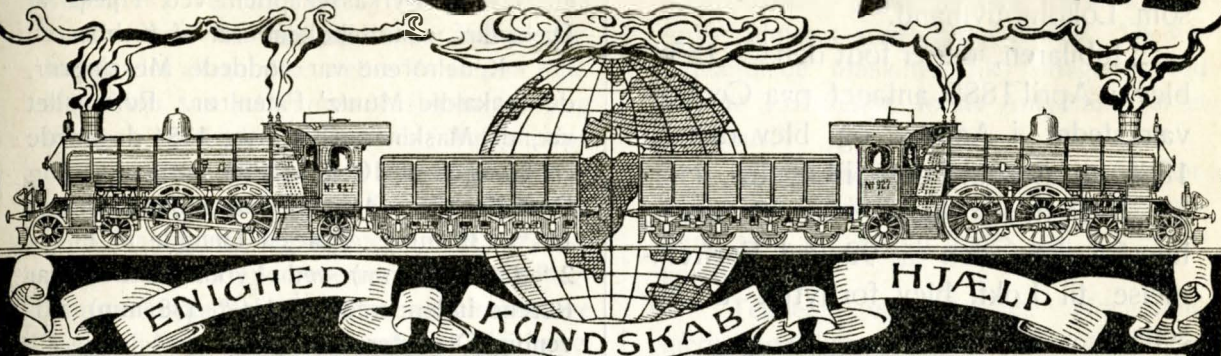


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

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

Nr. 17.

1. September 1911.

11. Aarg.



Lokf. G. Andersen, Roskilde.

Den 1. September fejrer en kendt Mand, Lokf. *Georg Andersen*, sit 25-aarige Jubilæum som Lokomotivmand. Den $\frac{1}{4}$ 98 udnævntes A. til Lokomotivfører i Roskilde, hvor han snart har virket i 25 Aar, nemlig fra $\frac{1}{10}$ 86.

For den yngre Generation staar Jubilaren som Typen paa en Lokomotivfører, nemlig en Mand med den vel-

gørende Ro og Selvbeherskelse, som Lokomotivtjenesten ubetinget kræver. Disse Egenskaber og Jubilarens personlige Elskværdighed har forskaffet ham en stor Vennekreds indenfor Lokomotivpersonalet, som da ogsaa vil mindes Dagen paa festlig Vis.



Lokf. A. Dich, Assens.

Den 1. Septbr. d. A. fejrer Lokf. A. Dich i Assens 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Jubilaren, der er født den $24/5$ 1858, blev i April 1885 antaget paa Centralværkstedet i Aarhus og blev den $1/3$ 1886 ansat som Lokfb. i Løgstør. Herfra forflyttedes han i 96 til Struer, hvorfra han den $1/3$ 98 ved Forfremmelse til Lokf. blev forflyttet til Assens.

Jubilaren har været et tro Medlem af D. L. & L. F. lige fra dens Startning.

En Deputation af Medlemmer fra Nyborg Afd. vil paa Jubilæumsdagen overrække ham en smuk Erindringsgave fra Medlemmer af Nyborg Afd.

×

Det sjællandske Jernbaneselskabs ældste Lokomotiver.

Af A. Ohmeyer, Assistent ved Statsbanerne.

(Fortsat).

Den cylindriske Rundkedel var fremstillet af $13/32$ " engl. (10 mm) Low-moor Jernplade i 3 Bælter, samlede med Stødlasker.

Fyrkassekappen var forbunden med Rundkedlen ved Hjælp af en Vinkeljernsring. Sadelpladen var nemlig ført helt op, ombøjet og nitted til Fyrkassekappens Svøb helt rundt. Svøbet var altsaa ikke som nu nitted direkte til Rundkedlen, men laa ca. 4" (ca. 100 mm) højere end denne.

Fyrkassen var af Kobber og samlet paa samme Maade som nu brugeligt. Den havde en Længde af 3' 0" (914 mm), en Bredde af 3' 6 $1/2$ " (1080 mm), og Højden over Risten var 3' 6" – 3' 9" (1067–1143 mm). Pladetykkelsen i Rørvæggen var 1" (25 mm), iøvrigt $5/8$ " (16 mm).

Fyrkasse Bundringen var fremstillet af Γ -formet Jern. Fyrkassens Topplade var afstivet til Fyrkassekappen ved Hjælp af Dækankre. Støteboltene var af Kobber.

Kedelrørene var loddede Messingrør, de saakaldte Muntz' Patentrør. Rørantallet var, da Maskinerne var nye, 178; de havde en Længde af 10' 6" (3200 mm), udvendig Diameter $15/8$ " (41 mm), indvendig Diameter $13/8$ " (35 mm). Paa en Længde af $11/2$ – 2' (38–51 mm) ved Fyrkasseenden var Rørene indsnevrede til $11/2$ " (38 mm) udvendig Diameter.

Rørene var indsatte med Ringe i Rørvæggene – af Fjederstaal i Fyrkasserørvæggen, af Jern i Røggammerrørvæggen.

Røggammeret var samlet med Kedlen ved Hjælp af en Vinkeljernsring.

Domen var anbragt tæt bag Røggammeret og befæstet til Kedlen med en Vinkeljernsring. Dombækslet havde Form som en Halvkugle; det var støbt af Messing med istøbt Sæde for den faste Sikkerhedsventil. Dombeklædningen var af blankpudset Messingplade og sluttede til Kedlen med et firkantet Fodstykke.

Skorstenen var cylindrisk; den afsluttedes foroven af en blankpoleret Kobberhat. Øverst i Skorstenen sad Gnistfangeren, et Jerntraadsnet.

Rundkedlen var beklædt med Trælister, omlagt med Messingbaand; under Træbeklædningen var Kedlen isoleret med almindelig Filt; senere anvendtes en særlig Slags Filt, imprægneret med Kreosot.

Paa Kedlen, tæt bag Røggammeret, sad en Messingplade med Lokomotivets Navn.

Maskinerne havde to Sikkerhedsventiler. Den ene af disse Ventiler var anbragt paa Domen og belastet med en Fjeder, som ikke var tilgængelig for Føreren. Den anden Ventil sad paa Fyrkassekappen; denne Ventil kunde Føreren løfte paa for at mærke, om Damptrykket var højt nok. Dengang havde man jo nemlig intet Manometer. – Først i 1854 fik alle Maskinerne Fjedermanometre.

Føde vandet pumpedes fra Tenderens Vandbeholder ind i Kedlen ved Hjælp af

en Suge- og Trykpumpe, hvis Pumpestem-pel var fast forbundet med Krydshovedet i Maskinens venstre Side. Naar Maskinen holdt stille i Remisen eller paa Stationerne, kunde der altsaa ikke sættes Vand paa Kedlen. Men saa kørte man Maskinen frem og tilbage i Nærheden af Remisen; Betegnelsen »Pumpespor« opstod paa denne Maade.

Maskinerne havde indvendige Cylindre, som laa under Røggammeret; de var fastgjort mellem Røggammerrørvæggen og Røggammerforpladen. Gliderne var almindelige Kasseglidere, som laa imellem Cylindrene. Cylinderdækslerne var af Messing og med Messing-Stopbøsninger; Stempelringene var ligeledes fremstillede af Messing. Hvert Krydshoved bevægede sig mellem 4 Paralleler.

Styringen var Stephensons dengang nyopfundne Kulissestyring, ophængt i Øskner, der var nittede direkte paa Rundkedlen. Skiltearmen til Styringen var anbragt i venstre Side af Maskinen, hvor Føreren dengang havde sin Plads.

Maskinerne havde dobbelte Vanger. Ydervangerne var af Egetræ, paa begge Sider beslaaet med $\frac{1}{4}$ " (6 mm) Jernplade. Man kaldte denne Art Rammer »Sandwichframes« (»Smørrebrøds-Rammer«). Bufferplanken var ligeledes af Træ. Indervangerne var af 1" (25 mm) Plad-jern med paanittet Forstærkning omkring Drivhjulenes Akselgaffler; de dannede en fast Afstivning mellem Røggammerrørvæggen og Sadelpladen, til hvilken de var fastboltede gennem lange Huller, for at de kunde strække sig. I Indervangerne havde Styringsakslen sine Lejer, og paa dem var Sandkasserne anbragte.

Stød- og Trækapparater var uelastiske. Bufferne var af Træ, omlagt med Jernringe, og paa Stødfiladen var der anbragt en Læderpude, polstret med Krølhaar.

De ukoblede Drivhjul laa midt under Kedlen. Hjulene var af Smedejern med Støbejerns-Nav. Krumtapakslen, der var af sammensvejset Jern, var smedet i Form som en Skibsaksel med paakilede Ekscentrikskiver.

Maskinerne havde intet Førerhus; dette var en senere Tids Opfindelse, som først kom i Anvendelse omkring 1860. I 1856

blev der paa flere af Selskabets Maskiner anbragt en lodret staaende Skærm foran Førerpladsen. I Skærmen var indsat 2 Glasruder, omtrent som et Par Brillor. De her omhandlede Maskiner fik antagelig ved samme Tid denne første Antydning af et Førerhus.

Lokomotivet var forbundet med Tenderen ved Trækstænger og Bladfjeder, omtrent som det endnu findes paa ældre Lokomotiver.

Tenderen var treakslet. Hovedrammerne var ligesom paa Lokomotiverne af Træ, beslaaet med Jernplade, og Tenderens Fjedre sad udenfor Tenderkassen.

Maskinen var ikke bremset, og Tenderen havde oprindeligt kun Skruebremse virkende paa de tre Hjul i højre Side. Haandsvinget til Tenderbremsen sad ogsaa i højre Side — ved Fyrbøderens Plads. Først i 1852—53 blev Bremsetøjet paa Tenderen forandret, og der blev da anbragt Bremsetøj, som virkede paa alle 6 Tenderhjul.

Bag paa Tenderen anbragtes i 1849 et Sæde, hvor Togføreren havde sin Plads under Kørselen. Senere, da Togsmede-Institutionen oprettedes, blev der paa Tenderen anbragt en Klokke; Togsmeden kunde da ved Hjælp af en Snor — en Art Togline — ringe paa denne Klokke, naar der var noget i Vejen, og saa skulde Lokomotivføreren standse Toget.

Fig. 1, der viser disse Maskiner i deres ydre Linier, er udarbejdet paa Grundlag af en Tegning, som omkring 1897 er fremstillet paa Basis af fh. Direktør *Busse's* Erindringer om disse Maskiner, og senere revideret af Værkstedsbestyrer *Fristrup*, der har kørt med dem i sin Tid.

Vedligeholdelsen af Lokomotivernes Kedler medførte betydeligt Arbejde og Bekostning. Fyrkasser og Rør var stadig utætte, i Særdeleshed blev de yderste Rør i de nederste Rækker utætte, og man maatte tilsidst hjælpe sig over disse Vanskeligheder ved at proppe disse Rør i flere af Maskinerne, hvorefter Antallet af Rør i de forskellige Maskiner varierede mellem 168 og 178.

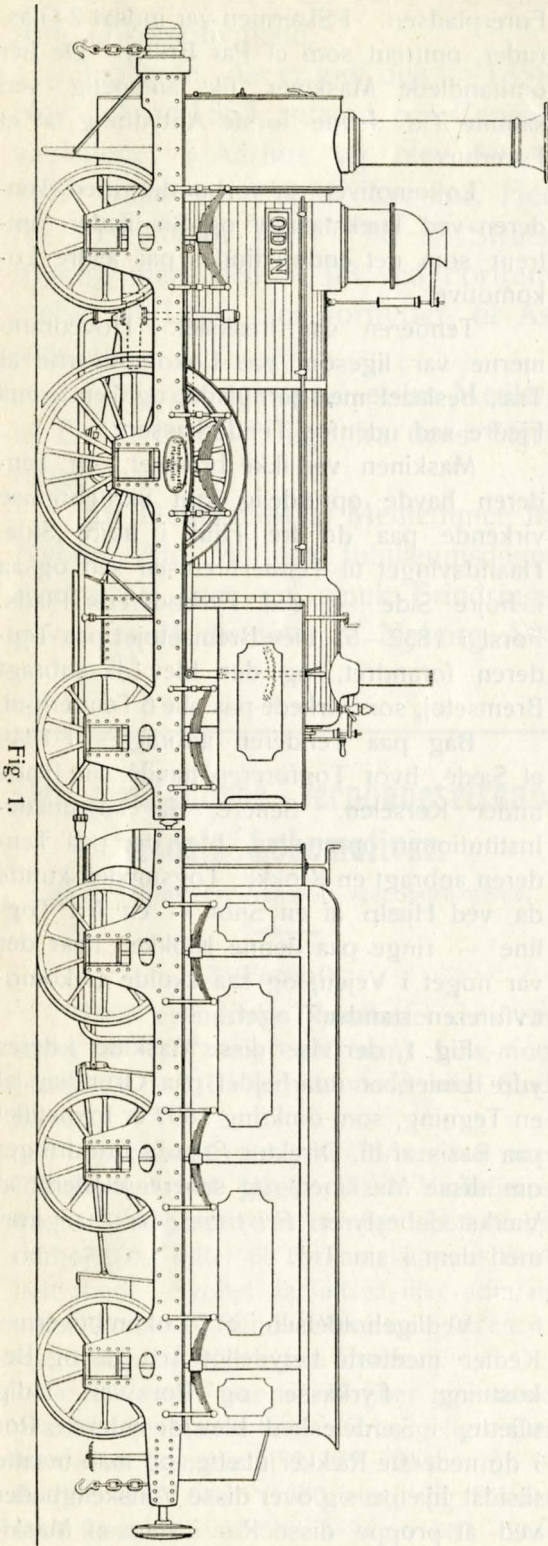


Fig. 1.

Endvidere blev der i »Sjælland«, »Korsør« og »Kjøbenhavn« sidst i 1848 indsat et Anker gennem Kedlen, da Fyrkasse-rørvæggen havde Tilbøjelighed til at bule ud, hvorved Rørene stadig blev utætte, og da de øvrige Maskiner efterhaanden viste samme Tilbøjelighed, blev alle 5 Kedler i Juli 1850 forsynede med 2 Ankre gennem Rørpartiet.

Den foran omtalte Konstruktion af Fyrkassbundringen viste sig at være meget slet og maatte med stor Bekostning forandres i de første Aar efter Ibrugtagelsen af Maskinerne.

De oprindelige Fyrkasser forfaldt forholdsvis hurtigt — allerede i den første Halvdel af 1848 havde »Odin«, »Sjælland« og »Danmark« Revner i Fyrkasserne. Mulig staar dette i Forbindelse med den Brug, som Maskinerne var Genstand for i Tiden fra 20. Marts til 5. April 1848. I Anledning af det slesvig-holstenske Oprør og de dermed forbundne »Stafetkørsler« og Militærtransporter holdt Maskinerne under Damp i hele det nævnte Tidsrum og kørte 223 »Stafetmil« med en Gennemsnitsfart af 8 Minutter pr. Mil.

Revnerne i Fyrkasserne blev lappede og stemmede, Rørene blev udvekslede i stort Antal, og Rørringene fornyedes; men selv efter større Reparation optraadte Utæthederne hurtigt igen. Endvidere var Fyrkassedækket i alle Maskiner efterhaanden blevet stærkt tilsat med Sten, og ved Udgangen af 1850 var de 4 af Maskinerne saa daarlige, at Fyrkasse- og Rørfornyelse var en Nødvendighed.

Man forsøgte først at købe Fyrkasspladerne fra Etatsraad Suhrs Kobberværk (det senere Frederiksværk Valseværk); men dette maatte opgives, og saa rejste Maskinmester Busse i Begyndelsen af 1851 til Udlandet og bestilte 1 Fyrkasse hos A. Borsig i Berlin. Den kostede 44 Thaler Courant pr. Centner (à 110 danske Pund) af Berlin (ca. 213 Kr. pr. 100 kg) og var bestemt for Lokomotivet »Kjøbenhavn«. Til »Odin« anskaffedes paa samme Vilkaar ny Fyrkasse fra Borsig nogle Maaneder senere. I 1852

kom Turen til »Danmark« og »Sjælland«. »Korsør« fik derimod først ny Fyrkasse i 1855, idet denne Maskine i Banens første Aar kun blev benyttet i ringe Udstrækning; den var jo overkomplet, da Banen blev aabnet for Drift.

Med den oprindelige Fyrkasse løb Maskinerne følgende Antal Kilometer:

»Kjøbenhavn«	indtil Decbr.	1850	65,085 km
»Odin«	- August	1851	83,917 —
»Danmark«	- Februar	1852	74,160 —
»Sjælland«	- April	1852	90,067 —
»Korsør«	- Maj	1855	77,370 —
eller i Gennemsnit			78,120 —

Samtidig med Fyrkassernes Fornyelse fik alle 5 Maskiner nye Messing-Kedelrør uden Lodning, nye Rørringe og Fyrkasseankre, Kedlerne blev lappede, og i »Danmark«, »Sjælland« og »Korsør« blev indsat en Smedejnsramme mellem Kedlen og Fyrkassen.

Fornyelsen af Fyrkasse og Rør kostede i Gennemsnit pr. Maskine ca. 7400 Kr. Heraf var Anskaffelsesprisen for Fyrkassen ca. 3100 Kr., for Rørene ca. 2900 Kr., Resten Arbejds løn.

Ved Ventiljusteringen i Maj, Juni og August 1847 blev det fastsat, at de frie Ventiler skulde justeres efter et Damptryk af 65 Pund dansk pr. □“ engl. (5 kg/cm²), medens de ufrie Ventiler skulde justeres efter 80 Pund Tryk.

Da Fyrkasserne imidlertid som ovenfor nævnt hurtigt begyndte at vise Svaghed, blev der et Aarstid senere stillet det Krav, at Damptrykket skulde sættes ned til 55 Pund dansk pr. □“ engl. Den kongelige Kommissarius stillede dette Forlangende, og Jernbaneselskabet maatte — alle Indsigelser til Trods — rette sig derefter. Uagtet det fra Maskinmesterens Side blev fremhævet, at en saadan Nedsættelse af Damptrykket var ganske unødvendig under Hensyn til Kedlernes Konstruktion og endvidere vilde modvirke en økonomisk Udnyttelse af Lokomotiverne, hvis Trækkekraft vilde blive reduceret med ca. $\frac{1}{3}$, var alle Indvendinger forgæves. At Jernbaneselskabet

var i høj Grad utilfreds med et saadant Paabud, der i høj Grad influerede paa Jernbanedriftens økonomiske Resultater, siger sig selv, og Direktionen giver da ogsaa sine mindre blide Følelser Luft i Driftsberetningen for Aaret 1848, i hvilken Direktionen med Hensyn til den betydelige Stigning i Kokesforbruget anfører, at »den væsentligste Indflydelse har dog det paa Foranledning af den Kongelige Commissarii tekniske Konsulent, først ved Jernbanecommissionen og senere ved Indenrigsministeriet, givne Tilhold at forringe det anvendte Damptryk med c. 10 Pd. pr. □“ udøvet, en Forringelse, der blev paalagt trods tidligere Bestemmelser og trods Bestyrelsens paa ansete, kyndige og praktiske Mænds Vidnesbyrd og Erklæringer støttede Indsigelser.«

Efter at Maskinerne havde faaet nye Fyrkasser, blev Trykket igen sat op til 65 Pund dansk pr. □“ engl. (5 kg/cm²) for de frie Ventilens Vedkommende og til 80 Pund for de ufrie Ventiler, og med dette Tryk kørte man saa for Resten af Lokomotivernes Levetid.

Paa en Tid, da Rensning af Fødevandet var en ukendt Ting, maatte Lokomotivernes Kedler naturligvis lide meget under de betydelige Mængder af Kedelsten, som det anvendte haarde Vand, man havde baade i Kjøbenhavn og Roskilde, aflejrede i Kedlerne og paa Fyrkasserne.

Ved Udtagning af nogle Rør i »Sjælland« i 1850 viste det sig saaledes, at Rør og Rundkedel var i den Grad tilsat med Sten, at man maatte nære den største Betænkelighed derved, og dermed opstod Spørgsmaalet om Anvendelse af Midler til Forebyggelse af Stendannelsen i Kedlerne.

Man prøvede da med et Afkog af Egebark — 15 kg knust Bark til 300 Liter Vand. 2—3 Spande af Ekstrakten blev hældt i Tenderens Vandbeholder Dagen før Udvaskningen, som paa den Tid foregik hver 3. Dag. Efter at Maskinen saa havde kørt 30—45 km, blev den hensat til Udvaskning. Dette Middel anvendtes i flere

Aar; men det forhindrede ikke Stendannelsen paa Fyrkassedækket. Man prøvede saa at overvinde denne Vanskelighed ved at banke Stenen ud; men ogsaa dette mislykkedes. En Mand kunde vel stige ned i Kedlen gennem Domen, men det var ham umuligt at udrette noget Arbejde i det snevre Rum, og hen til Fyrkassen kunde han ikke naa. Saa prøvede man — som det hedder i Datidens Beretning — »at anvende en Holmens Dreng paa 10 Aar, som var godt instrueret, til Rensning af Fyrkassen for Sten; men heller ikke dette lille Menneske var i Stand til at røre sig i Kedlen.«

For lettere at kunne rense Fyrkassedækket for Sten blev der da tilvejet bragt et Mandehul over Fyrkassen, og endvidere indrettedes 2 Rensehuller paa hver Side af Kedlen i Højde med Fyrkassedækket.

Egebarken — og forøvrigt ogsaa andre Midler, saaledes f. Eks. et Præparat, som kaldtes »Steenspiritus«, og som var prøvet paa Anbefaling fra udenlandske Baner — viste sig imidlertid virkningsløse. Disse Midler var — som Maskinmesteren skrev til den administrerende Direktør — »magtesløse imod dette ulyksalige Onde.«

Saa forsøgte man med Salmiak og ved Reparationerne med Udkogning af Kedlerne med fortyndet Saltsyre.

I Aarene efter 1855 forbrugtes betydelige Mængder Salmiak; man regnede, at Salmiakforbruget skulde svare til $\frac{1}{4}$ af Vægten af den fordampede Vandmængdes faste Bestanddele. Men heller ikke dette Middel virkede tilstrækkeligt, eftersom man af Frygt for Salmiakens skadelige Indflydelse paa Kedel og Fyrkasse ikke turde anvende saa store Kvantiteter, som man ansaa nødvendigt til Kedelstenens fuldstændige Fjernelse.

Ved at gennemgaa Beretningerne fra den Tid, faar man et levende Indtryk af den hidsige Kamp mod Kedelstenen, som dengang førtes.

Ved Roskilde—Korsør Banens Aabning i 1856 fik de her omhandlede Lokomotiver Station i Korsør som Varetogsmaskiner for Strækningen Korsør—Ringsted. I 1857 var Tjenesten paa Korsørbanen saaledes fordelt,

at Persontogsmaskinerne kørte hele Strækningen igennem, medens Varetogsmaskinerne altid skiftede i Ringsted, saa at Maskinerne i Kjøbenhavn stadig kørte Togene til Ringsted og tilbage, medens Maskinerne i Korsør kørte Togene frem og tilbage mellem Korsør og Ringsted.

Efter denne Kørselsfordeling løb Kjøbenhavns og Korsørs Persontogsmaskiner en Tur frem og tilbage den ene Dag, altsaa ca. 220 km — den anden Dag Udvaskning. Varetogsmaskinerne i Kjøbenhavn kørte i 2 Dage 2 Ture frem og tilbage imellem Kjøbenhavn og Ringsted, den tredje Dag foretoges Udvaskning. Fra Korsør kørte Varetogsmaskinerne i 3 Dage 3 Ture frem og tilbage imellem Korsør og Ringsted, og den fjerde Dag foretoges Udvaskning. Der blev altsaa kørt 250—280 km mellem hver Udvaskning.

Til Trods for alle Anstrengelser naaede man dog ingen Fremskridt med Hensyn til Kedelstenens Bekæmpelse. Man havde dengang intet andet Middel end Salmiak, og dette Middel var med god Grund frygtet; men den haarde Nødvendighed medførte alligevel, at Salmiakforbruget i 1857 blev forøget fra en Fjerdedel til Halvdelen af Vægten af den fordampede Vandmængdes faste Bestanddele — alene det nævnte Aar anvendtes 1573 Rdl. til Indkøb af Salmiak — og endnu saa længe som disse Maskiner levede, anvendtes store Mængder Salmiak til Forebyggelsen af Kedelsten.

Foruden Stendannelsen i Kedlerne har sikkert ogsaa Brændselets Beskaffenhed haft en væsentlig Del af Skylden for de hyppige Reparationer ved disse Maskiner. Det er nemlig paafaldende, at Risterammer og Ristestænger stadig maatte fornyes.

Da Maskinerne gik i Drift, var de forsynede med lange Ristestænger, som gik over hele Fyrkassens Dybde; men kort Tid efter blev Risterne forandrede, idet der blev indsat et Mellemstykke midt over Askekassen, hvorefter der anvendtes 46 Ristestænger af omtrent den halve Længde af den oprindelige. Det kan til Belysning af dette

Forhold anføres, at der i 1848 pr. Maskine blev repareret 102 bøjede Stænger og indsat 114 nye Stænger, med andre Ord, at der pr. Maskine behøvedes 5 Ristefornyer i 2 Aar. Riste-Mellemstykket blev i Reglen fremstillet af en kasseret Hjulbandage, som blev rettet ud og smedet i den rette Form; Bekostningen blev derved kun ringe.

Som Brændsel anvendtes Kokes, der kom pr. Skib fra England, og som lagredes i »Tolvkanten«*).

Man prøvede i Aarenes Løb forskellige Leverandører, men naaede kun undtagelsesvis at faa et tilfredsstillende Brændsel.

Koksene har uden Tvivl indeholdt en Del Svovl, som har haft sin Del af Skylden for de stadige Skader paa Fyrkasser, Kedelrør og Rister. I Juli 1854 var saaledes 3 af Maskinerne i Værkstedet for at faa repareret Fyrkassen og indsat et større Antal Rørringe, »formedelst Anvendelsen af slette Kokes«.

For at komme over disse Vanskeligheder blev der i 1856 afsluttet Kontrakt mellem Jernbaneselskabet og Handelshuset Kleudgen & Co., i Hamburg, hvorefter det nævnte Firma i Korsør (Banen fra Roskilde til Korsør var paa dette Tidspunkt aabnet) for egen Regning byggede Ovne til Brænding af Kokes og overtog Leveringen af Kokes til Jernbaneselskabet til en fast Pris. Banen erhvervede sig samtidig Adgang til at kontrollere Brændingen af Koksene og

sikrede sig regelmæssig Levering af gode, friskbrændte Kokes.

I 1858 anstilledes Forsøg med Anvendelsen af Wales-Kul og skotske Kul til Lokomotivfyring; men disse Forsøg fik ingen videre Betydning for de her omhandlede Lokomotiver. Medens man paa Banens øvrige Lokomotiver efterhaanden gik over til udelukkende Anvendelse af Kul, fyredes der paa disse Maskiner i deres seneste Aar med en Blanding af halvt Kokes og halvt Kul.

(Fortsættes).

Tjenstmand og Samfundsret.

(Fortsat fra Nr. 14).

Rigsdagsmand *Wetzel* (Nationalliberal)* udtalte bl. a.:

Funktionærer og Arbejdere i alle Brancher og Forvaltninger har henvendt sig til os med en Række Andragender om at faa Tjenst- og Hviletiden for Jernbanepersonalet reguleret ved Lov.

Mine Herrer! Jeg tror, at den for os liggende Statistik over den Tid, Lokomotivførerne overhovedet kan udholde Tjenesten, og deres gennemsnitlige Levealder — lad ogsaa Opgivelserne blive prøvede enkeltvis — har gjort et dybt og medfølende Indtryk.

Selv om disse Tal — og vi har ingen Grund til at tvivle — kun var tilnærmelsesvis rigtige, saa er det et virkeligt Memento for os til ikke med koldt Hjerte at lade dette Spørgsmaal og Andragenderne gaa upaaagtede hen.

Der bestaar ganske rigtig fra 1899 »Bestemmelser over Jernbanepersonalets Tjenst- og Hviletid«, der er reviderede i Aaret 1909. Der er underhaanden mellem Rigsjernbanedirektionen og de enkelte derunder sorterende Forvaltninger kommet friere Overensstemmelser i Stand. Disse Normalbestemmelser overholdes nu temmelig uregelmæssigt indenfor hver enkelt For-

*) »Tolvkanten« var i sin oprindelige Skikkelse en 2etages Bygning, som i den ældste Københavns Banegaards Tid laa ved Siden af Hovedbygningen over mod »Tivoli«; det er dens øverste Etage og Tagkonstruktionen, som nu staar paa Københavns Station. I nederste Etage havde man Brændselslager, og herfra blev Koksene baaret op paa den noget højere liggende Stationsplads. Etagen over Brændselslageret var Stationens Vognremise med Drejeskive i Bygningens Midte. I denne Vognremise, som ved en Tømmerbro var forbundet med Banegaardens Spor, henstilledes alle Personvogne efter endt Tur. Det er karakteristisk for Datiden, at Personvognene altid stilledes under Tag, naar de ikke benyttedes, enten i »Tolvkanten« eller i Banegaardshallerne, for at være beskyttede mod Vejrliget.

* Højrepartiet.

valtning. Her er man gaaet videre, lad os en Gang sige: i human-liberal Retning; her har man mere holdt sig til Normen og Minimumsgrænsen. Derfor opstaar der ogsaa mange Uensartetheder, der har en gensidig næsten jalousiagtig Selvovervurdering til Følge. Ingen vil være daarligere end den anden. Alene i saa Henseende, det tror jeg, vil det være en Fordel at faa indført en lovmæssig Regulering paa et ensartet Grundlag. Det vil næppe lykkes Lægfolk nogensinde at trænge ind i Mørket og Hemmelighederne af vort Jernbanepersonales Tjenst- og Hviletid. Formelt og paa Papiret er alt i Orden, og vi maa indrømme: udholdeligt. Men i den praktiske Gennemførelse fremkommer der Misforhold og Klager. Tjensttiden for de enkelte Dage viser sig at være større, end det fremgaar af Tjenstfordelingens Beregning. Nattjenesten bør være skarpt afgrænset — skal her henvise til Ansøgningerne ved Rigsposten og i Schweiz — bedre betalt. Desuden vilde det være særdeles ønskeligt, at den ugentlige Fridag ogsaa erstattedes som saadan og ikke bestaa i Brudstykker paa 2 efter hinanden følgende Kalenderdage, saaledes at der maaske kommer en Nattjeneste foran og en efterfølgende lang Tjenstinddeling bagefter. At Fridagen begrænses af 2 Frinætter, er Jernbanepersonalets Ønske. En Trediedel af de tildelte Fridage bør forlægges til Søndagene, og dette Ønske er ogsaa berettiget, thi kun om Søndagen hersker der i Almindelighed virkelig Ro. Endelig burde der alt efter Beskæftigelsens Art i Tjenesten ogsaa tildeles hver enkelt *en efter Tjenst-aarenes Antal stigende Rekreationsferie*.

Mine Herrer! Hvem der har faaet et Indblik indenfor en saadan Embedsmands Familieforhold — mange af os har vel nok haft Lejlighed dertil — og hvem der har haft Anledning til en Gang at tale med en Lokomotivfører, vil med Lethed kunne se, hvor udstykket og forskudt den daglige Arbejdsplan er, og hvor disharmonisk en saadan Jernbanemands Familieliv i Virkeligheden former sig. Den Stand, som først og fremmest har Ro og stærke Nerver be-

hov under Udøvelsen af sin Gerning, faar den allermindste Tid og Lejlighed til normal Hvile og Styrkning. Det er jo saaledes — det indrømmer ogsaa fuldt ud saavel Bestillingsmændene som Embedsmændene, at det er den stigende Hastighed i Trafikken, hele Jernbane- og Samfærdselsvæsenets særegne Stilling, som medfører en vis omvæltende Ordning af det daglige Liv. Dagarbejde og Nattesøvn, Søndag og Hverdag forbyttes ofte. Det ved og bærer vort Jernbanepersonale, jeg maa sige: med en vis mandig Stolthed og med en Selvstændighed, som vi kun kan vise Taknemmelighed for. De er ogsaa for største Delen paa en loyal Maade overbeviste om Autoriteternes gode Villie og indrømmer, at der i enkelte Forvaltninger allerede er foretaget mere, men i andre mindre Ændringer for at naa Overkommelighedens Grænser og saa vidt mulig opfylde de Ønsker, som før er omtalte.

Naar de nu har henvendt sig til os og forelagt os deres Ønsker, saa er de efter min Opfattelse i deres fulde Ret. Jernbanepersonalet indtager en ganske særlig Stilling, idet en vis Indskrænkning i deres statsborgerlige Rettigheder ikke er til at undgaa. De tager ikke Del i de mange forskellige Fordele, som de industrielle Arbejdere har ifølge den af Rigsdagen vedtagne Fabrikslov. De er, da Koalitionsretten nægtes dem, fordi de af naturlige Grunde selv giver Afkald paa Strejkeretten, henviste til, at de overordnede, Autoriteterne, har en fortrolig Følelse med dem og paa deres Side griber Initiativet til at afskaffe de under dem herskende Misforhold. Organet for saadanne Udtalelser er Arbejdsudvalgene, hvis Intelligens har vor fulde Sympati; men Organet, som fører disse Stemninger videre, er ogsaa Rigsdagsmændene samt Rigsdagen.

Udvalgsmedlemmet Bassermann indgav saaledes allerede den 3. December 1909 her til Rigsdagen følgende Andragende:

Rigsdagen vedtager at paalægge de forbundne Regeringer at udarbejde et Lovudkast, hvorved det tyske Jernbaneperso-

nales Tjenst- og Hviletid ordnes ved Lov.

Ifølge Kammerbeslutning af 7de Juli 1910 afslog den badiske Regering en selvstændig Behandling af dette Spørgsmaal med den Motivering, at det maatte være Rigsinstansens Opgave. Jeg ved ikke, om dette er Tilfældet. Det forekommer mig efter de Udtalelser, som den prøjsiske Statsminister fornylig fremsatte i Budgetkommissionen, hvor han talte om, at en Vedtagelse af et saadant Andragende kunde føre til betydelige Udgifter for Jernbanerne, at disse betydelige Konsekvenser, udtalt af den prøjsiske Jernbaneministers Mund, i første Linie maa søges i finansielle Grunde.

Mine Herrer, det vil være letfærdigt, dersom vi ikke med fuld Alvor optager disse Betragtninger. Vi erkender vel, at enhver Lettelse med Hensyn til Tjenst- og Hviletiderne fordrer ganske betydelige finansielle Ofre fra Forvaltningens Side. Men, mine Herrer, de fiskale Interesser har dog altid deres Grænser der, hvor det drejer sig om Livet og Sundheden, hvor det drejer sig om Paaskønnelsen af et saa stort og ansvarsfuldt Personales Interesse og Dygtighed ved Arbejdets Udførelse som netop det, vore Jernbanemænd har. Mine Herrer, Prøjsen lever i et Jubelaar; det har naaet en Rekord som aldrig før i Forrentningen af Jernbanerne med 677 Millioner Overskud og 252 Millioner Rengevinst. I Løbet af 30 Aar er Anlægskapitalen derved formindsket fra 10 til 7 Milliarder. Maaske er netop dette Jubelaar, det ønsker jeg at pointere, særlig egnet til at bede den prøjsiske Jernbaneminister om, naar han har undersøgt vore Jernbanemænds Ønsker, at lade disse gaa videre til sin Nabo tilhøjre, Præsidenten for Rigsjernbanerne, til hvem jeg maaske formelt burde have adresseret min Henvendelse, med en anbefaling. Som Repræsentant for den største Forvaltning hør han arbejde sammen med de andre Forbundstater og søge gennemført den foreslaaede Regulering af Jernbanepersonalets Tjenst- og Hviletid i saa vid en Udstrækning, som Tjenestens Beskaffenhed og Statens Finansforhold tillader det. Til Slut beder vi om, at Reguleringen af Jernbanepersonalets Tjenst-

og Hviletid ved en ensartet Lov for hele Landet med Velvillie maa blive taget under Overvejelse. (Fortsættes).

D. L. & L. F.

Hovedbestyrelsesmødet

den ¹⁸/₈ - 11.

Fraværende Lokf. C. Roosen og Lokfb. J. Søndergaard.

DAGSORDEN:

- Punkt I. Forhandlingsprotokollen.
- » II. Forhandlingsretten.
- » III. Rejsestipendierne.
- » IV. Svar paa Andragender.
- » V. Lokomotivfyrbødernes Pensionsafdrag.
- » VI. En Tjenstsag fra Korsør.
- » VII. En Forbundssag.
- » VIII. En Sag fra Struer Afd.

ad Punkt I.

Forhandlingsprotokollen oplæstes.

ad Punkt II.

Da de Forhandlinger, der hidtil har været førte, endnu ikke har ført til noget positivt Resultat, vedtoges det, at Udvalget, der for D. L. & L. F.s Vedkommende bestaar af Formanden, Lokf. M. Mortensen, Es., og Lokfb. A. Olsen, Hg., skal udarbejde et Forslag, som forelægges næste Hovedbestyrelsesmøde.

ad Punkt III.

Der var indkommet Ansøgninger fra 13 Lokf. og 20 Lokfb.

Ved Lodtrækningen tilfaldt Stipendierne Lokf. O. Larsen, Kh., og Lokfb. O. V. Thorkildsen, Sg.

ad Punkt IV.

DE DANSKE STATS BANER.

GENERALDIREKTIONEN.

Kjøbenhavn B, den 4. August 1911.

Bilag.

Journal Nr. 16818.

(Bedes anført i Besvarelsen).

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 1. d. M. tilskrevet Generaldirektionen saaledes:

»I Anledning af det med Generaldirektionens Skrivelse af 19. Maj d. A. (10032) tilbagefulgte Andragende fra »Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening« om Forfremmelse til Lokomotivførere af de Lokomotivfyrbødere, der til Stadighed udføre Lokomotivførertjeneste, skal man efter Modtagelsen af Generaldirektionens Skrivelse af 13. f. M. (15166) herved tjenstlig anmode Generaldirektionen om at tilkendegive Andragerne, at Rangertjenesten som hidtil i Almindelighed maa udføres af Fyrbødere, men at man for Togtjenestens Vedkommende vil have sin Opmærksomhed henvendt paa, at de paagældende Fyrbødere forfremmes til Lokomotivførere i det Omfang, dette kan ske uden at medføre Ulemper, for saa vidt angaar god Udnyttelse af Personalet.«

Hvilket herved meddeles.

Ambt.

J. Harhoff.

Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening.

DE DANSKE STATSBANER.

DIREKTØREN FOR MASKINAFDELINGEN.

Kjøbenhavn B, den 28. Juli 1911.

Journ. Nr. M. 4592.

(Bedes anført ved Besvarelse).

Til

Hr. Lokomotivfører Chr. Christensen,
Esbjerg,

p. t. Formand for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

I Anledning af det af Foreningen under 7. f. M. fremsendte Andragende om, at Pladserne som Rangerførere paa de Stationer, hvor der kun findes Rangerpersonale, maa blive opslaaede ledige, meddeles, at man forsøgsvis vil træffe Foranstaltning til, at Opslag om ledigblevne Pladser af ovennævnte Art udsendes til alle Depoter, men Pladserne kunne kun ventes besatte med den Ansøger, der af Hensyn til Tjenestens Tarv maa anses for bedst egnet til at bestride den, og man kan saaledes ikke lade Ancienniteten være ene afgørende, hvorhos bemærkes, at de saaledes ansatte Rangerførere ikke uden særlig tvingende Grunde

kunne vente at komme i Betragtning ved Besættelsen af ledige Rangerpladser ved andre tilsvarende Depoter.

A. Floor.

Sæby.

DE DANSKE STATSBANER.

DIREKTØREN FOR MASKINAFDELINGEN.

Kjøbenhavn B, den 1. Juli 1911.

Journ. Nr. M. 4591.

(Bedes anført ved Besvarelse).

Til

Hr. Lokomotivfører Chr. Christensen,
Formand for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening,
Esbjerg.

I Besvarelse af Deres Andragende af 7. f. M. meddeles, at man for Tiden ikke ser sig i Stand til at imødekomme dette, da det her tiloversværende Oplag af Tillæg til Lærebogens 1. Udgave kun udgør 10 Stk. Saafremt disse ønskes, bedes De meddele det hertil og samtidig udpege et tilsvarende Antal Lokomotivmænd, der efter Deres Skøn maatte have særlig Interesse af at erholde Tillæget; det tilføjes dog, at der i sin Tid, efter at den nye Udgave af Lærebogen var udkommen, gennem Maskinbestyrerne i Kredsene blev uddelt et stort Antal af omhandlede Tillæg til det Lokomotivpersonale, der — uden at køre med Lokomotiver Litra P — dog mentes at have Interesse for dem.

At skride til et Optryk af Tillæget paa nærværende Tidspunkt finder man ikke Anledning til; men da man staar overfor Anskaffelsen af en ny Type Persontoglokomotiver, der mulig vil gøre Udgivelsen af et nyt Tillæg, omhandlende disse Maskiner, ønskelig, vil man til den Tid eventuelt ogsaa optrykke Beskrivelsen af P-Maskinerne.

A. Floor.

Hersom.

De, som ønsker et af de 10 Eksemplarer, anmodes om at tilstille Formanden Meddelelse desangaaende.

ad Punkt V.

Det vedtoges at søge Spørgsmaalet grundigt belyst.

ad Punkt VI.

Formanden sender Sagen til Direktøren for Maskinafdelingen for derigennem at faa indledet en Undersøgelse.

ad Punkt VII.

Udgik af Dagsordenen.

ad Punkt VIII.

Toges til Efterretning.

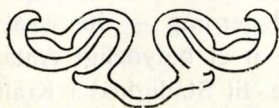
En Million Mark Erstatningskrav.

Den Snes Personer, der blev mer eller mindre haardt kvæstede ved Jernbaneulykken i Müllheim i Baden, og som derefter indlagdes paa Byens Hospital, befinder sig nu alle i god Bedring, saa at man ikke frygter for, at der skal indtræffe flere Dødsfald ud over de 15 første.

Iøvrigt forbereder Jernbanemyndighederne sig paa at tage Stilling til den lange Række Erstatningskrav, der vil blive rejst i Anledning af Ulykken. Det er ikke Smaasummer, det drejer sig om; efter hvad de tyske Blade meddeler, vil Kravene i alt løbe op til over 1 Mill. Mark, og efter Forlydende vil Jernbanemyndighederne tage det fornuftige Parti ikke at indlade sig paa langvarige og kostbare Processer, men uden videre anerkende og honorere alle berettigede og nogenlunde rimelige Fordringer.

Det har vakt udelt Tilfredshed, at man ikke har vist sig karrig ved Udbetaling af Belønning som Paaskønnelse for den under Katastrofen ydede Hjælp; saaledes har baade Brandvæsenet, Sanitetskolonnen og Soldaterne modtaget ret store Beløb til Fordeling, i alt nogle Tusinde Mark.

Det anses nu for udenfor al Tvivl, at det er Lokomotivføreren, der ved sin Forsømmelighed har foraarsaget Ulykken, og Sagen mod ham vil derfor gaa sin Gang.



Lokomotivføreren.

*En prøvet Mand, en praktisk Mand,
En Mand, der kender Pligten!
Er han, der staar ved Styr og Tand
Og hæmmer for Konflikten.*

*Et Ansvar stolt og stort han bær',
Naar Stemplets Slag udsendes,
Mens Farer lurur her og der,
Saa hver en Nerve spændes.*

*I Taagen tæt, i Skæbnens Vold,
Ved Nat i Stormens Tuden,
Naar Sneen hvirvles vild og kold
For Stævnen og mod Ruden.*

*Han staar paa Post og læner ud;
Det smælder; Synet blændes,
Og bider smertefuldt hans Hud. —
»Men sejt og kækt han kendes«.*

*Naar Fyret vinker ham i Havn,
Da lettes Sindets Anker,
Mens Folket kranser stolt hans Navn
Med ærefulde Tanker.*

N. Hammer,
Lokomotivfyrbøder.

Forslaget „Lokomotivassistent“.

Da Spørgsmaalet om den bedst mulige Form for en eventuel Navneforandring for en Del af eller alle Lokomotivfyrbødere af Hr. C. H. indlededes her i Bladet med Forslaget »Lokomotivmedhjælper«, blev jeg noget — som for Resten flere er blevet — overrasket over, at dette, Navneforandringen, atter skulde sættes under Diskussion. Hr. C. H. ønskede en anden Benævnelse end Lokomotivassistent. Naar man erindrer, at Forslaget »Lokomotivassistent« ikke er et

Forslag, som skal behandles ved en kommende Generalforsamling, men derimod et Forslag, som er behandlet og vedtaget, saa mener jeg, har man — før man begynder saadanne Diskussioner — skyldige Hensyn at tage til vedtagne Foreningsbeslutninger, for husk, at Forslaget »Lokomotivassistent« ikke er noget nyt Forslag. Første Gang, det blev behandlet, var for 2¹/₂ Aar siden i Fredericia, og der vedtaget, og nu i Aar med en Bemærkning (se Referatet fra Generalforsamlingen) yderligere bekræftet vedtaget. Naar man saa endvidere erindrer, at dette Forslag i Tide — begge Gange — blev bekendt for de forskellige Afdelinger, saaledes at disse kunde tage Stilling til Sagen gennem deres Delegerede, saa maa man loyalt bøje sig for den Afgørelse, Generalforsamlingen traf. De enkelte, der ikke sympatiserer med den vedtagne Beslutning, maa jo dog stadig have for Øje, at den Stilling, som de valgte Delegerede indtager til de forskellige Forslag, i dette Tilfælde Forslaget »Lokomotivassistent«, altid kan betragtes som den raadende Flertalsanskuelse, og naar man saa ved dette, at Forslaget »Lokomotivassistent« paa to Generalforsamlinger er omdebatteret, turde man nok betragte det som uddebatteret. Forslaget til Navneforandring »Lokomotivassistent« er vedtaget, og skal derfor samtidig med »Udvalgets Arbejde for Lokomotivfyrbøderaspiranter« af Hovedbestyrelsen fremføres for Administrationen og Rigsdagen.

Det er ikke min Agt med ovennævnte eller efterfølgende at virke udfordrende mod nogen, lige saa lidt som jeg agter at uddybe den lidt uheldige Diskussion, som heldigvis er i Færd med at ebbe ud; men nu da Gemytterne synes at have raset ud, finder jeg Tidspunktet belejligt til at se Forslaget fra den Side, det bør ses, og den med Forslaget følgende Motivering. Den Fiksering af Forslaget, som enkelte mere eller mindre demokratiske Selvfornægttere har gjort sig skyldig i (maaske imod deres Villie), haaber jeg ikke skulde faa Betydning for Forstaaelsen af Forslaget hos vore overordnede. Forslaget »Lokomotivassi-

stent« er ikke et Udslag af en med vor Tid følgende snobbet Tendens, men derimod et Forslag, som gennem en velbegrundet Motivering er ført frem til Vedtagelse. Jeg har paa Generalforsamlinger gennem Forslagstillernes Motivering for Forslaget faaet den Opfattelse, at disse Mænd, som er gaaet i Spidsen for Forslaget, har været besjælede af ædlere Følelser og større Begreber for, hvad der gavnede Lokomotivpersonalet, end hvad der fra visse Sider tillægges disse. Det var Mænd, hvor Takt og Dannelse var udprægede Egenskaber, og som vel derfor havde den rette Forstaaelse af, hvad der gavnede og højnede, samtidig med, at de med deres Indlæg følte Tilfredsheden i Arbejdet for Opnaaelsen af en almindelig Retfærdighed for en stor Del af deres underordnede.

For at faa Forstaaelsen og Begrundelsen, hvori Retfærdigheden til Opnaaelse af en anden Stillingsbetegnelse ligger, maa man følge Lokomotivfyrbøderen og det Arbejde, der tildeles ham. Naar efter den nugældende Ordning Lokomotivfyrbøderaspiranten ansættes som Lokomotivfyrbøder, maa han i de første Aar udelukkende udføre Fyrbødertjeneste paa Lokomotivet, og han har som Følge af dette Arbejde ingen Krav paa anden Stillingsbetegnelse; men lidt anderledes begynder Sagen at stille sig, naar Lokomotivfyrbøderen har bestaaet Lokomotivførerprøven. Nu kan og bliver der givet ham Tilladelse til at fungere i en højere Stilling, og naar en Tjenstmand, ligegyldig hvilken Stilling han indtager, ved at gennemgaa en bestemt Prøve (stor eller lille) erhverver sig Ret og Tilladelse til at udføre et Arbejde, hvori overordnede bestaltes, og udfører dette, da er derimod den underordnedes assisterende Arbejde inde.

Men skete dette kun undtagelsesvis for Lokomotivfyrbøderens Vedkommende, vilde noget saadant blive ganske ubemærket, og derfor heller ikke blive Aarsag til Forslag i ovennævnte Retning. Men det er en Kendsgerning — her skal ikke nævnes Tal — at et betydeligt Antal Lokomotivfyrbødere til Stadighed i Kraft af deres

Anciennitet til Trods for den Stillingsbetegnelse, de bærer, udfører Ikke-Fyrbøderarbejde paa Lokomotiverne, og naar man saa ved, at disse »Fyrbødere«, der Aar igennem udelukkende beskæftiges med Førertjeneste, ikke er og regnes mere, ja, endog af mange overordnede ikke vurderes bedre (Arbejdets Værdi) end den nyansatte, saa er Kravet fra disse Mennesker om en passende Stillingsbetegnelse for det Arbejde de udfører, efterhaanden og med Tiden traadt stærkere og stærkere i Forgrunden.

De, som er kendt med de faktiske Forhold, vil ogsaa kunne indse, at med den Udvikling, som Lokomotivpersonalet har Udsigt til at blive underkastet, vil Trangen til Navneforandring (en eventuel Overgangstilling) blive en uomstødelig Kendsgerning.

Endnu kun dette sidste: Hvorfor Betegnelsen »Lokomotivassistent« tiltrods for flere Forslag i anden Retning stadig har været den dominerende, søges sikkert i, at man saa vidt muligt vilde undgaa fastslaaede Stillingsbetegnelser, hvori fandtes Ordet »Fører«, da dette muligvis for enkeltes Vedkommende vilde have en uheldig Virkning. Derfor, de af Lokomotivpersonalet og de af vore overordnede, som er interesserede i at faa et veluddannet Personale, støtter Forslaget »Lokomotivassistent«, da dette Forslag danner et Led i Bestræbelserne i den Retning.

R. L.

Forskelligt.

Der vil, efter hvad der meddeles Dagspressen, blive prøvet med 3. Klasses Sovevogne paa Strækningen Gjedser—Berlin. Orehovedfærgeren antages ikke at have Plads til Sovevogne; men da de rejsende sjældent sover mellem Kjøbenhavn og Orehoved, vil dette ikke lægge væsentlige Hindringer i Vejen. Paa de indenlandske Ruter kan Prøven ikke foretages, da Lillebæltsfærgerne er for smaa til at modtage yderligere Belastning.

*

*

*

Lancashire & Yorkshire Banerne i England har bidraget væsentligt til vor Kundskab om Værdien af Overhedning og Anvendelse af Compound Systemet til Lokomotivdrift.

Ved en Række Prøver med Compound Lokomotiver og almindelige Højtrykslokomotiver paa Basis af Tid og samlet Kul- og Olieforbrug pr. Tonskilometer viste det sig, at Compoundsystemet havde sejret i forøget Maksimumsøkonomi m. m. med 16,4 %.

Ved andre Prøver, anstillet med Lokomotiver uden Overheder, anlagt paa lignende Basis som i forrige Forsøg, var Forøgelsen for Overhederens Vedkommende ikke mindre end 34,1 %.

(Railroad Gazette).

Det skyldes jo hovedsagelig en elektrokemisk Virksomhed, at Kedler tæres indvendig, og man har derfor flere Gange søgt at overvinde denne Vanskelighed ved at lade elektriske Strømme opstaa i en saadan Retning, at de modarbejdede og neutraliserede den elektrokemiske Virksomhed.

Man har nu i den allersidste Tid anstillet nogle vellykkede Forsøg i Udlandet, og amerikanske Blade meddeler, at det kanadiske Jernbaneselskab indfører denne Form for Modvirkning af Lokomotivkedlernes Tæring. Strømmængden, der bruges, skal være ret minimal, saaledes at den kan praktiseres for en ringe Udgift.

Personalia.

Forfremmet er:

¹/₈ 11.

Haandvk. i 2. Kreds P. H. Petersen, til Lokomotivfyrbøder i Esbjerg.

Afskediget er:

³⁰/₅ 11.

Lokomotivfyrbøder A. J. Blak, Aarhus H., paa Grund af Svagelighed.

³¹/₁₀ 11.

Lokomotivfører C. Christensen, Thisted, efter Ansøgning og med Pension paa Grund af Svagelighed.

BRYGGERIET PHØNIX, Langgade 75 B.

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

Vi leverer aftappet paa Flasker vore Ølsorter 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, Sweater, 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

Gl. 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 Møbelforretning

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. månedlig.

Møbler forsendes overalt i Landet.

MARINE-ROM

Direkte importeret fra St. Croix. Pris 1 Kr. pr. Fl.

Sophus Sørensen, Montanagade 28, Aarhus. Tlf. 2268.

Afklippede Frimærker,

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

Viggo Gundel, Struer.

Bytning.

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



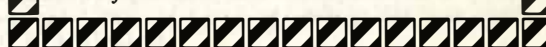
Brødr. Christiansen

55 Istedgade 55 Tlf. 2516

Trikotage- & Manufakturforretning

Maskinstrikkeri & elektr. Systue

Strømper forfædtes i Lobet af 2 Dage
Jernbanemænd 5 Procent Rabat



H. J. Hansens

Skræderforretning

38 Sønder Boulevard 38

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

Tandlægerne

Frøken Maria Bøving og Frk. Margrethe Mose

Vesterbrogade 66² Kbhavn. Telefon Vester 159 y

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.

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.

Køb Vin

hos Chr. Bertelsen, Sønder Boulevard 66.

Detailsalg til en gros Priser. Tlf. 3545.

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.

Maskinpersonalets Fruer ^{bør købe} **Deres Gatte** ^{hos} **Å. Bonnesen, Istedgade 98.**

NB. Naar denne Annonce medbringes, gives kontant 10 Procent Rabat.

Livsforsikrings-selskabet „DANMARK“

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefritagelse ved Invaliditet ved Henvendelse til **Overinspektør F. Rasmussen**, Arkonagade 22³, Tlf. Vester 677 — **H. P. Mortensen**, Asger Ryggsgade 4³, Tlf. Vester 1480 y, 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 4³ tv. Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.