordentlig livlig Hurtigtogstrafik. — Fra samme Banegaard løber endvidere Hurtigtogene til Dresden og videre til Østrig (6 daglig). Det er imidlertid kun fra en enkelt af Berlins Banegaarde. Dertil kommer da Trafiken ad andre Ruter fra Potsdammer-, Schlesischer-, Lehrter-, Stettiner- og Görlitzer-Banegaard. Fra Cöln Hovedbanegaard løber daglig 34 Hurtigtog over Düsseldorf og Hamm. Deraf er 19 D. Tog med direkte Vogne fra Italien, Schweiz og Frankfurt a. M. dels til Holland, Bre-



men—Hamburg eller Hannover—Berlin. — Dertil kommer saa alle de Hurtigtog, der løber mod Vest over Aachen til Belgien og Paris.

Dette er kun nogle enkelte Eksempler, hvoraf der kunde nævnes mange fra andre af Tysklands store Byer og Trafikcentre.

Man faar heraf et lille Begreb om den vældige Trafik, der pulserer rundt omkring i det mægtige tyske Jernbanenet. Saa maa man jo tillige erindre, at alle større Byer har deres Nærtrafik. Overalt løber Persontogene med 4. Klasse (i hvilke der indenfor Landets Grænser ogsaa rejses langt uden Omstigning) og saa tilsidst den uhyre Godstrafik.

Men tilbage til D.Togene. De er noget af det behageligste, man kan tænke sig at rejse med. For at begynde ved Begyndelsen, naar man forsynet med sin Billet fra Stationens Vestibule paa Berlins Anhalter-Banegaard begiver sig op ad Trapperne til Perronerne. Ved disse holder ofte en 3—4 D.Tog klar til Afgang. Man bemærker straks ved Begyndelsen til hver Perron et stort Skilt hænge ned fra Hallen. Disse angiver, ad hvilke forskellige Ruter de paagældende Tog fra denne Perron naar deres fjerntliggende Bestemmelsessted. Fra en bred fælles Forperron udgaar som Regel de respektive Perroner (Gaffelbanegaard). Ved Indgangen til disse staar 4 Stationsbetjente bag hver sin lille Baas. De efterser Billetterne. Man ser ved disse Baase i Højde med ens Hoved et bevægeligt Skilt slaaet op. Paa dette ser man, hvortil og over hvilke Byer det først afgaaende Tog kører fra denne Perron. Naar man er passeret herigennem, har man Toget for sig. Det bestaar foruden Spisevogn, Post- og Bagagevogn, evt. Sovevogn, udelukkende af 1., 2. og 3. Kl.s Sidegangsvogne i Lighed med dem, vi har herhjemme. Hver Vogn er forsynet med et Skilt, der med de vigtigste Stationer, hvorover den løber, tillige angiver dens Bestemmelsessted.

Som man ser, er alt lagt saa praktisk og iøjnefaldende til Rette, at det selv for

den uerfarne er saa godt som umuligt at tage fejl.

Har man fundet en af de Vogne, i hvilke man kan naa sit Rejsemaal, saa kan man trygt slaa sig til Ro. Hver Plads er som tidligere nævnt forsynet med Nummer. Naar Konduktøren har set Billetten, udleverer han et Nummerkort, som angiver den Plads, man har valgt sig, og som man nu er Eneherre om. Man behøver ikke at frygte for at finde den optaget, naar man vender tilbage fra en Promenadetur i Toget. Ved Døren til hver Kupé hænger en lille Metalboks, i hvilken Kupéens Numre findes. Den laases op af Konduktøren, og Numrene paa de optagne Pladser føres frem, saa de bliver synlige i en Spalte, hvorover der staar »Besetzt«. Fra Spisevognen gaar Kellnerne jævnlig omkring i Kupéerne, for om mulig nogen skulde ønske Kaffe, noget at spise e. lign. Det bliver i saa Fald bragt hen paa ens Plads. Hver Kupé har ved Vinduet et lille Klappbord, der kan slaas op. Iøvrigt er Adgangen til Spisevognen aaben for alle. En Del af denne er forbeholdt 1. og 2. Klasse, Resten 3. Klasse. Spisevognen aabnes 20 Minutter efter, at Toget har forladt Afgangstationen. I den Tid er man blevet forsynet med det førnævnte Plads-kort. Efter hvert Hovedmaaltid bliver Vognen luftet ud, og i den Tid maa de rejsende retirere.

Jeg gaar her lidt udenfor Temaet for blot at omtale et Desinfektionsapparat, som er bygget af Julius Pintch, A.G., Berlin. Det er konstrueret specielt for Desinficering af D.Togs-Vogne, og i Særdeleshed dem, som gaar til Rusland. De gaar dog kun til Grænsen, da Russerne har 1525 mm Sporvidde. Apparatet er bygget over Sporet som en Tunnel, der kan lukkes lufttæt i begge Ender. Ind i denne Tunnel køres hele Vognen, Dørene lukkes, og Rummet opvarmes til 45—50° C. Ved denne Temperatur pumpes Luften ud saa fuldstændigt, som det er muligt. Herved udtørres Safterne i alle levende Væsener, som muligt findes i Vognen, saa de ubetinget dør. Herefter slippes Luft ind, som er blandet

med Formalindampe. Disse trænger ind i de fineste Ridser i Vognen og bevirker en grundig Desinfektion. Formalin er en Slags Aldehyd, som fremkommer ved Iltning af Methylalkohol, naar dennes Dampe blandede med Luft ledes hen over glødende Kobber. Det danner en farveløs, stinkende Luftart, som indeholder store Mængder af giftig Gas. Men det var D. Toget, vi kom fra.

Vognene gaar blødt og er behagelige at køre i. Hurtigt iler Toget afsted. (Gennemsnitshastigheden er ca. 90 km). Kun ved ganske enkelte Stationer holder det og kun et Par Minutter. Ved større Byer og Overgangsstationer kan Opholdet dog blive lidt længere.

Tyskeren er af Naturen snaksom. Han meddeler sig gerne til andre og ikke mindst til fremmede. Den tyske Turist er kun besjælet af den Tanke at faa det mest mulige ud af Rejsen. Kort og godt, en saadan D. Togs Tur er overordentlig interessant og behagelig, hvilket yderligere forhøjes, naar Rejsen gaar gennem dejlige naturskønne Egne, som man fra Toget har rig Lejlighed til at nyde.

Til Fremførelsen af saadanne store og svære Hurtigtog, der ofte kører lange Strækninger uden at holde, siger det sig selv, at der stilles store Fordringer til Maskinerne. De skal ikke alene have stor Trækkekraft og stor Maksimalhastighed, men de skal tillige kunne tilbagelægge mange Kilometer uden at have nødig at tage Kul eller Vand. D. Togs Maskinen er ligesom vore P. Maskiner af »Atlantic« Typen. De er Kompoundmaskiner med Cylindre. Dog er Ordningen af Cylindre og Glidere ikke den samme som paa vore, der er efter amerikansk Mønster. Allerede i 1906 havde Lokomotivfabrikken i Hannover en saadan Maskine (Nr. 648) paa Udstillingen i Milano. Det var forøvrigt den første Maskine af denne Type, der blev forsynet med Lentz' Ventilstyring (tidligere omtalt her i Bladet). I Hovedtrækkene var det ellers den samme som den nuværende Model. Samme Hjularrangement og Størrelse, samme Kedeltryk og Maksimalhastighed. Vægten var derimod

kun 62050 kg tjenstfærdig. Den bærer dog nu umiskendelig Præget af »ældre Type«, naar man ser den ved Siden af den nyeste Model. Jeg skal i det efterfølgende beskrive denne uden dog at gaa for meget i Detailler.

Hannover Lokomotivfabrikken havde en saadan Maskine (Nr. 947) paa Brysseler Udstillingen i Fjor Sommer. Denne store og svære Maskine er overordentlig smuk og enkelt i Bygningen. Den virker saaledes særdeles tiltalende for Øjet, ren og enkelt i Linierne. De samme Egenskaber, de fleste af vore Lokomotivtyper har, men som de fleste tyske Typer absolut ikke kan rose sig af. Hjulantallet er det samme som paa vor Litra P. De er  $\frac{2}{5}$  koblet eller, som vi betegner det, 2-B-1.

Kedlen er svær og højtliggende. Den ligger lidt ned mellem Barriererne og disse ligger om Hjulene, saa der er ingen Hjul-kasser. Kedlen er sammensat af 2 Ringe eller Kedelbælter, af hvilke den bageste er konisk. De er dog ikke skudt ind i hinanden, teleskopisk samlede som paa vor P. Maskine; men de er forbundne med en Ringtaske. Umiddelbart foran den ligger et  $70 \times 20$  mm Baand, som er lagt varmt om Kedlen og fastskruet til Rammen. Det tjener til at afstive Kedlen til denne. Fyrkassen er i det væsentligste, som vi kender det fra P. Maskinerne. Fyrkassedækket er svagt hvælvet og Fyrkasekappen fremstillet i et Stykke. Dørpladen er lodret og forsynet med 2 Fyrhuller, og Fyret er skraat. Af Hensyn til Bredden er Askekassen lavet i 3 Dele, og den yderste Del, som gaar uden for Rammen, er forsynet med særlige Askekasseklapper. Askekassen kan renses gennem en Dør paa Siden af denne. Føderørene og Kedelventilerne har en mærkelig Beliggenhed. Føderørene gaar fra Injektorerne gennem Førerhuset over det øverste Hjørne af Udkigsvinduet ind mod Kedlen, hvis øverste Del de løber langs med hen til Kedelventilerne. Disse ligger i et fælles Ventilhus, som er anbragt paa Ryggen af Kedlen umiddelbart foran Sandkassen. Fra Ventilhuset gaar et Føderør, som er rettet lidt bagud, ind i Kedlen, hvor det munder



ud i en Blikskaal, der er fastgjort paa Røgkammerrørveggen og ligger om Rørene. Ved denne Foranstaltning opnaas, at det kolde Vand, som sættes ind i Kedlen, ikke direkte skyller ind mod Siden af Rørene og straks synker ned i den underste Del af Kedlen. Sikkerhedsventilen er her, som paa alle tyske Lokomotiver, den svenske. Vi har den herhjemme, bl. a. paa vore ældre Ks. Maskiner. Det er egentlig ret mærkeligt, at Tyskerne er blevne staaende ved denne Ventil, eftersom de er saa specielle og de førende paa saa mange Omraader indenfor Jernbanevæsenet. Sandkassen ligger paa Kedlen midt imellem Dom og Skorsten og er, som paa alle tyske Maskiner, flad og firkantet. Den er saaledes ikke særlig iøjnefaldende og virker ikke utiltalende.

(Fortsættes).

---

## Statsansatte Medborgere.

(Sluttet).

Emnet for denne Afhandling har været strengt begrænset. Hele den Side af Embedsstyret, som vender ud imod det offentlige Liv er ikke medtaget, jeg har i »Det nye Aarhundrede« 1904 udtalt mig derom saa uforbeholdent som her om Forholdet indadtil, og mine Anskuelser er ikke ændrede. Jeg mener nu som da, at det offentlige Livs Renlighed kræver det uansvarlige Departementstyres Afløsning af ansvarligt Styre — man kalde det Understatssekretær eller hvad man vil, og jeg tror endnu, at det er den eneste Vej til at ophæve Disharmonien mellem demokratiske Institutioner for Selvstyret og bureaukratisk Udøvelse af Centralledelsen. Men Tiden er maaske ikke just nu til Fornyelser, som er dyre, hvad enhver kan se, omend de betaler sig ved det offentlige Livs systematiske Udrensning, hvad ikke alle indser.

Men indadtil er det altsaa lykkedes at slaa en lille Rude ud i det tilhyllede Gudebilledes Helligdom, et lille Kighul, hvorigennem Statsmagten kan faa et Indblik i Forholdene paa første Haand. Forhandlings-

reglerne er ikke Alverden, og de kan trænge til Ændringer og Fortolkning; men forudsat en loyal Gennemførelse er de et Skridt ad den rette Vej; de danske, som har været med til dem, har nogen Ret til med Stolt-hed at pege paa den Ro, hvormed det gik, og den Tilfredshed, det har vakt. Nu maa blot ikke Fraser som »politisk Funktionarisme«, Tankeklumper som »Strejkeret«, »Funktionærregimente« eller »socialistiske Overenskomster« vanskeliggøre den nøgterne lagttagelse af Reglernes indhold. En Del af Centralbureaukatiets og nogle Særgruppers Surhed, adskillige Valgkredsers endnu stikkende Nag over Lønningslovene af 1908 er parate til at gnave paa »Forhandlingsretten«; kaster ogsaa Frasen sig over den, kan den vist blive til Splid og Spektakel ogsaa herhjemme; men den er ment som en praktisk Begyndelse henimod Tjenestemandens Indsmeltning i Borgersamfundet.

---

## Danske Jernbaners Afholdsselskab

afholdt Generalforsamling paa Afholdshotellet i Silkeborg Lørdag den 20. Maj.

Til Generalforsamlingen var mødt ca. 100 Medlemmer fra hele Landet, samt som Repræsentant fra svenske Jernbaners Afholdsselskab Assistent Sterner, Helsingborg. Formanden, Assistent Gustav Hansen, København, aabnede Mødet med at byde Medlemmerne og Hr. Sterner velkommen, samt aflagde Aarsberetningen. Kassereren oplæste det reviderede Aarsregnskab, der godkendtes. Derefter blev det for Aaret 1911 — 12 lagte Budget gennemgaaet og godkendt, samt forhandlet om Ændring af nogle Lovparagrafer, hvorefter foresloges Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer for de efter Tur fratrædende. Assistenterne Egeborg Dahl, Odense, og Knudsen, Svendborg, der begge enstemmig genvalgte, samt Suppleant Togbetjent Poulsen, København, ligeledes genvalgt. Til Slut Valg af Mødested for næste Aars Generalforsamling, og af de foreslaede Byer valgtes Aarhus.

Forhandlingerne sluttede Kl. 5 Em.

Kl. 7 Em. var der paa Afholdshotellet arrangeret Fællesspisning, hvor flere Taler holdtes, og Dagen sluttede med en lille Dans i Hotellets Sal. Søndag Formiddag Kl. 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> foretoges en Udflugt, hvori deltog ca. 120 Medlemmer, med Dampbaad til Himmelbjerget, hvor de 2 Dages overordentlige behagelige Samvær sluttede med en Fællesspisning i Afholdshotellets nydeligt pyntede Sal. Efter Spisningen blev hele Selskabet fotograferet, og efter at Kaffen var drukket, spredtes Deltagerne omkring paa det smukke Bjerg. Hjemvejen fandt for de flestes Vedkommende Sted med Aftentogene fra de omkring Himmelbjerget liggende Stationer. Alt med den Følelse at have tilbragt et Par særdeles dejlige Dage sammen, der sent vil glemmes.

## Personalia.

### Forflyttet er:

<sup>1</sup>/<sub>5</sub> 11.

Lokomotivfyrbøderne

- D. F. C. Mollerup, Skive, til Aarhus H.  
R. P. Lyngkilde, Aarhus H., til Skive.  
V. E. Johansen, Kjbh. H. 1., til Kjbh. H. 5.  
E. C. Harvig, Kjbh. H. 5., til Kjbh. H. 1.

<sup>1</sup>/<sub>6</sub> 11.

Lokomotivførerne

- M. N. C. Mygind, Kjbh. H. 1., til Korsør.  
R. Rasmussen, Kjbh. G. 1., til Korsør.

<sup>1</sup>/<sub>8</sub> 11.

Lokomotivfører C. E. Beich, Struer, til Viborg.

### Afskediget er:

Lokomotivfører P. V. Vorum, Aarhus Ø., med Udgangen af August Maaned d. A. med Pension paa Grund af Svagelighed.

### Død:

Lokomotivfører R. Lauritzen, Korsør, den <sup>18</sup>/<sub>5</sub> 11.  
Lokomotivfører N. C. Nielsen, Korsør, den <sup>21</sup>/<sub>5</sub> 11.

### Navneforandring:

Lokomotivfrb. C. T. Jensen, Kjbh. G. 1., heder fremtidig C. T. Bjørnsten.

## Carlsberg Skattefri

Lys og mørk

== Sundeste Afholdsøl ==

### Vesterbros Cigarimport,

Ingerslevsgade 112, Telf. Vester 1629 y, anbefaler Cigarer og Tobakker i stort Udvalg til absolut billigste Priser.

Specielt fremhæves:

„La Calma” ..... 100 Stk. Kr. 6,00  
„Furor” ..... 100 ” ” 5,00  
„Nordiska” ..... 100 ” ” 4,00

Jernbaneetaten erholder yderligere 10 % Rabat.

**Kød!** C. ANDERSEN, Slagtermester, Gasværksvej 21.  
1ste Klasses Varer. Billige Priser.  
Prima Fars 30 Ø. og Hakkebøf 45 Ø. pr. Pd.  
Varerne bringes overalt. Tlf. Vester 468 x.

### Bytning.

Undertegnede Kollega i en jysk Købstad ønsker at bytte med en Kollega i Aarhus. Et godt Honorar kan ydes, hvis Bytningen kan ske snarest.

Med Agtelse

Lokomotivfyrbøder **H. C. V. Andersen** (414)  
Vestergade Nr. 19, 1. Sal,  
Thisted.

### Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Aarhus kunde ønske at bytte med en Kollega i en sjællandsk, eventuelt en jysk Købstad.

Billet modtager Red.

### Bytning.

Undertegnede Lokomotivfyrbøder ønsker at bytte med en Kollega til Korsør eller Kjøbenhavn.

J. N. Schmidt,  
Lokomotivfyrbøder,  
Fredericia.

I København er Guldsmid **F. MICHEESEN** Sdr. Boulevard 34 billigst.



Enhver Mand sin egen Vaskekone!

Køb

## Zephyr Reform Kravetøj.

Ikke Gummi! **OOOOOOOO** Særligt at anbefale for Jernbanefunktionærer.

Husk Special-Udsalget Gl. Kongevej 1 (Hjørnet af Vesterbrogade).



Alle Funktionærer, som sætter Pris paa solidt og elegant Fodtøj, gøres opmærksom paa, at Lageret altid er forsynet med lange Støvler og med mine bekendte Militærstøvler med 3-dobb. Saaler for enhver Fod. Lager af alt.

Haand- og elektr. Reparationsværksted.

„Den forgyldte Støve”,

10 Istedgade 10.

☞ 3die Sted fra den ny Banegaard. ☞

### Afklippede Frimærker,

Stempelmærker, Privatbanemærker og Velgørenhedsmærker købes til 1 Kr. pr. Pund. (20 Øre pr. 100 Gram).

Viggo Gundel, Struer.

### Dameovertøj.

med fuld Garanti for udmærket god Pasning køber De absolut bedst og billigst.

**A. MUNCK, Overslykkemagasin**

ISTEDGADE 87 Telf. Vester 283 x

Leverandør til de fleste Jernbanefunktionær. Hustruer.

N. F. Lindblad.  
Nansensgade 5.  
Kjøbenhavn K.

Har i en Aarrække leveret Uniformer og civilt Arbejde til Embedsmænd ved de danske Statsbaner.

**MØBLER** for alle Hjem. Rimelige Betalingsvilkår.  
Flycht & Co. A/S 3, Elmegade 3, Kjøbenhavn.

### Skotøjsmagasinet BILLIGHEDEN

Sønder Boulevard 48,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Herre-, Dame- og Bornefodtøj.

Reparationer udføres smukt, solidt og billigt i Løbet af faa Timer.

Ottilia de Padua Reissig.



Herm. N. Petersen & Søn

Kgl. Hof Pianofabrik

:: Lev. til det spanske Hof ::

Pianoer fra 750 Kr.

Flygler fra 1350 Kr.

Udenlandske Pianoer fra 450 Kr.

Salg kontant og billigste Afbetaling

Bredgade 23, Kjøbenhavn

Filialer i alle større Provinsbyer

### Bytning.

En Lokomotivfyrb. i Struer ønsker at bytte med en Kollega paa Sjælland. Billet modt. Red.

### Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Slagelse ønsker at bytte med en Kollega i Roskilde eller Kjøbenhavn. Billet modt. Red.

### Mine Herrer!

Jeg anbefaler engelske og danske Filt-hatte 4,50—5,00 Kr.

Fine lette Wienerhatte 6,50.

Kolossalt Udvalg i Straahatte fra 2—25 Kr.

GUSTAV PETERSEN, Gl. Kongevej 85

**Af**betaling.  
**Al Herre- & Damekonfektion**  
 leveres med  
 ugentlige eller maanedlige Afdrag.  
 Udbetaling efter Overenskomst.  
 Gode Varer og godt Arbejde garanteres.  
 1. Dannebrogsgade 1.

### Tandlægerne

**Frøken Maria Bøving og Frk. Margrethe Mose**

Vesterbrogade 66<sup>2</sup> Kbhavn. Telefon Vester 159y  
 Konsultationstid: Hverdage Kl. 10—4  
 og Søndage i Reglen Kl. 10—12.

Jernbanesygekassens Tandlæger.

### Vesterbros Guldsmed

Edm. Bodé

anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.

Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.

Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.

### Køb Vin

hos **Chr. Bertelsen**, Sønder Boulevard 66.  
 Detailsalg til en gros Priser. Tlf. 3545.

### Nem Bifortjeneste.

Driftige Folk, der kan forhandle en virkelig  
 god Cigar til 3½ Kr. pr. 100 Stk., søges af Fabrik.  
 100 Stk. sendes franco overalt til Prøve.

Billet mrkt. »Bifortjeneste« modtager Bladets  
 Eksp., Asger Rysgade 4.

## Livsforsikringselskabet „DANMARK“.

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefritagelse ved Invaliditet  
 ved Henvendelse til **Overinspektør F. Rasmussen**, Arkonagade 22<sup>2</sup>, Tlf. Vester 677 — **H. P. Mortensen**,  
 Asger Rysgade 4<sup>3</sup>, Tlf. Vester 1480 y, og **H. C. Hansen**, Aarhus.

Kontor Steenstrups Allé 9<sup>2</sup>, Kbhvn., aabent 11—1, samt St. Pauls Kirkeplads 9<sup>2</sup>, Aarhus, Tlf. 2862,  
 Kontortid 9—3.

## Istedhus Møbel-Magasin

leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles favorable Vilkaar.

==== Garanti for Soliditet. ====

**Chr. Nielsen, Telefon Vester 209. Enghaveplads 1 & 2.**  
 Kjøbenhavn.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages i Bladet ved Henvendelse til »Jernbanefagpressens Annoncebureau«, Asger Rysgade 4<sup>3</sup> tv.  
 Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.

## H. J. Hansens Skræderforretning 38 Sønder Boulevard 38

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

Stort Udvalg i alle  
 Slags Møbler  
 fra egne  
 Værk-  
 steder

**L. C. Jønsen & Hansens Møbel-Etablissement**  
 Nørrebrogade 54

Ga-  
 ranti  
 gives e  
 Afbe-  
 taling indrøm-  
 mes solide Købere

### Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 34  
 Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16<sup>III</sup>, Kjø-  
 benhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.