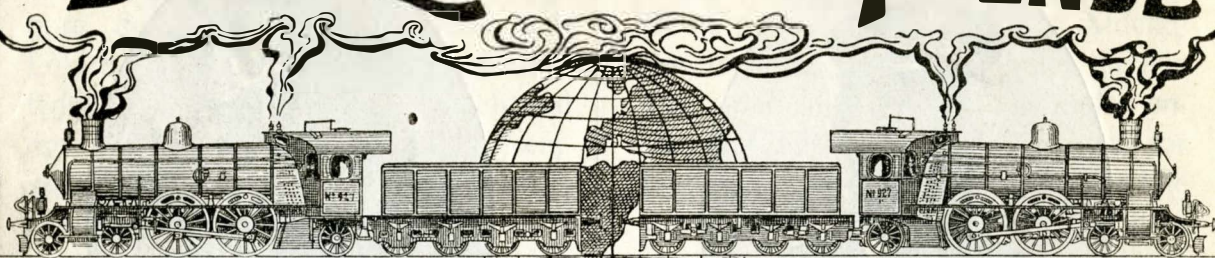


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

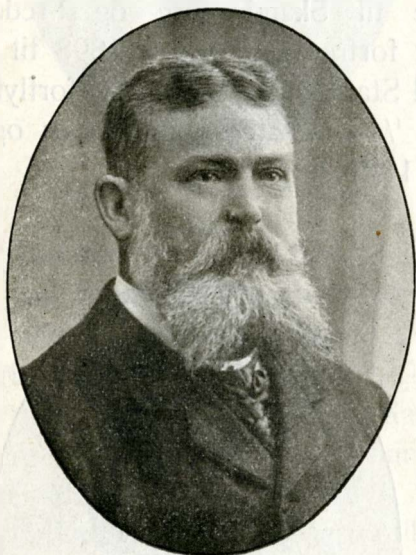
ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING
OG „DANSKE PRIVATBANERS LOKOMOTIVFØRER- OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING“
(DANSK LOKOMOTIVMANDS-FORBUND)

Nr. 13.

1. Juli 1911.

11. Aarg.

25 AARS JUBILÆER



Lokf. L. Nielsen, Nyborg.

Blandt de mange, som den 1. Juni fejrede 25 Aars Jubilæum, maa ogsaa nævnes Lokf. L. Nielsen, Nyborg, idet han nævnte Dag havde været Lokf. i 25 Aar. — Jubilæren er født den 20. November 1854, kom paa Jernbanens

Værksted i Aarhus den 30. Juli 1874 og blev den 2. Maj 1875 ansat som Lokomotivfyrbøderlærling. — Efter 11 Aars Tjeneste som Lokomotivfyrbøder forfremmedes Jubilæren den 1. Juni 1886 til Lokf. i Fredericia, kom senere til Glyngøre, hvorfra han i 1893 forflyttedes til Nyborg.

Ved en Deputation af Afdelingens Medlemmer overrakte Jubilæren en smuk Adresse i Mappe samt et smukt Lommeuhr med Kæde.

Ved Frokosten i Jubilærens Hjem blev holdt forskellige Taler for Jubilæren, der nu har været i Nyborg i 18 Aar og i den Tid erhvervet sig mange Venner saavel blandt Kolleger som blandt underordnede.

B.





Lokf. K. Pedersen, Ribe.

Lokf. K. Pedersen, Ribe, havde den 1. Juni været Lokomotivfører i 25 Aar. Pedersen, som er født $19/1$ 1852, ansattes $8/2$ 1876, forfremmedes til Lokf. den $1/6$ 1886.

Pedersen er meget afholdt af saavel Kollegerne og medansatte som af alle, han kommer i Berøring med.

Paa Jubilæumsdagen overrakte en Deputation ham en smuk Gave som Tak for det gode Samarbejde, der er mellem ham og det øvrige Personale.



Den 1. Juni d. A. fejrede følgende 3 Lokomotivførere i Aalborg deres 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmænd:



Lokf. J. A. M. Jensen, Aalborg.

Jubilaren, der er født den $11/7$ 1862, kom paa Statsbanernes Værksted i Aarhus i 1885, ansattes som Lokfrb. i Nyborg den $1/6$ 1886, forflyttedes senere til Skanderborg og Fredericia, blev forfremmet den $1/1$ 1898 til Lokf. med Station i Kjøbenhavn, forflyttedes den $1/5$ s. A. til Frederikshavn og den $1/10$ 1901 til Aalborg.



Lokf. J. A. F. Johansen, Aalborg.

Jubilaren, der er født den $\frac{28}{1}$ 1864, kom paa Statsbanernes Værksted i Nyborg den $\frac{13}{10}$ 1884, blev ansat som Lokfrb. i Nyborg den $\frac{1}{6}$ 1886, forflyttedes senere til Kjøbenhavn, Orehoved og Odense, hvorfra han ved Forfremmelsen til Lokf. den $\frac{1}{6}$ 1898 forflyttedes til Aarhus, og kom den $\frac{1}{5}$ 1900 til Aalborg.



Lokf. H. K. Nielsen, Aalborg.

Jubilaren, der er født den $\frac{11}{11}$ 1866, kom paa Statsbanernes Værksted i Nyborg den $\frac{28}{5}$ 1885 og ansattes som Lokfrb. i Skanderborg den $\frac{1}{6}$ 1886, forflyttedes senere til Assens, Aarhus, Esbjerg og Struer, hvorfra han ved Forfremmelsen til Lokf. den $\frac{1}{5}$ 1898 forflyttedes til Viborg og derfra til Aalborg den $\frac{1}{5}$ 1904.

Paa den smukt pyntede Førerstue i Aalborg havde de 3 Jubilarer efter Indbydelse af Afdelingen givet Møde tilligemed hele det øvrige hjemmeværende Personale.

Efter at Formanden for Afdelingen havde budt velkommen og oplæst en af en poetisk Dame indenfor Afdelingen forfattet Prolog og holdt en lille Tale, der sluttede med en under enstemmig Tilslutning udbragt Skaal for Jubilarerne, overrakte han disse en lille Jubilæumserindring, som han bad dem modtage som et Bevis paa godt Samarbejde indenfor Afdelingen.

Det fornøjelige Samvær fortsattes senere paa »Enighedslund«s hyggelige Glasveranda, hvor Jubilarerne havde indbudt det hjemmeværende Personale til en splendid Frokost, og hvor den mest animerede Stemning herskede.

W.



I Struer Afdeling holdt d'Hrr.



Lokf. Sivertsen

og



Lokf. J. K. Jacobsen

25 Aars Jubilæum som Lokomotivmænd. Bestyrelsen mødte om Formiddagen hos Lokf. Jacobsen for at ønske til Lykke og overbringe et Skrivetøj fra Foreningens Medlemmer.

Da Lokf. Sivertsen var tjenstgørende den 1ste, kunde Bestyrelsen først nogle Dage senere overbringe Foreningens Lykønskning og overrække Jubilæaren et Barometer fra Medlemmerne.

Begge Jubilæarerne er blandt de faa, der har været trofaste mod Struer og slaat Rod heroppe.

Viggo Gundel.

Tyske Hurligtog og Hurligtogsmaskiner.

(Sluttet).

I sidste Nr. er indløbet et Par Trykfejl, idet der S. 196 1. Sp. 13. l. f. n. staar: Compoundmaskiner med Cylindre, skal være: 4 Cylindre. Samme Side 2. Sp. 21. l. f. o. staar: ligger om Hjulene, skal være: over Hjulene. S. 197 1. Sp. 2. l. f. o. staar: ligger om Rørene, skal være: over Rørene.

Maskinen har som sagt 4 Cylindre, der alle er støbte i et og ligger under Røgekammeret.

Højtrykscylindrene ligger udvendig, og Kraften fra disse overføres til forreste Driv-

aksel. Lavtrykscylindrene ligge indenfor Rammen, og Kraften fra disse overføres ligeledes til forreste Drivhjulaksel, der er forsynet med Krumtapbugter. En Kobbeltang forbinder Driv- og Kobbeltjul. Krumtappene, som hører til de ved Siden af hinanden liggende Høj- og Lavtrykscylindre er forsat 180° for hinanden og Højtrykscrumtappene 90°. Krumtappene paa den højre Side har Forspring. Derved, at de ved Siden af hinanden liggende Krumtappe er forsat 180°, opnaas det, at de skadelige Kræfter fra de frem og tilbagegaaende Stempler, Krydshoveder og Plejlstænger næsten fuldstændig ophæves.

Styringen er von Borries Patent, som i meget minder om Heusingers. Høj- og Lavtrykscylindrene har hver sin Stempelglider. Derimod er der kun een Ekscentrik paa hver Side, og paa den nye Model ligger den udvendig. Der er ingen Ekscentrikskive; men Ekscentriktape og Vingekrumtap, som vi kender fra vore D_{II} Maskiner. De besørge altsaa Dampfordelingen til hver sin Høj- og Lavtrykscylinder. Denne enkelte Konstruktion muliggøres derved, at Højtrykscylinderens Stempelglider har indvendig Indstrømning, medens Lavtrykscylinderens har udvendig Indstrømning. Som Følge heraf er Høj- og Lavtryksgliderne ens løbende, medens de tilsvarende Stempler bevæger sig modsat hinanden.

Begge Stempelglidernes ensløbende Bevægelse opnaas ved en Forbindelsesakse eller Overføringsakse. Styringsforholdene er valgt saaledes, at Fyldningen til Lavtrykscylinderen altid er større end til Højtrykscylinderen, det vil sige 20—35 %. Højtryksglidernes Stempel er 150 mm i Diameter, medens Lavtryksglidernes er 240 mm. Maskinen, som var paa Brüsseler Udstillingen, havde i Stedet for Stempelglidere en Lentz Ventilglider, som laa oven paa Højtrykscylinderen. Saavel Driv- som Kobbelt- og Ekscentrikstænger er fræsede i Profil, hvilket i Forbindelse med den enkelte Konstruktion, giver det hele et let og elegant Udseende.

Rammen bestaar af 3 Dele. En Staal-

pladeramme, hvortil der lige foran Fyrkassen er fastskruet og fastnitted en bageste Del ligeledes af Plade, medens den forreste Del bestaar af en Staalbarre i Lighed med vor P. Maskinramme. Den er fastnitted uden paa Pladerammen umiddelbart foran Drivakslen, og ved bageste Truckløberaksel er den bukket udefter saaledes, at den ind-

Disse Maskiner er forsynede med Westinghouse Bremse. Driv-, Kobbelt- og bageste Løbehjul have hver 2 Bremseklodser, medens Truckløberne have 1. De bageste Løbehjul er 250 mm større i Diameter end Truckløberne, men de bære ogsaa den samme Vægt som Driv- og Kobbelt-hjul, nemlig 16500 kg tjenstfærdig. Alle Maski-

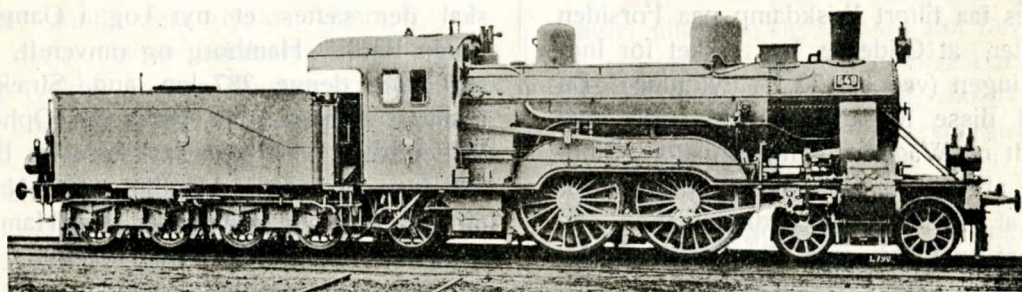


Fig. 1. Ældre Model.

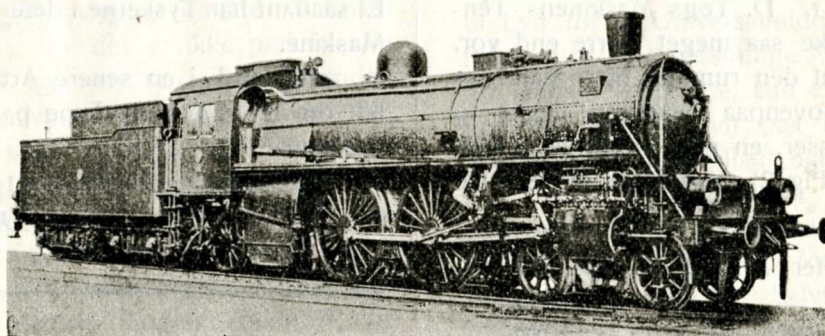


Fig. 2. Ny Model.

vendige Afstand er 135 mm større end mellem Hjulene. Derved er det muligt, at Lavtrykscylindrene kan faa Plads indenfor Rammen.

Førerhuset løber ikke spidst frem efter; men er alligevel dybt og rummeligt med 2 Sidevinduer. Paa Taget er en lang Overbygning med Luftventiler. Fra Bufferplanken gaar en bred Plade skraat op mod Underdelen af Røgekammeret. Paa denne Plade er nitted et bredt, horisontalt Fodtrin, der gør det bekvemt at komme til Røgekammeret. Dette er paa hver Side afstivet for Slingring af en Rundstaaerstang, som er fastnitted paa Røgekammersiden og Vangerne bag Bufferplanken.

ner af denne Type er forsynede med von Borries Igangsetningsindretning. Den bestaar, i al Korthed af en Hjælpedampledning, som fra en Aabning i det lille Regulatorspejl fører direkte til Lavtrykscylindrene. Disse faar saaledes direkte Friskdamp ved Aabning af det lille Spjæld og hjælper til ved Igangsetningen samtidig med, at Dampen som sædvanlig gennem Hoveddamprøret strømmer ind i Højtryksgliderne. Naar den store Regulatorglider aabnes, lukkes der samtidig for Indstrømningen til Hjælpeledningen, og Maskinen arbejder paa sædvanlig Maade. Dampen kan imidlertid fra Lavtryksgliderne gaa ind bag Højtryksstemplerne, og virke skadelig, naar disses Stilling er saaledes, at

der ingen Friskdamp kan komme ind paa Forsiden (saalænge Højtryksgliderne frigive Udstrømningen). For at hindre dette er der, efter en Forbedring af Patentet, over Højtrykscylindrene indsat en Reduktionsventil. Denne tillader den gennem Hjælpeledningen strømmende Damp at gaa ind i Højtrykscylindrene gennem en Aabning i Midten af disse. Højtryksstemplerne kan saaledes faa tilført Friskdamp paa Forsiden selv efter, at Gliderne har lukket for Indstrømningen (ved ca. 70 % Fyldning). En Del af disse Maskiner er forsynede med Schmidt og Wagners Ventilregulator. Smøringen af Glidere og Cylindre foregaar for nogle af Maskinernes Vedkommende ved Hjælp af en Oliepumpe efter Patent Dr. Limon, Fluhme og Co., Düsseldorf.

Tenderen er 4-akslet, og Vandindholdet er 31,0 t. Vor P. Tender rummer som bekendt 21,0 t. D. Togs Maskinens Tender er dog ikke saa meget større end vor. Grunden til, at den rummer mere Vand, er den, at der ovenpaa Tenderen ligger to lange Vandkasser, en paa hver Side af Kulenes Plads. (Fig. 2). Maskinens Hovedmaal er følgende:

Cylinderdiameter	380/580 mm
Slaglængde	600 —
Drivhjulsdiameter	1980 —
Løbehjulsdiameter	1000/1250 —
Samlet Hjulstand	10750 —
Kedeltryk	14 kg pr. cm ²
Risteflade	4,00 m ²
Hedeflade, direkte	14,00 —
— indirekte	237,00 —
— samlet	251,00 —
Adhæensionsvægt	33000 kg
Tjenstvægt	74540 —
Maksimalhastighed	110 km

Disse Maskiner er stationerede omkring i de store Direktionsbyer Altona, Bromberg, Köln, Essen, Münster, Hannover, Frankfurt a. M. osv. og kører bl. a. D. Togene Berlin—Haag—Amsterdam—Vlissingen paa Strækningen Berlin—Hannover og omvendt. Tidligere gjorde disse Tog et 4 Minutters Ophold i Stendal for at tage Vand; nu

kører de den 256 km lange Strækning uden at standse. Et af disse Tog gaar fra Berlin Schlesicher Banegaard 7⁴⁴ Fm., holder ved Bystationerne Alexanderplatz, Friedrichsstrasse og Zoologischer Garten, som det forlader 8¹² Fm. for saa ikke at holde før Hannover, hvor det ankommer 11²⁷ Fm. Et andet D. Tog kører fra Hannover 4²² Fm. og er i Berlin 7⁴⁴ Fm. Fra 1. Maj skal der sættes et nyt Tog i Gang paa Ruten Berlin—Hamborg og omvendt. Det skal køre denne 287 km lange Strækning uden at standse. Nu gøres der Ophold i Wittenberge. Det ene skal køre fra Berlin 8⁴⁰ Em. og være i Hamborg 12⁰⁰ Nat. I modsat Retning køres der fra Hamborg 6⁰⁶ Em., Ankomst til Berlin 9³² Em.

Disse Eksempler er talende nok. De viser klart, hvor store Fordringer der i alle Retninger stilles til et moderne Lokomotiv. Et saadant har Tyskerne i deres nye D. Togs Maskine.

Jeg skal i en senere Artikel meddele lidt om en anden ny Type paa Hurtigtogs-maskiner.

Fredericia, den 10. Marts 1911.

Otto Bendixen.

Lydløst Afgangssignal.

For en Gangs Skyld kan man da endelig notere et »fagligt« Indlæg med ovennævnte Overskrift i »Vor Stand« forfattet af »en Lokomotivfører« fra Kredsen i Jernbaneforeningen. For den Sags Skyld kunde Separatister nøjes med en Løbeseddel nu og da, naar de ønskede at publicere deres »faglige« Meddelelser.

Bortset fra, at man ved Læsningen uvilkaarlig sporer Duften fra de noksom bekendte Lillelundske Sprogblomster, kan det maaske ogsaa hænde, at disse som særlig smittefarlige har paavirket en anden »Kollega«; i hvert Fald opdager man mellem Linierne, at vedkommende Forfatter er

højest utilfreds og længes efter en gennemgribende Reform. Han skriver nemlig: —

I Anledning af det saa meget omstridte »lydløse Afgangssignal«, som jo endnu ikke er ordnet paa en hverken lydløs eller tilfredsstillende Maade, maa det maaske ved disse Linier være tilladt en Lokomotivfører at sige sin Mening i den Sag. Jeg skal da sige, at vi Lokomotivførere havde den Mening, at det skulde være »lydløs Afgang«, men som det nu bliver praktiseret, er det mindst af alt lydløs; thi kan Togføreren fløjte, saa kan Stationsbestyreren saamænd lige saa godt slaa det lille Slag paa Klokken, og saa kan Lokomotivføreren ogsaa svare med Dampfløjten, og saa er vi jo inde paa det gamle System igen. Men er det Meningen, at det skal være lydløst, saa maa det gennemføres konsekvent, og saa kan vi ikke se rettere, end at det rigtigste er, at Stationsbestyreren giver Afgang direkte til Lokomotivføreren; thi det er ikke praktisk, at Signalet skal igennem saa mange Hænder, inden det havner hos Lokomotivføreren. Stationerne skal jo afgive Erklæring om Signalet, og, hvilket Resultat det nu end bliver, haaber vi, at det snarest maa blive ordnet paa en tilfredsstillende Maade. Mens jeg omtaler det lydløse Signal, vil jeg med det samme omtale Togets Ankomst, og mener vi da, at det maa være tilstrækkeligt at fløjte til Skruebremserne ude paa Stationspladsen (af en Endestation) og da benytte Vacummet til Hjælp for at bringe Toget paa rette Plads; thi den Fløjten »brems fast« inde i Hallen er meget ubehagelig for det Publikum, som opholder sig paa Perronen. Vacummet bliver jo benyttet i 9 af 10 Tilfælde alligevel, fordi det er saa godt som umuligt at bringe Toget til Standsning paa et bestemt Sted med Skruebremsen alene. Og saa er det aldeles overflødigt, at der staar en Portør og fløjter Toget af i Hallen; det bidrager jo heller ikke til at gøre Ankomsten lydløs; skal han endelig være der, saa maa det være tilstrækkeligt at vise Armsignal.

En Lokomotivfører.

Det skulde aldrig være faldet undertegnede ind at bedrøve »en Lokomotivfører« med et Ord, saafremt vedkommende havde holdt sig indenfor Beskedenhedens Grænser, hvor kun den personlige Mening er bestemmende, d. v. s. havde holdt sig til Ordet »Jeg«, medmindre det da skulde være Erke—englen Lillelund, der kommer med et Budskab fra »den lille Flok«.

Naar nu »en Lokomotivfører« desuagtet tillægger sig selv saa stor Betydning, at han udtaler sig paa *samlige* Lokomotivføreres Vegne, vil jeg og sikkert mange Lokomotivførere protestere energisk mod de anførte Udtalelser, dels fordi Separatisternes »Talerør« »Vor Stand« repræsenterer en forsvindende Del af Lokomotivførerne og som Følge heraf ikke kan tillægges nogen afgørende Betydning, og dels fordi jeg idisse Udtalelser ikke ser rettere, end at »en Lokomotivfører« her mere slaar til Lyd for et Universal middel til Gennemførelsen af sine personlige Anskuelser overfor andre Tjenstgrene, end et virkeligt upartisk og praktisk Syn paa Tjenesten i sin Helhed vilde have tilladt ham.

I den fremførte Kritik bemærker man først og fremmest, at det nuværende Signalsystem ikke er lydløst, fordi Togføreren fløjter Afgangssignalet. Selvfølgelig er dette rigtigt, deri giver jeg »en Lokomotivfører« Ret. Men vil Afgangen blive lydløs ved Afskaffelsen af dette Fløjtesignal? Jeg tvivler, og ved nogle Eksempler skal jeg søge at bevise det ulogiske ved en saadan Bestemmelses Gennemførelse i den daglige Drift.

Saalænge Talen er om mindre Tog paa svagt trafikerede Stationer, vil naturligvis Togføreren Fløjtesignaler kunne undværes. Anderledes bliver Forholdet dog paa de Stationer, hvor Tilstrømningen af Mennesker er stor, hvor Togenes Længde og Opholdstiden i udstrakt Grad fordrer hele Togpersonalets Opmærksomhed. Her finder jeg det uheldigt at fratage Togføreren Fløjtesignaler og overdrage Afgangstilladelsen til den tjenstgørende Stationsbestyrer.

Vil man være konsekvent, maa man

følge hele Togbetjeningens Arbejde fra et Togs Ankomst til dets Afgang paa en Station, og det lader sig ikke benægte, at hver Mand som Regel har den fulde Tid besat, til Tider endog mere end et almindeligt Menneskes Arbejde. I Snesevis strømmer Forespørgsler og Anmodninger om Vejledninger ind, og ofte optager en nobel Frøken Nysgerrig eller en elegant udhalet Hr. Næsvi den kostbare Tid med de mest intetsigende Spørgsmaal og hyppigt udfordrende Bemærkninger under Opholdet — at give et kort affejende Svar vilde selvfølgelig medføre de største Ubehageligheder, dersom vedkommende klager — i hvilket Togføreren, særlig hvor Talen er om enkeltsporede Baner, for det meste har Tiden besat med Ordningen af Krydsninger, Overhalinger, Budbringer mellem Stationer og Lokomotivføreren o. s. v.

Endelig giver Stationen Afgangssignalet, og man staar overfor »en Lokomotivfører«s beskedne Ønske om Togføreren Udskydelse fra sin nuværende Bestilling, idet han vil have, at Stationsbestyreren direkte henvender sig ved Lokomotivet og mundtlig afgiver Signalet.

Selvfølgelig tager en saadan Ordning sig ret gennemførlig ud paa Papiret — men i Praxis? Hvor ofte vil Passagererne alligevel ikke komme til at høre det mundtlige Signal »Færdig« blive repeteret fra Togbetjentene til Togføreren for endelig af denne igen at blive afgivet til Stationsbestyreren, som altsaa efter Forslaget i Ilmarsch maa søge ud til Togets Forende og mundtlig aflevere Afgangssignalet til Lokomotivføreren.

Toget sætter sig altsaa i Bevægelse — men Skydelokomotivet i Togets Bagende bliver holdende, idet Lokomotivføreren, der her som ene Mand paa Maskinen f. Eks. har været optaget ved Fyring, Udbedring af Vandstandsglassene o. s. fr., ikke har hørt eller rettere sagt ikke mærket noget til Afgangssignalet.

Da der paa Stationen holder flere Tog, maa den igen tilbagevendende Stationsbestyrer atter afsted. Dog denne Gang er Vej længden betydeligt længere som Følge

af Togets Størrelse, og dette, der i Forvejen havde en betydelig Forsinkelse, erholder nu adskillige Minutter mere, end hvis Togføreren havde haft Ret til at afgive Signalet. Endnu grellere bliver Forholdet ved Godstogenes Ekspedition, særlig hvor Sporene ligger afsides fra Hovedsporene; her vil en saadan Ændring være uoverkommelig, ja rent ud sagt efter min Forstand umulig for en Stationsbestyrer at udføre, saaledes at Driften har Fordel deraf.

Med Hensyn til »en Lokomotivfører«s Omtale af Ankomsten, nuvel, da kan jeg i visse Tilfælde give ham Ret, idet der ogsaa efter min Formening kunde og burde spares noget paa Fløjtesignalerne ved Indkørslen paa Stationerne. Unødvendigt er det saaledes, hvad jeg ofte har bemærket paa en Station, at saa snart Maskinerne er naaet et Stykke ind efter Perronen, istemmes en sand Pibekonzert.

Først observerer man Togføreren med kraftige Armbevægelser, om Aftenen med en Lygte, vinkende »Stop«, som suppleres med Fløjtesignalet i Kurvens *udvendige Side*. Samtidig repeteres nu Signalet af Stationsbestyreren, som ogsaa befinder sig paa samme Side, og af en Overportør, evt. Portør, paa den anden og indvendige Side af Toget og Kurven. Endelig standser Toget omsider der, hvor Lokomotivpersonalet Dag efter Dag standser med samme Tog, der iøvrigt under ordinær Trafik har samme Længde og Holdeplads. For Transporten af Rejsegodset findes flere Trækvogne.

Hvad Unladelser af Brugen af Lokomotivfløjten angaar ved Ankomsten i en Halle, da kan den Tanke jo være ret god og praktisk, forudsat at ikke Haandbremserne alene standser Toget midt i nævnte Halle.

Som naturligt er, kan der skrives baade for og imod Anvendelsen af det »lydløse«; men for Lokomotivføreren gælder det om at faa det mest praktiske Signal, saaledes at Toget ikke forsinkes mere, end Tilfældet hidtil har været. Og netop det mener jeg, vi har i den bestaaende Ordning med Togføreren Afgangssignal. *Hans Just.*

Konduitelisterne.

Spioneringssystemet ved Statsbanerne.

Under disse Overskrifter skriver »Demokraten«, som udgaar i Aarhus:

Endnu i vore Dage har en overordnet Jernbaneembedsmand Midler til at ramme en underordnet Funktionær, hvis han af en eller anden Grund havde faaet et Horn i Siden paa ham. Et af disse Midler — det mest lyssky af dem alle — er Konduitelisterne.

Konduitelisterne er en Erklæring fra en overordnet Funktionær om hans underordnedes Helbred, Kundskaber, Forhold i og udenfor Tjenesten. I Jernbanens Ordresamling hedder det om den: Konduitelisten er et fortroligt Dokument . . . Konduitelisten fremsendes, saa snart den er udfyldt, i forseglede Brev til den nærmeste højeste foresatte under personlig Adresse. Denne sender den videre paa samme Maade, ligeledes under Forsegling, med de Bemærkninger, han finder Anledning til at tilføje, og saaledes fremdeles . . . indtil den havner hos Hr. Ambt.

F. Eks. for Trafikelever, Portører og Stationsbude udfyldes dette Angiverdokument af Stationsforstanderen, som altsaa vil have at udtale sig:

I. Om Personalets Helbred:

Det betegnes med 1, 2, 3 eller 4 og Tallenes Betydning er denne:

- 1 = fortrinligt,
- 2 = godt,
- 3 = mindre godt,
- 4 = daarligt.

II. Om dets almindelige Kundskaber: Stadig efter det samme System:

- 1 = særdeles omfattende,
- 2 = almindeligt gode,
- 3 = tarvelige,
- 4 = ganske utilstrækkelige.

Ligeledes om: Kendskab til tjenstlige Bestemmelser, Interesse for Tjenesten, Flid og Paapasselighed, praktisk Færdighed, Op-

træden overfor Publikum, Optræden overfor medansatte, og derefter:

III. Forhold udenfor Tjenesten:

- 1 = særdeles hæderligt,
- 2 = upaaklageligt (intet ufordelagtigt bekendt),
- 3 = i enkelte Retninger mindre heldigt,
- 4 = gennemgaaende daarligt.

Og endelig til Slut den mest bemærkelsesværdige Rubrik:

IV. Skikket til Avancement.

Med de 4 Grader, der her er:

- 1 = fortrinvis,
- 2 = efter sin Tur,
- 3 = ikke for Tiden,
- 4 = nej.

— Har en overordnet faaet noget imod en Mand af en eller anden Grund, som kan være — og ofte er — Jernbanen ganske uvedkommende, har han her rig Lejlighed til at sværte vedkommende. Vi har saaledes kendt en Stationsforstander, der betegnede sine Portørers Forhold udenfor Tjenesten som: »i enkelte Retninger mindre heldigt«, naar han vidste om dem, at de var Socialdemokrater!

En Godsekspeditor paa en midtjydske Jernbanestation brugte en Gang følgende Trusel mod en Portør, der ikke var ham til Behag:

»De maa huske paa, at det er mig, der skriver Deres Konduiteliste!«

Heldigvis er de fleste Embedsmænd ved Jernbanen hævet over Fristelsen til at misbruge Konduitelisterne, men — Systemet er uværdigt og bør snarest afskaffes.

Banernes Administration.

I Lokomotivtidende Nr. 11 findes et Citat af en Artikel, som angives at have staaet i »Aalborg Stiftstidende«, betitlet »Statsbanernes Administration«. Dertil er føjet en Kommentar, som enhver Lokomotivmand i alt væsentligt kan tiltræde. Det

ligger nær at spørge: Hvorledes er en saadan Artikel fremkommen? Ja, det citerede Blad har altsaa opgivet en Lokomotivfører som sin Hjemmelsmand. Efter Artiklens Indhold og da særlig dennes sidste Del vægrer man sig uvilkaarlig mod den Tro, at sligt Nonsens er kommen fra en Lokomotivfører. Det kunde vel ogsaa tænkes, at en Privatmand, maaske en Bladmand, tilfældig er kommen til at høre paa en Samtale mellem Lokomotivmænd angaaende Tjenesteforhold og da paa Grund af manglende Forstaaelse af det omtalte har modtaget en fejlagtig Opfattelse. Thi at der paa 3. Kreds' største Depot mellem de der-værende Lokomotivførere udenfor fast Tur længe har hersket Utilfredshed med den der stedfindende Tjenestefordeling, er en Kendsgerning, som mellem Mand og Mand diskuteres baade i og udenfor Tjenesten til liden Ære og Gavn for Personalet i sin Helhed.

Der gaar, efter et gammelt Ord, sjælden Røg af en Brand, uden der er eller har været Ild i den, og Utilfredsheden har sikkert en Aarsag, ogsaa i dette Tilfælde. At der paa saa stort et Depot, som Talen her er om, maa findes et efter ordinære Forhold stort Personale for under de ekstraordinære Forhold saasom ved Højtiderne og under Sommerens Ferietrafik at besørge Trafiken paa betryggende Maade, er en selvfølgelig Sag; men enhver, der ser uhildet paa Sagen, maa indrømme, at der ogsaa i den Retning findes en Grænse, som ikke uden Skade for baade Institutionen og Personalet kan overskrides.

Det ligger i Sagens Natur, at naar det tilstedeværende Personale under den forøgede Trafik kan bestride denne med normal Tjenestetid, vil der under normale Trafikforhold opstaa et Misforhold mellem de to Faktorer. Var Tjenesten imidlertid ikke, som Tilfældet er, delt i faste Ture, vilde dette Misforhold, der medfører en Formindskelse af Emolumenter, udjævnes paa hele Depotets Personale og ikke som nu paa en forholdsvis lille Del af dette, for hvem Tabet bliver saa meget mere føle-

ligt. Emolumenterne spiller jo samme Rolle for den ene som for den anden og er uomtvistelig en Del af Lønnen, som enhver netop paa Grund af dennes Knaphed i Forhold til Nutidens Priser paa Livsfornødenheder bliver nødt til at regne med. (Her tales ikke for Ophævelse af hævdunden Tradition, men kun for at belyse det omhandlede). Paa Spørgsmaalet: Kan der ikke raades Bod paa omhandlede Forhold? maa der svares: Jo, i nogen Grad vil dette sikkert kunne lade sig gøre. Det er temmelig uforstaaeligt, at Kredsens virkelige Lokomotivførertjeneste ikke udføres af Lokomotivførere i sin fulde Udstrækning, naar disponible Førere have (i denne Forbindelse tales ikke om Rangering). Man er klar over, at ved nøjere Indgaaelse paa dette Spørgsmaal vil der opstaa en kras Meningsforskel mellem Personalet; her behøves kun at anføres de to Stillinger eller Benævnelser: »Lokomotivførere udenfor Tur« og »Ældre Lokomotivfyrbødere«, saa staar det alle interesserede klart, hvori Meningsforskellen ligger; men retmæssige Krav og Ønsker maa nu engang respekteres, dersom Ret skal være Ret.

Paa Spørgsmaalet: Hvorfor udstationeres der Lokomotivfyrbødere til Førertjeneste paa 3. Kreds' Depoter, selv naar der have rigeligt af Førere disponible? vil Svaret sikkert lyde: Fordi det er forbundet med for store Udgifter at sende en Fører. Dette Argument holder dog ikke Stik ved at undersøge det nøjere. En Fører modtager som bekendt i Godtgørelse for midlertidigt Ophold udenfor Hjemmet 6 Kr. pr. Dag i 14 Dage, derefter 3 Kr. pr. Dag, en Lokomotivfyrbøder henholdsvis 3 Kr. og 1,50 Kr. pr. Dag, saa tilsyneladende spares der det halve Beløb; men det er ogsaa kun tilsyneladende. Sendes der en Fører ud, gaar man ud fra, at der spares en Værkstedsarbejder til at udrette den Tjeneste, som en udsendt Lokomotivfyrbøder forlader paa Hjemstedet. Værkstedsarbejderens Løn er 3 Kr. pr. Dag; dertil kommer 3 Kr. i Godtgørelse til den udsendte Lokomotivfyrbøder. Udgiften bliver

altsaa 6 Kr. pr. Dag, hvad enten der sendes en Fører eller en Fyrbøder.

Sendes der en Fører, gaar man ud fra, at Værkstedsarbejderen helt kan spares. Strækker Opholdet sig ud over de 14 Dage, spares der endog et Beløb af 1,50 Kr. pr. Dag ved Benyttelsen af en Fører, og samtidig udjævnes for en Del det omtalte Misforhold, der let afstedkommer mindre heldige Tilstande og temmelig sikkert paa en eller anden Maade har resulteret i citerede vildledende og uheldige Artikel i Aalborg Stiftstidende, fra hvilken man maa tage afgjort Afstand, ligesom det i højeste Grad maa beklages, hvis en Lokomotivfører virkelig er Bladets Hjemmelsmand.

Lokomotivførere til al Førertjeneste er kun et rimeligt Ønske, og det har længe staaet paa vor Organisations Program; det skulde nødigt hverken direkte eller indirekte modarbejdes og mindst af vor Forenings egne Medlemmer.

— I Kommentaren til Lok.-Tid.s Citat af omhandlede Artikel forekommer et Udtryk, »Kilometerslugere«, som efter Forbindelsen, det staar i, tænkes adresseret til Personalet, specielt Lokomotivførere udenfor Tur i 3. Kreds. Det burde sikkert omadresseres.

Observer.

Med Ordet »Kilometerslugere« er der ikke specielt sigtet til Lokomotivførere udenfor Tur i 3. Kreds. Udtrykket er benyttet i al Almindelighed om de — heldigvis faa Kilometerslugere, der findes, ogsaa udenfor den paagældende Kreds. Red.

Navneforandring.

I Lighed med Hr. Glensø maa jeg indrømme, at det i høj Grad har forbaavset mig at se disse Bestræbelser efter Navneforandring dukke op igen. Jeg synes, at Benævnelsen »Lokomotivfyrbøder« er baade god og betegnende for vor Stilling; og jeg tror, at de fleste af Kollegerne vil betakke sig for at hedde »Assistent« eller »Medhjælper«. Hr. Glensø mener, at »Lokomotivfyrbøder« har en daarlig Klang i det offentlige Liv. Ja, det er rigtigt, men det

skyldes ikke Navnet, men Personerne. Jeg har flere Gange i Aviserne læst smaa Krøniker om Kolleger af en saadan Art, at disse Mennesker ikke en Gang fortjener at kaldes Kollega. Nej, Hr. Glensø, Navneforandring hjælper ikke til at højne vor Stand. Derimod nok lidt mere Takt og Dannelse. Begynd med jer selv paa Gb., forsøg at opdrage og retlede de mere urolige Hoveder imellem jer, saa kommer vore Medborgeres og medansattes Agtelse af sig selv.

Jain.

Lokomotivfyrbøderne.

Efter Hr. C. H.s Artikkel om at komme med Forslag angaaende en ny Benævnelse for os Lokomotivfb., skal jeg tillade mig at fremkomme med et Par Bemærkninger. Hr. C. H. mener, at »Lokomotivmedhjælper« vilde være et passende Navn, hvilket jeg ikke vil give ham Ret i; det har absolut ikke noget med vor Stilling at gøre; og jeg vil anbefale alle at modarbejde det Forslag, om det en Gang skulde rejse sig, hvad jeg ikke tror. Derimod skriver Hr. Lose, Nykjøbing F., en Artikkel; der bliver den nye Benævnelse »Assistent« set fra den rigtige Side. For hvad kan det nytte, vi vil tilegne os en Titel, vi ikke tilkommer? Hvad vilde Slutningen blive? Der vilde ikke blive andet end Assistenten ved Jernbanen. Og til hvilken Afdeling hørte de saa? For nu er det sjældent, vi hører hele Navnet Lokomotivfyrbøder; og bedre vilde det ikke blive, om vi fik Titlen Lokomotivassistent; vort Nummer vilde derimod blive det eneherskende. Hr. Glensø ser stort paa Titlen »Assistent«, men han er jo selv stor, saa som den Optimist, han er, er det vel af den Grund, han mener, at naar bare det ikke koster noget, saa kan vi sagtens faa »Titlen« Assistent. Jeg synes, at Hr. Glensø af vore Dagblade maa have set, at Titler koster Penge. Han kan ikke »forstaa«, hvorfor han ikke kan faa Assistentbenævnelsen, naar en Overfyrbøder kan blive Assistent. Husk paa, Hr. Glensø,

de Overfyrbødere, der var ved Søfartsafdelingen, de var ikke mere Overfyrbødere af Gavn, end vi er Assistenten. Det var Søfartsafdelingen, der gav dem Titlen, uagtet de var Maskinassistenter og skulde i de fleste Tilfælde have sejlet som saadanne med andre Skibe, inden de kunde ansættes ved Søfartsafdelingen; og som saadan var det vel ikke noget urimeligt Forlangende at blive tituleret for, hvad de var; det maa jo have været underligt at være Assistent i andre Skibe og i sin Forening, og saa at blive ansat ved Søfartsafdelingen og maatte nøjes med Titlen »Overfyrbøder«. Nej, Hr. Glensø, lad os beholde Navnet Lokfb. Det er et Navn, der har en passende Klang. Det kan ikke misforstaas. Og skulde De i det offentlige Liv blive tituleret »Fyrbøder«, da maa De undskylde vedkommende med, at han eller hun ikke er klogere. Og hvad Anseelsen angaar, da er det os selv, der bestemmer den baade i og udenfor Jernbanen. Hermed vil jeg anbefale ærede Kollager at støtte Navnet Lokfb. *V. Andreassen.*

Det omstridte —.

Det lader til, at der pludselig bliver Liv om den flere Gange omstridte Navneforandring for Lokomotivfyrbøderne; og det er kun glædeligt, at den Slags Spørgsmaal bliver drøftet i vort Blad, da vi derigennem bedre vil kunne danne os et Skøn over, hvorledes den virkelige Stemning er for saadan en Sag, end naar en enkelt Afdeling fremkommer med den. Lad saa ogsaa være, at der derigennem bliver sagt nogle drøje Sandheder; dem har vi ogsaa godt af at høre. I »Dansk Lok.-Tid.« Nr. 12 er dette Spørgsmaal omtalt paa saa mange Maader, at

der vist er noget for enhver Smag. Jeg kan, ligesom Hr. Glensø, ikke rigtig indse, hvorfor dette Spørgsmaal skulde vække saa stor Modstand, da det for Administrationens Vedkommende jo ikke betyder højere Løn, men kun en ren og skær Navneforandring; og at der findes Lokomotivfyrbødere, som er imod Forandringen, forstaar jeg heller ikke rigtig, da det kun vil være et lille Skridt henimod at hæve os saa højt som muligt i social Henseende, for det Navn »Fyrbøder«, som vi almindeligvis bliver spidset af med, har i det almindelige Omdømme ikke nogen god Klang. Og hvorfor saa ikke søge at komme af med det? Et andet Spørgsmaal er, som Hr. Lose, Nykjøbing F., skriver, om vi er værdige til at faa Benævnelsen Assistent, og peger her blandt andre hen til Trafikassistenterne; men der synes jeg godt, vi kan taale en Sammenligning, da vi gaar ind til vor Stilling med fuldt ud lige saa gode Kvalifikationer som Trafikassistenterne, hvortil der fordres en god Præliminæreksamen, medens vi maa staa 5 Aar i Lære med lige saa mange Aars Uddannelse paa teknisk Skole; og hvilken Del, der koster mest af Tid og Penge, kan vi vist let blive enige om. Og hvad det angaar, om hvis vi skulde faa vor Afsked, saa tror jeg nok, vi er ligesaa godt udrustede til at kunne klare os i det private Liv, som Trafikasstenterne er.

Hvad den udvidede Eksamen angaar, kan de fleste vist godt gaa med til den, men kun paa en Betingelse, og det er, at Staten opretter en Skole, hvor de Lokomotivfyrbødere, som skal op til Eksamen, f. Eks. faar et 3 Maaneders Kursus med Tjenstfrihed; thi som det er nu, at man skal læse i sin Fritid, da er Eksamen haard nok. En Ting kan vi være overbevist om, og det er, at selv om den bliver nok saa meget udvidet,

Lette Som-
Nyeste Faconer. Alle Størrelser. Billigste Priser. TØJHUSET,

vil det blive vanskeligt at faa den anerkendt ude i den private Virksomhed, da det altid vil blive en Eksamen med det specielle Maal for Øje at skulle betjene et Lokomotiv.

En æret Indsender foreslaar, at vi skulde benævnes Lokomotivassistenter af 1ste og 2den Grad, og saaledes at vi efter 8 Aars Tjeneste rykkede op i 1ste Grad, men samtidig rykkede op i 7de Lønningsklasse med samme Uniformsklasse som Underassistenten. Ja, jeg kunde godt gaa med til det, men vi faar det bare ikke gennemført, da der derved vilde gives os en Lejlighed til at komme op paa en højere Slutløn, nemlig 2130 Kr. for Klasse a i 7de Lønningsklasse, og det gaar Administrationen ikke med til. Jeg kunde godt tænke mig de 2 Grader, men saaledes at bestaaet Lokomotivførerprøve gav Adgang til 1ste Grad med Uniformsklasse som Underassistenter.

Til Slut et Par Ord til Hr. Lose. Og det er, at den Insiuation, at det danske Lokomotivpersonale ikke skulde være et dygtigt eller maalbevidst Personale, vistnok burde have været udtalt, da man vel godt kan gaa ud fra, at det gennemgaaende er dygtige og intelligente Mennesker, der er ansatte ved Maskinafdelingen, som saavel ved deres daglige Færd som igennem deres Organisation søger at hæve Standens Niveau saa meget som muligt. Ar.

Lidt for haardt.

I Lokomotiv-Tidende Nr. 11 finder jeg to Spalter, hvori jeg ser, at Hr. Lokomotivfyrbøder Lose, Nykjøbing F., ikke forstaaer Maskinlærens Indhold, skønt der er meget almindelige Benævnelser og Tegninger over hver Del med en meget tydelig Forklaring,

saa jeg tror ikke, der findes mange, som ikke forstaaer en saa tydelig og kort affattet Bog som vor udleverede Maskinlære. Muligvis er der nok nogle iblandt, som har ondt ved at lære; men med lidt Energi og Lyst er det ikke saa svært for Maskinarbejdere eller Klejnsmede at forstaa. Men forstaaer man det ikke, hjælper det saamænd heller ikke, at en Ingeniør eller en kvalificeret Lokomotivfører faar fat; for saa tror jeg, der er for langt derind, og tilmed, naar man ikke er klogere efter 10 samfulde Aar paa et Lokomotiv end den Dag, man begyndte. Ja, undskyld, jeg skriver »kvalificeret« Lokomotivfører, da det er et Udtryk i Hr. L.s Artikel.

I samme Artikel skriver Hr. L. om et eller to Aar paa Værkstedet og flere for nogles Vedkommende, som i den Tid har staaet og boret Støttebolte og drevet Rør ud. Mon Hr. L. ikke skulde have meldt sig ved en forkert Afdeling ved Antagelsen paa Værkstedet, hvis Hr. L. da er antaget som Maskinarbejder? Jeg vil sige, om det saa var sket, at Hr. L. var bleven sat til det nævnte Arbejde i den Tid, han har været paa Værkstedet, var det vel heller ikke der, Hr. L. skulde lære sin Profession, tilmed det ikke er paa de store Værksteder, man skal lære det meget.

Ligeledes skriver Hr. L.: Som det nu er, er der jo mange af os, der ved, at naar vi foretager de forskellige Greb paa de forskellige Dele, sker dette og hint; men hvorledes det sker, ved vi ikke. Det er Ord, som Hr. L. ikke er kvalificeret til at bruge overfor syv à otte Hundrede Lokomotivfyrbødere. Men havde Hr. L. skrevet: ved jeg ikke, havde det været flovt, men maaske desværre sandt. Med den Skrivemaade, Hr. L. har brugt, har Hr. L. fuldstændigt erklæret sig selv fallit og gjort et Forsøg paa

mer-Huer

Vesterbrogade 17, Kjøbenhavn. Postordrer expederes omgaaende.

at trække sine Kolleger med.

Ligeledes skriver Hr. L., at han ikke har faaet udleveret anden Del af Maskinlæren, hvad Hr. L. ikke forstaar. Men naar Hr. L. ikke forstaar første Del, mon det saa skulde gaa bedre med anden Del? Men naar det er saa sløjt med Lokomotivfyrbødernes Kvalifikation, hvorfor saa søge om en anden Benævnelse, og tilmed da Lokomotivmedhjælper ikke tiltaler Hr. L. Som vedkommende skriver i sin Artikel i Lok.-Tid. Nr. 12, vil jeg foreslaa, at vi beholder den nuværende Benævnelse, da det er saa sløjt med os, og saa være enige om ikke at forkorte Lokomotivfyrbøder til Fyrbøder og saa bagefter skrige op i Bladet om, at man til de fleste Tider bliver spidset af med Fyrbøder. C. H. N.

D. L. & L. F.

Tak for den Glæde, De har beredt mig ved Deres venlige Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag. J. K. Jacobsen.

Til Medlemslisten.

Korsør Afdeling er tilgaaet 2 Medlemmer, Lok.førerne Rasmussen og Mygind.

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

Jernbanectaten erholder yderligere 10 % Rabat.



Efter nogen Tids Svagelighed er Lokomotivmester Emil Højsgaard, Aarhus H., afgaaet ved Døden den 4de Juni, 58 Aar gammel. Det er et langt Liv i Statsbanernes Tjeneste, der her har fundet sin Afslutning. Han kom i Lære paa Nyborg Værksted 1868. Efter flere Aars Tjeneste som Lokomotivfører i Aarhus blev han $\frac{1}{6}$ 96 udnævnt til Lokomotivformand og senere til Lokomotivmester.

Faa overordnede er mere afholdt, end Højsgaard var, idet han med sit joviale, bramfri Væsen altid forstod at bevare Mynligheden uden at tilsidesætte skyldig Hensyntagten til det ham underordnede Lokomotivpersonale.

Fred med hans Minde!

MØBLER for alle Hjem.
 Rimelige Betalingsvilkår.
Flycht & Co. Als 3, Elmegade 3.
 Kjøbenhavn. 3.

Enhver Mand sin egen Vaskekone!

Køb

Zephyr Reform Kravetøj.

Ikke Gummi! Særligt at anbefale for Jernbanefunktionærer.

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

I København er Guldsmid F. MICHEELSEN Sdr. Boulevard 34 billigst.

BRYGGERIET PHØNIX, Langgade 75 B.

anbefaler d'Hrr. Jernbanefunktionærer vore 1ste Klasses Hvidt- og Skibssølssorter.

Vi leverer aftappet paa Flasker vore Ølssorter til følgende Priser pr. Dussin: Dobbeltøl 72 Øre, Prima 90 Øre, Hvidtøl Nr. 1 80 Øre, Hvidtøl Nr. 2 60 Øre, Skibssøl Nr. 1 80 Øre og Skibssøl Nr. 2 60 Øre. — Porter 14 Øre. Pilsner 10 Øre. — Send os et Brevkort eller ring til 3968.

Vald. Jensen

↔ Kolonial-, Vin- og Materialhandel ↔
Ingerslevgade 128 Tlf. Vester 701 y

anbefales Medlemmerne af D. L. & L. F.
Særlig anbefales Cacao 2,00, 1,60 135
Øre pr. Pd. — Specielt anbefales min
Kaffe 95 Øre pr. Pd.

Komplet Lager af Sygeplejeartikler.
NB. Varer forsendes overalt i Landet.



Skrædermester Wilh. Theisen
Istedgade Nr. 71 Mezz.

1ste Klasses Skræderi

anbefaler sig til de Herrer Lokomotivmænd



Viggo Nielsen.

BØGER PAPIR MUSIK

Tlf. Central
9327

Istedgade 64 (Istedgaard).

Trikotage og Linned.

Direkte til Forbrugerne fra egne Fabriker. Strømper, Sweatter, Underbeklædning i Uld og Bomuld, Linned, Reformbenklæder, Dowlas, Medium, Lagendowlas. — Specialitet: **Børnestrømper, ret & vrang, mindst 33¹/₃ pCt. under alm. Pris.**

Besparelse: Garanteret 25 pCt.

Tlf. Byen 1732 x. **Trikotage- og Linnedfabriken, Fortunstræde 4, 1.** (Ved Højbroplads).

Carl Olsens

Skræder-Etablissement

Enghaveplads 8 Tlf. Vester 1081 u

anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivmænd.

Møbelmagasin i Svanholm

G1. Kongevej Nr. 66

Kom og se mit Lager. Ingen Købetvang.

Smaa Priser. Afbetaling indrømmes.

Møbler leveres med fuld Garanti for Soliditet.

Tlf. Vester 1592 y. **G. Christensen, Snekermester**

I. G. Brørups Møbeiforretning

Tlf. Vester 797 y. 31 Dannebrogsgade 31 København Tlf. Vester 797 y.

anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivfunktionærer med Møbler i alle Stilarter.

Stor Rabat gives mod Kontant.

Afbetaling indrømmes med 10 à 12 Kr. maanedlig.

Møbler forsendes overalt i Landet.



Brødr. Christiansen

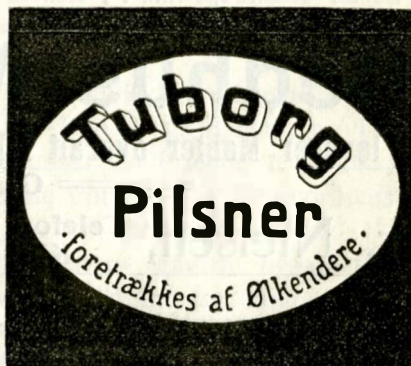
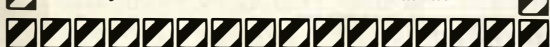
55 Istedgade 55 Tlf. 2516

Trikotage- & Manufakturforretning

Maskinstrikkeri & elektr. Systue

Strømper forfædtes i Lobet af 2 Dage

Jernbanemænd 5 Procent Rabat



Afbetaling.
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 66² 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.

Dameovertøj.

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

A. MUNCK, Overstykkemagasin

ISTEDGADE 87 Telf. Vester 283 x
 Leverandør til de fleste Jernbanefunktionær. Hustruer.

Livsforsikringselskabet „DANMARK“.

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefritagelse ved Invaliditet ved Henvendelse til **Overinspektør F. Rasmussen**, Arkonagade 22², Tlf. Vester 677 — **H. P. Mortensen**, Asger Ryggsgade 4², Tlf. Vester 1480y, og **H. C. Hansen**, Aarhus.
 Kontor Steenstrups Allé 9², Kbhvn., aabent 11—1, samt St. Pauls Kirkeplads 9², 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 Ryggsgade 4² 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. Jensen & 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^{III}, Kjø-
 benhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.