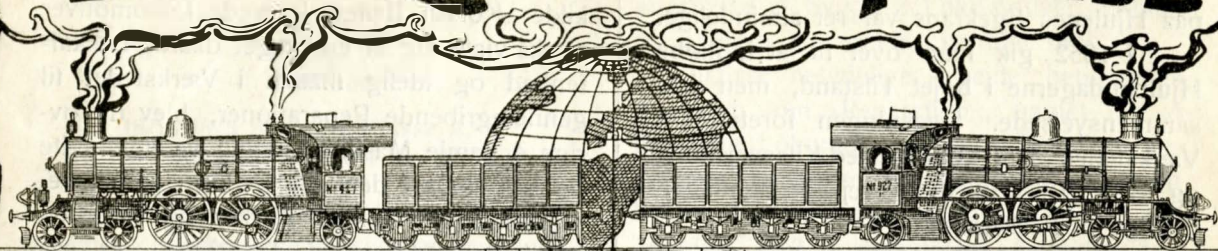


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

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

Nr. 18.

15. September 1911.

11. Aarg.

Det sjællandske Jernbaneselskabs ældste Lokomotiver.

Af A. Ohmeyer, Assistent ved Statsbanerne.

(Sluttet).

Hjul og Hjulbandager var — som foran anført — af Smedejern, Navene af Støbejern.

Det bløde Jern, som anvendtes til Hjulbandagerne, gav naturligvis en kort Løbetid mellem hver Hjulafdrejning. De med Maskinerne leverede Drivhjulsbandager løb 23,250—44,250 km inden første Afdrejning; men efter at Hjulene var afdrejede første Gang, sank Løbetiden stærkt. Mellem første og anden Afdrejning kørtes kun 14,250—30,750 km, og derefter gik det yderligere stærkt nedad; ved 3., 4. og 5. Afdrejning var Løbetiden kun 7,500—16,500 km.

I alt løb Maskinerne med det første Sæt Drivhjulsbandager 103,538, 103,415, 89,197, 65,385 og 56,302 km, hvilket alligevel var en betydelig Løbetid i Sammenligning med de senere Bandager, som blev paalagt.

Nye Bandager, saavel til Lokomotivhjul som Vognehjul, fremstilledes i Jernbane-

selskabets eget Værksted af Profiljern, som blev indforskrevet fra Kirkstall Forge i Leeds. Ved Udgangen af 1850, da det kunde forudses, at Bandagefornyelser snart blev nødvendige, blev der fra nævnte Værk anskaffet 6 Stænger Bandagejern i afskaarne Længder paa 16' 9" (5105 mm) til Drivhjulsbandager og 12 Stænger Jern i Længder paa 11' 9" (3581 mm) til For- og Baghjulsbandager. Jernets Tykkelse var 2" à 2¹/₈" (51—54 mm). Bandagerne blev bøjede, sammensvejsede ved Kilesvejsning og paalagt i Jernbaneselskabets Værksted.

Disse Bandager holdt ikke nær saa længe som de oprindelige. Første Afdrejning maatte foretages efter en Løbetid af lidt over 22,500 km, de følgende Afdrejninger efter 7,500—14,250 km, og deres hele Levetid blev kun 39,750—57,000 km.

Grunden til denne kortere Løbetid var maaske til Dels den, at Skinnerne da var blevet slidt, og at Svellerne ikke mere var saa gode som nye, saa at det lette Spor (29 kg Jernskinner uden Laskeforbindelser) sandsynligvis laa daarligere end i Begyndelsen, navnlig naar tillige henses til Lokomotivernes meget betydelige Hjultryk.

Svejsstedet var disse Bandagers svage Punkt. Der opstod jevnlig Brud paa dette

Sted, og Reparationer med paafølgende Af-drejning og forøvrigt ogsaa Reparationer paa Hjulenes Egekrans var ret almindelige.

I 1852 gik man over til at indkøbe Hjulbandagerne i bøjet Tilstand, men ikke sammensvejsede. Svejsningen foretoges i Værkstedet, som tidligere ved Kilesvejsning, og først i 1854 fik man svejsede Bandager, færdige til Paalægning.

I Aarene 1858—1860, da Overgangen til Krupp'ske Støbestaal-Bandager fandt Sted, var de 5 Maskiner, hvorom der her er Tale, allerede i en saa daarlig Forfatning, at man ikke mente, at de kunde holde saa længe, at Støbestaal-Bandager paa Drivhjulene kunde opslides paa dem, og der blev derfor anskaffet sammensvejsede Kirkstall-Bandager af Puddelstaal til dem, idet disse Bandager var langt mere holdbare end de tidligere anvendte bløde Jern-Bandager uden dog at være væsentlig dyrere. Begrundet paa Hjulstjernernes daarlige Tilstand blev dog kun et af Drivhjulsætterne forsynet med Puddelstaal-Bandager.

Ved Bygningen af Lokomotiverne Nr. 1, 3 og 4 i Aarene 1863—1866 i Banernes egne Værksteder, hvortil saavidt gørligt anvendtes ældre Dele fra disse 5 gamle Maskiner, anvendtes ogsaa de gamle Hjulsæt.

Da Roskilde—Korsør Banen blev aabnet i 1856, var disse 5 ældste Maskiner til Trods for Fyrkassefornyelsen faa Aar i Forvejen dog i en temmelig daarlig Forfatning, og deres ringe Trækkeevne — paa Vestbanen 150 t, paa Nordbanen 50 t, med en Hastighed af 45—50 km pr. Time — gjorde dem mindre egnede til Bestridelsen af den voksende Trafik.

Nr. 2 »Kjøbenhavn« blev paa Grund af Kedlens daarlige Tilstand sat ud af den daglige Drift i 1856 og blev derefter mest benyttet til Fremførelse af Arbejdstog. Den havde til da løbet 157,342 km.

Vistnok særlig fordi de overhovedet ikke kunde undværes, eftersom 4 af de til Roskilde—Korsør Banen leverede Lokomotiver straks viste sig af en meget daarlig Beskaffenhed og idelig maatte i Værkstedet til gennemgribende Reparationer, blev de øvrige 4 gamle Maskiner stadig vedligeholdte og benyttede i den daglige Drift som Varetogsmaskiner mellem Korsør og Ringsted indtil Begyndelsen af Tredserne. At saa svage Maskiner dengang kunde bruges til Godstogskørsel karakteriserer, hvor ringe Datidens Godstrafik var.

Imidlertid — Kedler og Fyrkasser forfaldt, og Fornyelse af Cylindre, Styling m. m. blev en Nødvendighed. Maskinernes Løbetid nærmede sig ca. 200,000 km, og det kunde forudses, at de gamle svage Krumtapaksler kun kunde holde en kort Tid endnu. De smaa Tendere, hvis Vandindhold kun var ca. 4,5 m³, var ligeledes kassable.

Nr. 2 »Kjøbenhavn« blev derfor slettet af Driftsmateriellet i 1861, og i Sommeren 1862 opgav man helt at reparere 3 andre af disse Maskiner.

Nr. 1 »Odin«, Nr. 3 »Sjælland« og Nr. 4 »Danmark« blev sat ud af Drift ved Udgangen af 1862 og senere Nr. 5 »Korsør« sidst i 1864; i 1864 kasseredes den sidste af de 4 gamle Tendere.

Maskinerne havde da ialt løbet:

Nr. 1 »Odin«	220,507 km
— 2 »Kjøbenhavn«	190,882 —
— 3 »Sjælland«	196,687 —
— 4 »Danmark«	195,802 —
— 5 »Korsør«	201,092 —

De brugelige Dele af de kasserede Maskiner blev anvendte til Bygning af 3 Lokomotiver, som i Aarene 1863—1864 og 1865—1866 blev byggede i Jernbaneselskabets Værksted. De øvrige Materialier blev ophuggede og bortsolgte.

Lokomotiverne Type 1 A1 1846—1847.

Ombyggede 1864—1866.

- Nr. 1 Odin
- 3 Rota
- 4 Hildur

(1871—1875 betegnet Klasse A,
fra 1876 betegnet Klasse I Nr. 61—63).

Paa Foranledning af Jernbaneselskabets Direktion udarbejdede Maskinmester *Busse* i 1862 et Overslag over Bygning af et Lokomotiv under Anvendelse af de brugelige Dele fra det kasserede Lokomotiv »Kjøbenhavn«. Maskinmesteren beregnede Bekostningen til ca. 25,000 Kr., heri ikke medregnet Anskaffelsen af et nyt Drivhjul sæt.

Til trods for den dermed forbundne store Bekostning besluttede Selskabets Direktion i 1862, at der i Banens eget Værksted skulde bygges et Lokomotiv, og i Henhold hertil byggedes i Aarene 1863—64 den nye »Odin«.

Det nye Lokomotiv viste sig billigt i

Drift — navnlig var Brændselsforbruget ringe — og man bestemte sig da i 1865 til yderligere at bygge 2 Lokomotiver, »Rota« og »Hildur«, som blev færdige 1866.

Disse betydelige Arbejder betegnedes dengang som »Reparation«, uagtet der af de ældre Lokomotivers større Dele kun anvendtes Vangerne og Hjulene; det, man kaldte »Reparation«, var altsaa faktisk Nybygning af 3 Lokomotiver. Arbejdets betydelige Omfang vil fremgaa af de dermed forbundne Udgifter: »Odin« kostede 31,979 Kr., og »Rota« og »Hildur« tilsammen 49,553 Kr., altsaa i Gennemsnit 27,177 Kr. pr. Maskine.

Da man til de 3 nye Lokomotiver som nævnt anvendte de gamle Lokomotivers Vanger, maatte de nye Maskiner naturligvis i Hovedtrækkene komme til at ligne de gamle. Som det vil fremgaa af nedenstaaende Sammenstilling af de her omhandlede Maskiners Hoveddimensioner, var der da heller ikke stor Forskel paa dem.

Lokomotivet.

Sporvidde.....	4' 8 1/2" engl. (1435 mm)
Cylinderdiameter.....	15" — (381 —)
Stempelslag.....	20" — (508 —)
Diameter af Drivhjul.....	5' 0" — (1524 —)
— - Forhjul.....	3' 6" — (1067 —)
— - Baghjul.....	3' 6" — (1067 —)
Damptryk.....	7 kg/cm ²
Ildpaavirkningsflade i Fyrkassen.....	ca. 56 □' — (5,2 m ²)
— - Kedelrørene.....	— 704 □' — (65,4 —)
— total.....	— 760 □' — (70,6 —)
Risteflade.....	11,375 □' — (1,06 —)
Kedlens Diameter.....	3' 6" — (1067 mm)
Kedelrørenes Længde mellem Rørvæggene.....	10' 6" — (3200 —)
— Diameter udvendig..	2" — (51 —)
— Antal.....	128 Stkr.
Hjultryk, Drivhjul (Adhæsionsvægt).....	ca. 12,5 t
— Forhjul.....	— 5,5 -
— Baghjul.....	— 2,0 -
Vægt tom 18,3 t, tjenstfærdig.....	— 20,0 -
Hjulstand.....	12' 8" — (3861 —)
Længde over Bufferne, Lokomotiv og Tender.....	40' 4" — (12293 —)

Tenderen.

Vandindhold.....	5,3 m ³
Kulindhold.....	ca. 2 t
Vægt tom ca. 9 t, tjenstfærdig.....	— 16,3 -
Diameter af Hjul.....	3' 6" engl. (1067 mm)

Kedlerne til disse 3 Maskiner blev byggede af Firmaet D. Løwener & Co. i Kjøbenhavn, der ligeledes leverede 2 Tender-Vandkasser til »Rota«s og »Hildur«s Tendere.

»Odin«s Kedel blev bygget af Lowmoor Jernplade og betaltes med 65 Øre pr. Pd. — den vejede 8074 Pd.; det blev altsaa 5382 Kr.

og D. Løwener & Co. var forpligtet til paa betryggende Maade at dokumentere, at Pladerne leveredes af dette Værk og af den foreskrevne Kvalitet. Om selve Arbejdets Udførelse var det fastsat i Kontrakten, at Sadelplader og Dørplader skulde leveres i færdig tildannet Stand fra Værket. Endvidere var det foreskrevet, at Pladerne skulde kant-høvles paa de sammenstødende Kanter for-

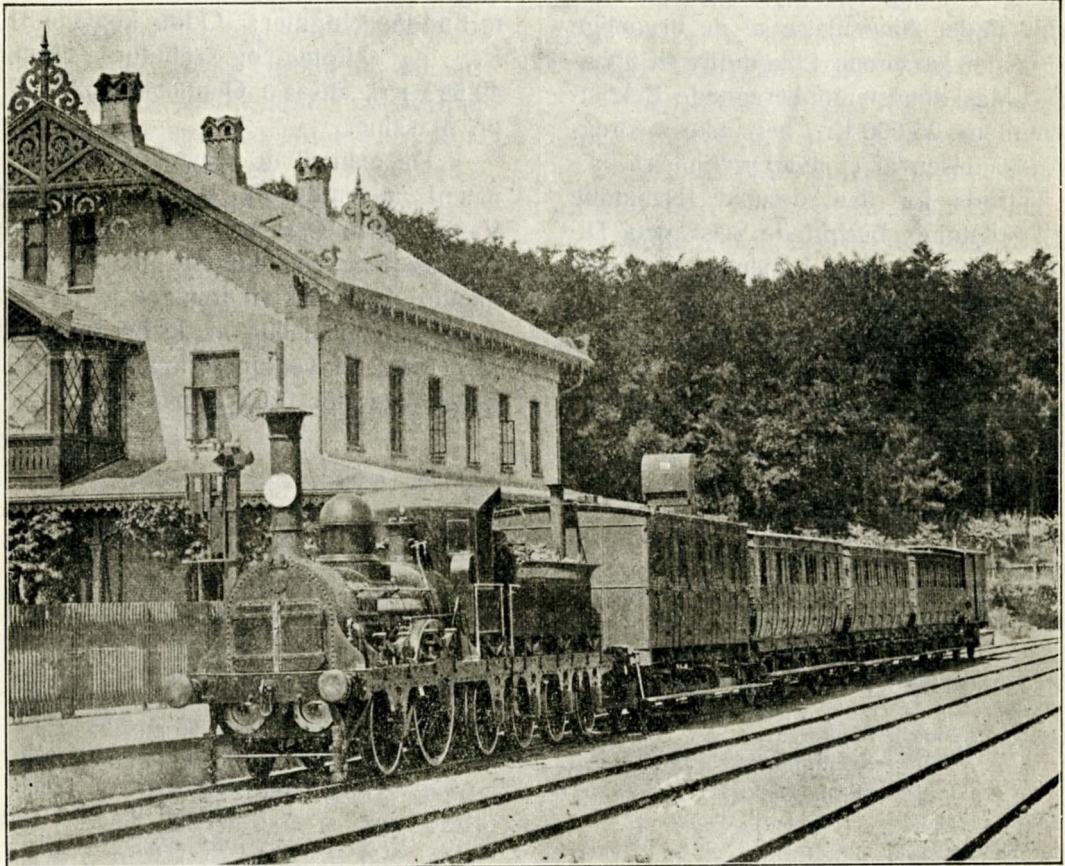


Fig. 2. Fra den gamle Station: Klampenborg.

Om Bygningen af de to andre Kedler (til »Rota« og »Hildur«) blev der oprettet Kontrakt med meget strenge Bestemmelser. Til Kedlerne skulde anvendes rhinske Plader; det var ved Kontrakten bestemt ikke alene, at Pladerne skulde købes hos Schulz Knautd & Co. i Essen, men tillige, at de skulde være af den Kvalitet, som var tilbudt Jernbaneselskabet fra nævnte Værk til en Pris af 54 preussiske Gylden pr. 1000 Pd.,

inden Tilpasningen, at alle Huller skulde bores o. s. v., og som Rettesnor gjaldt iøvrigt en af de gamle Lokomotivkedler, som blev stillet til Raadighed for Fabrikanten. — For disse Kedler betaltes 4880 Kr. pr. Stk.

Alle 3 Kedler var i det væsentlige ens og afveg kun uvæsentlig fra disse Lokomotivers oprindelige engelske Kedler. Kedlernes Længde var 10' 6" (3200 mm), den

indvendige Diameter 3' 6" (1067 mm), Pladetykkelsen i Rundkedlen $\frac{7}{16}$ " (11 mm), i Fyrkassekappen $\frac{1}{2}$ " (13 mm).

Plan 3 viser Tegningen til »Odin«s Kedel (1863). Det fremgaar af Tegningen saavel som af hosstaaende Fotografi (Fig. 2), at Domen paa denne Maskine var anbragt paa det midterste Kedelbælte. »Rota« og »Hildur« havde derimod Domen siddende paa Fyrkassekappen, og den ene Sikkerhedsventil sad paa Rundkedlens forreste Bælte (Fig. 3).

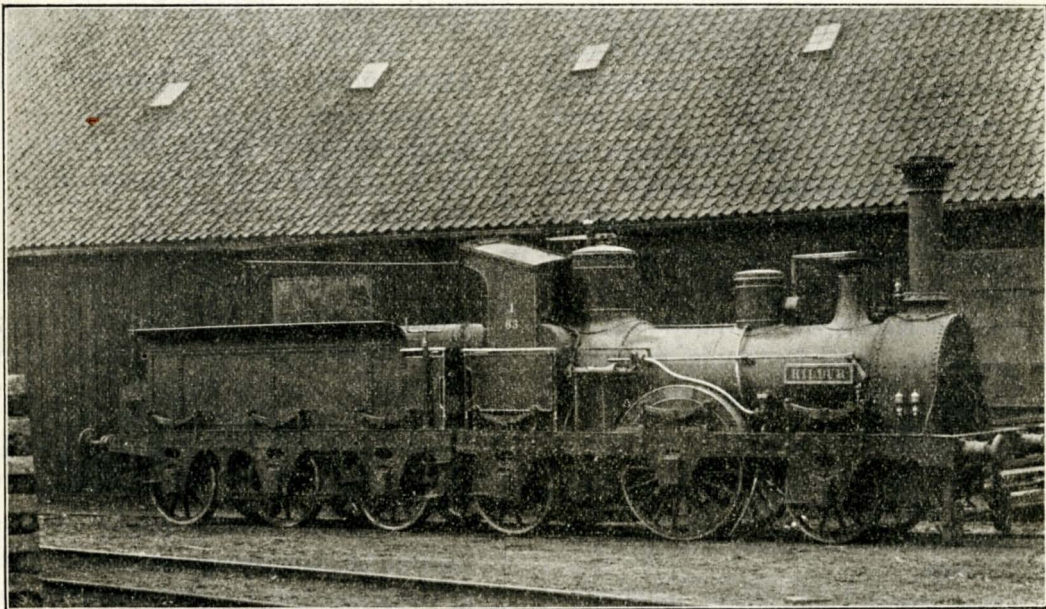


Fig. 3.

Fyrkasserne var af Kobber fra Heckmann i Berlin. Fyrkassen til »Odin« leveredes færdig samlet, til de 2 andre Fyrkasser indkøbtes Pladerne, der derefter blev samlede i Selskabets Værksteder. Fyrkassens Bredde var 3' 6" (1067 mm), Længden 3' 3" (991 mm), Pladetykkelsen i Rørvæggen og under Fyrdøren 1" (25 mm), iøvrigt $\frac{5}{8}$ " (16 mm).

Medens de oprindelige Kedler havde 178 Stkr. $1\frac{5}{8}$ " (41 mm) Messingrør, fik de nye Kedler 128 Stkr. 2" (51 mm) Rør af Jern, leverede fra England, idet man i Tredsernes Begyndelse indførte Jern-Kedelrør i alle de af Selskabets Lokomotiver, som fik nye Rør.

Ved Rørfornyelsen i 1869, da Jern-Kedelrørene havde maattet vige Pladsen for Messingrørene, fik »Odin« Messingrør, hvorimod de 2 andre Maskiner af denne Type i 1871—1872 forsynedes med ældre Jernrør med tilloddede Kobberstudser i den bageste Ende. I 1878 gik man derefter over til Anvendelsen af trukne Staalrør, men da »Rota« og »Hildur« ikke fik Rørfornyelse siden da, beholdt de de ældre Jernrør Resten af deres Tid.

Kedeltrykket blev fastsat til 100 Pd. engl. pr. \square " engl. (7 kg pr. cm^2).

Medens »Odin« ved Ombygningen blev forsynet med sine gamle Fødepumper, fik »Rota« og »Hildur« nye Giffards Injektører. Senere blev »Odin« (og maaske ogsaa de to andre Maskiner) forsynet med det saakaldte Kirchweger's Kondensationsapparat, som i Halvtredserne og Tredserne anvendtes meget paa Udlandets Baner, og som i 1860—61 var indført paa 14 af det sjællandske Jernbaneselskabs Lokomotiver.

Ved Hjælp af Kirchweger's Kondensationsapparat kunde Lokomotivføreren lukke en Del af Spildedampen ud i Tendervandet. I Dampudgangsrøret var anbragt et Spjæld, der kunde bevæges fra Førerpladsen. Naar

Føreren ved Hjælp af dette Spjæld formindskede Dampudgangen, gik en Del af Spildedampen fra Gliderkasserne gennem en Rørløbet tilbage i Tenderen, og gennem en Mængde smaa Huller i Røret gik Dampen ud i Tendervandet. Fødevandet kunde paa den Maade blive opvarmet til Kogepunktet, hvorfor Tenderens Vandrum var sat i Forbindelse med Luften ved et skorstenslignende Rør, gennem hvilket den ved Kogningen opstaaede Damp kunde undslippe.

Ved Anvendelsen af dette Kondensationsapparat mente man at opnaa to Fordele, nemlig Brændselsbesparelse og delvis Forebyggelse af Sten i Lokomotivets Kedel, idet Fødevandets stendannende Bestanddele delvis udfældedes i Tenderen. Der gik imidlertid kun nogle Aar, saa hørte man ikke mere om disse Apparater — hverken Pumper eller Injektører kunde tage det stærkt opvarmede Fødevand — og man genoptog Forsøgene med forskellige Midler til Forebyggelse af Kedelsten. I Aarene 1872—1883 anvendtes mod Kedelsten et Middel, som kaldtes »Tanatrat«, og som kostede Selskabet 5—6000 Kr. aarlig.

Af de ældre Lokomotiver Nr. 1—5 anvendtes de gamle jernbeslaaede Trævanger samt Hjulene.

Disse gamle Hjul havde imidlertid i Aarenes Løb mistet deres oprindelige Cirkelform; de bløde Smedejerns-Hjulstjerner var blevne temmelig urunde, og man maatte stadig holde Lager af Puddelstaal-Bandager til disse Hjul, da man ikke turde anbringe de haarde Krupp'ske Støbestaal-Bandager paa de svage Stjerner.

I Sommeren 1866 knækkede den ene af de 5 gamle Krumtapaksler, efter at den havde løbet 136,453 km, og i 1867—68 blev de øvrige 4 Hjulsæt kasserede, idet man frygtede Akselbrud. Indtil December 1867 havde disse 4 Aksler løbet henholdsvis 194,828, 201,443, 202,784 og 210,177 km uden Brud.

Til Erstatning anskaffedes i 1868—69 3 Sæt Drivhjul fra Sharp Stewart & Co. (tidl. Sharp Brothers & Co.) i Manchester.

Hjulsættene kostede 1688 Kr. pr. Sæt uden Bandager.

Allerede i Oktober 1871 knækkede Akslerne i to af disse tre nye Hjulsæt; »Odin«s havde da kun kørt 80,472 km, »Rota«s, som holdt akkurat i 2 Aar, havde kun løbet 51,114 km. »Odin« fik saa en ny Aksel, ligeledes fra Sharp Stewart & Co.

De Sharp'ske Akslers Upaalidelighed førte imidlertid til, at man straks efter disse 2 Akselbrud anskaffede 3 nye Staalaksler fra Vickers; af disse fik »Rota« den ene straks (1872) — de to andre blev anbragt under »Hildur« i 1873 og »Odin« i 1874.

Det maa antages, at de Sharp'ske Aksler under de to sidstnævnte Maskiner er udvekslede, fordi man frygtede, at de skulde knække i Driften, og at man derfor har foretrukket straks at kassere dem, inden der skete Uheld.

Indtil 1867 havde disse Maskiner Puddelstaal-Bandager fra Kirkstall Forge; derefter anskaffedes samme Slags Bandager fra Phönix, der var billigere. De nye Hjulsæt, som anskaffedes i 1868—69, blev derimod forsynede med Støbestaal-Bandager fra Krupp.

Omtrent samtidig (1868) fik det sjællandske Jernbaneselskab de første Bandager af Bessemerstaal fra John Brown i Sheffield — vistnok som et Forsøg. I Aarene 1870—71 købtes Staalbandager fra Vickers, 1873—76 Bessemerstaal-Bandager fra Sandviken (Sverige) og fra 1877 Martinstaal-Bandager fra Phönix. Denne Udvikling har dog næppe haft Betydning for disse Maskiners Vedkommende; Maskinerne holdt jo ikke mange Aar og benyttedes navnlig mod Slutningen af deres Tid kun lidt, saa det maa antages, at de Krupp'ske Bandager holdt lige saa længe som Maskinerne.

Til Løbehjul og Tenderhjul anvendtes Puddelstaal-Bandager indtil 1872, da man gik over til svenske Bessemerstaal-Bandager.

Paa Grund af deres ringe Trækkeevne blev disse Lokomotiver saa godt som udelukkende benyttede til Bestridelse af Tra-

fikken paa Strækningen Kjøbenhavn—Klampenborg (aabnet 1863). Man regnede deres Trækkeevne til 175 t paa Vest- og Klampenborgbanen, 70 t paa Nordbanen; paa sidstnævnte Banestrækning blev de dog vist ingensinde brugt paa Grund af de stærke Stigninger.

I »Reglement for Kjørsel« af 15. December 1866 er Trækkeevnen for disse Maskiner angivet til 30 Aksler i »Tog, som fremskaffes med en Hastighed af 10 Minutter pr. Mil.« Og det var jo kun »små« Aksler i de Tider — Personvognenes Tara var 8—9 t, og Post-, Rejsegods- og Godsvognenes Bæreevne var i Gennemsnit kun ca. 6,8 t, Taraen ca. 4,7 t.

Fra Midten af Halvfjerdserne gik disse Maskiner ud af den regelmæssige Drift. Deres ringe Trækkeevne svarede ikke til Trafikkens voksende Krav, og fra denne Tid blev de sat fra Klampenborgtrafikken og anvendtes væsentligst som Arbejdslokomotiver paa det sjællandske Jernbaneselskabs Linier, ligesom de i ret stort Omfang benyttedes af Anlægsentreprenørerne for Kalundborgbanens, Frederikssundbanens og den østsjællandske Jernbanes Anlæg, idet Entreprenørerne lejede Lokomotiverne af Selskabet.

Maskinernes Hjultryk angives noget forskelligt gennem Aarene. Totalvægten for Maskinen i tjenstfærdig Stand angives til 20 t indtil 1880, derefter til 21,25 t, og Adhæensionsvægten, som i 1871 blev angivet

til 12,5 t, opførtes i Aarene 1872—80 med 10,0 t, derefter 11,25 t, uden at Aarsagen lader sig paavise.

Sikkert er det imidlertid, at man efter Forholdene forandrede Vægtfordelingen, idet man lagde noget af Hjultrykket fra Drivhjulene over paa For- og Baghjulene, naar Maskinerne skulde benyttes ved Anlæg af nye Baner. Vægtfordelingen findes paa den Tid angivet saaledes: Forreste Aksel 6 t, Drivhjulaksel 12 t, bageste Aksel 2 t; men disse Tal er næppe helt korrekte. Der er overvejende Sandsynlighed for, at Maskinerne oprindeligt vejede ca. 20 t, og at denne Vægt var fordelt saaledes:

Forreste Aksel 5,5 t

Drivhjulaksel 12,5 t

Bageste Aksel 2,0 t

Efter at Østsjællandske Jernbane var bleven aabnet for Driften (1879), laante denne Bane »Rota« og »Hildur« skiftevis, og fra 1880 havde »Hildur« fast Station i Køge som Reserve for Privatbanen.

»Odin« blev kasseret i 1876, »Rota« i 1882 og »Hildur« i 1888, idet man under Hensyn til deres hele svage Konstruktion og ringe Trækkeevne ikke mente at burde underkaste dem Hovedreparation. De to førstnævnte Maskiner blev ophuggede, »Hildur« blev solgt for 2710 Kr.

Det af disse Maskiner kørte Antal Kilometer udgjorde:

»Odin« 295,714 km

»Rota« 185,300 —

»Hildur« 184,702 —

Der er nu forløbet omtrent to Menneskealdrer, siden disse Lokomotiver kom til Danmark — det er derfor ikke underligt, at det Materiale, der har kunnet danne Grundlag for nærværende historiske Fremstilling, kun er meget sparsomt.

Naar det alligevel er lykkedes at samle en nogenlunde omfattende Fremstilling af disse Maskiners Enkeltheder, saa skyldes det særlig den heldige Omstændighed, at

daværende Maskinmester Busses tjenstlige — og væsentligst egenhændige — Korrespondance er bleven bevaret gennem Tiderne.

Det maa derfor fremhæves, at det i første Række skyldes Statsbanernes Maskinafdeling, som har tilladt, at dette Materiale blev benyttet, og Statsbanernes Generaldirektion, der har tilladt dets Offentliggørelse, at nærværende historiske Fremstilling er blevet til.

Imidlertid er det jo en Selvfølge, at det paa væsentlige Punkter har været nødvendigt at søge Støtte hos de Personer, som gennem Erindringen var i Stand til at give et Billede af Datidens Forhold. Blandt disse maa i første Række nævnes d'Hrr. Direktør *Busse* og Værkstedsbestyrer *Fristrup*, som med den største Beredvillighed har stillet sig til Raadighed med Oplysninger, baserede paa et indgaaende Kendskab til Maskinafdelingens første Periode, samt d'Hrr. Maskiningeniør *Wærum* og Lokomotivmester *J. Hansen*, som har ydet værdifulde Bidrag til nærværende Fremstilling.

Nordisk Lokomotivmands Forbund.

En Begivenhed, som har vakt Harme og Forbauselse indenfor vor svenske Broderorganisation og hos os med, er en Forfølgelse, som Jernbanestyrelsen har foretaget mod Svenska Lokomotivmannaförbundets Formand, Hr. Lokf. Hj. Molin, Stockholm. Ved en Beslutning af Jernbaneledelsen er Hr. Molin dikteret en Disciplinærstraf bestaaende af en Mulkt paa 3 Dages Lønfradrag for — klanderværdig Opførsel.

Aarsagen hertil er følgende:

Gennem lange Tider har det svenske Lokomotivpersonale nydt godt af en Bestemmelse om, at Fyrbødere, der tjenstgør som Førere, tilberegnes en Godtgørelse af Kr. 0,50 pr. Dag de tjenstgør som saadan.

Ved et Cirkulære (Ordre Nr. 774 af 2den Decbr. 1909) blev denne Godtgørelse indskrænket til kun at gøres gældende, hvis Førertjenesten varede mere end 15 Dage i Træk (mindre Afbrydelse end 3 Dage fra-regnet).

Lokomotivmannaförbundet maatte selvfølgelig varetage sine Medlemmers Interesser og indsendte til Styrelsen en motiveret Henvendelse om, at den tidligere Godtgørelse uanset Dagantal maatte opretholdes.

I sin Motivering af denne Henvendelse anførtes af Bestyrelsen bl. a., at man fandt

det urigtigt og uheldigt, at Fyrbødernes Stilling paa denne Maade skulde forringes. Desuden blev det paaapeget, at en Bestemmelse om mindst 15 Dages Tjeneste gav Plads for Tillæmpninger efter de overordnedes Forgodtbefindende, idet det var aabenbart, at en saadan Bestemmelse vilde indbyde til, at den enkelte Tjenstmands Interesser blev tilsidesat af Hensyn til Spareinteresser hos Distrikternes Befalingsmænd.

Denne Skrivelse til Jernbanestyrelsen var underskrevet af Hr. Molin.

Den kgl. Jernbanestyrelse indhentede de forskellige Distriktsforvaltningers Udtalelser om Sagen. Forvaltningerne har i Almindelighed i deres Udtalelser erkendt, at Forbundets Andragende var begrundet, og tillige anbefalet at gaa tilbage til den gamle Ordning.

Jernbanestyrelsen mente imidlertid, at det af Forbundsstyrelsen anførte om, at Cirkulære Nr. 774 og dets Bestemmelser gav Plads for Tillæmpninger efter de overordnedes Forgodtbefindende, var en Insinuation, som efter de indhentede Oplysninger ikke var bevist, og dikterede Hr. Molin en Disciplinærstraf.

Lokomotivmandsforbundet har indleveret en til Kongen stilet Henvendelse om Sagen med Andragende om, at den idømte Straf maa underkendes. Af Motiveringen i denne Skrivelse til Kongen hidsættes:

»Til en Begyndeelse gør vi gældende, at Jernbanestyrelsen gennem nævnte Beslutning saavel materielt som formelt har overskredet sin disciplinære Domsret.

I Deres kongl. Majestæts naadige Instruktion for Jernbanestyrelsen med underlagte Distriktsforvaltninger af den 31. December 1907 handler Afdelingerne 7 og 13 om Paatale mod Personalet og »dettes Ansvar for Tjenstfejl«. Som naturligt er, strækker den disciplinære Domsret sig ikke udover Forholdet i Tjenesten og hvad dermed er forbundet. Det i Rubriken til de nævnte Afdelinger anvendte Udtryk »Tjenstfejl« er en Generalbetegnelse for de forskellige Slags af disciplinære Forseelser, hvilke i §§ 79

og 113 gaar under Navnet: a) Tjenstfejl af mildere eller sværere Art eller b) klanderværdig Opførsel, hvilket sidstnævnte sidestilles med Tjenstfejl af mildere Beskaffenhed. Baade Sammenstillingen af Udtrykket »klanderværdig Opførsel« med »mildere Tjenstfejl« samt Henvisningen i anden Paragraph til Rettergangsførelse ved almindelig Domstol, saafremt Forseelsen indbefatter Brud mod almindelig Lov, synes os gøre det klart, hvad desuden ligger i Sagens Natur og almindelige Retsgrundsætninger, at en »klanderværdig Opførsel« for at medføre Disciplinærstraf maatte staa i en vis Forbindelse med selve Tjenesten eller have Sigte paa en Persons Stilling som Tjenstmand. Men i dette Tilfælde har hverken jeg, Molin, eller det Fagforbund, hvis Bud jeg udfører, handlet i Tjenesten eller ladet os komme noget til Last som Tjenstmænd. Hvad vi har gjort, er en simpel Fremstilling af et Lønspørgsmaal, og har denne, en legitim Fagforenings Fremstilling, krænket andres Ret eller paa anden Maade været retsstridig, saa maa denne Forseelse af vedkommende paatales ved den almindelige Domstol, og bør ikke foranledige til en administrativ Myndigheds Straffedom uden lovlige Former. At den for Jernbanestyrelsen gældende Instruktion ej heller gaar ud fra, at Indholdet i en Fremstilling fra et Fagforbund til Jernbanestyrelsen skal betragtes som Disciplinærforseelse, fremgaar forøvrigt af den Procesanordning, som Instruksen anviser. Denne stiller *dels* Tjenstmændene ved den centrale Styrelse direkte under dennes disciplinære Domstol og *dels* Distriktspersonalet, undtagen Cheferne, under vedkommende Distriktschefs eller Afdelingsforstanders Domsmyndighed i første Instans, med Appelret derefter til Jernbanestyrelsen. Da Styrelsen ikke har Domsmyndighed hverken over nogen Fagforening her i Landet eller over nogen af dennes Repræsentanter som saadan, maa man gaa ud fra, at Styrelsen har dømt mig, Molin, som Tjenstmand. Men som saadan sorterer jeg ifølge min Stilling i første Række under den *Distriktsforvaltning*, jeg tilhører, og kan

kun af denne som *første Instans* straffes disciplinært. Den i Instruksen foreskrevne Procesmaade er saaledes ikke bleven tilbørlig iagttaget. Men selve denne gennem Instruksen bestemte Ordning for Disciplinærdømmes Afsigelse viser tilstrækkeligt, at kun en saadan Fremgangsmaade af Tjenstmanden, som kan paadrage sig hans Distriktsforvaltnings Opmærksomhed og Paadømmelse, kan straffes som »klanderværdig Opførsel« og skal da ogsaa i første Linie straffes af denne Forvaltning.«

Efter nærmere at have fremholdt Uretfærdigheden af denne Straf og redegjort for Restforholdet mellem Tjenstmanden og hans Stilling som Formand for en Forening og desuden paavist Berettigelsen af selve Sagens Gang fortsætter Skrivelseren:

»Men endvidere bevirker Dommen uretmæssigt, at undertegnede Molin paalægges Ansvar for, hvad jeg udfører alene som en af Repræsentanterne for Sveriges Lokomotivmannaförbund og paa dennes udtrykkelige Befaling samt efter dennes Godkendelse af den almindeligt opsatte Petition om Ændring i Ordre Nr. 774. At nævnte Skrivelse fremkom efter behørig Vedtagelse indenfor Styrelsen, som udtrykkelig godkendte dens Indhold, fremgaar af vedlagte Protokoludskrift (Bilag 4). Formelt er jeg, Molin, straffet under Paaberaabelse af min Tjenstmandsstilling, men i Virkeligheden som synlig Repræsentant for en Fagorganisation, som benytter sig af sin lovlige Ret til at gøre Fremstilling i et Lønspørgsmaal. I saadant Tilfælde kan Udslaget, saafremt det mod Forventning skulde fastslås, føre til vidtgaaende og antagelig ikke paaregnede Konsekvenser. Det har fra forskellige Sider været udtalt som ønskeligt, at Tillidsmændene for Fagforeninger indenfor saadanne Omraader som Jernbanerne maatte tilhøre Personalet for selv at kende det Ansvar, som Tjenstmandsstillingen medfører, og rette deres Handlemaade derefter. Konsekvensen af denne Opfattelse tilligemed Erkendelsen af Foreningsretten maatte dog være den, at de ledende Mænd indenfor en

Fagforening ikke straffes som Tjenstmænd for, hvad de i Virkeligheden har foretaget sig som Følge af deres Stilling indenfor Fagforeningen eller efter Paalæg af denne. Respekteres ikke denne Særstilling, krænkes Foreningsretten, og Personalerne ved Jernbanerne og paa lignende Omraader tvinges til at ændre Ledelsen for deres Organisationer udenom det Ansvar, som Tjenststillingen medfører og ogsaa bør medføre, saa snart det gælder særskilt eller samlet Optræden i *Tjenesten*, men som heller ikke uden Fare for det almene Vel og særskilte Rettigheder kan strækkes derudover.

Under Henvisning til, hvad vi ovenfor har anført, andrager vi om, at den under tegnede, Molin, idømte Straf helt og fuldt maa underkendes, helst med en saadan Motivering, som giver Jernbanestyrelsen behørig Vejledning i Fremtiden for Udøvelsen af sin Myndighed i Disciplinærsager.«

Vi vil udtale vor Sympati for Hr. Molin og komplimentere Forbundsstyrelsen for dens udmærkede Indlæg til Forsvar for dens og Hr. Molins Stilling i denne Sag. Vi vil samtidig udtale Haabet om, at Konge og Regering er mere fornuftig end Jernbanestyrelsen.

En mærkelig Ordre.

Ved Udstedelse af Ordre og Instrukser for Personalet skulde man mene, at det var afgørende for Administrationen, at der i disse var en vis Kontinuitet til Stede, — medmindre man da vil bryde med tidligere Praksis!

I Juli Maaned d. A. har Lokomotivpersonalet modtaget et »Tillæg III til Bestemmelser for Lokomotivpersonalet« af følgende Indhold: —

Under Rangeringen med Togmaskiner paa Stationspladser skal Lokomotivpersonalet fra Førerpladsen være Rangerlederne behjælpelig med at holde Udkig.

Det er derfor forbudt Fyrbøderne at lempe Kul eller foretage andet opsætteligt Arbejde under Rangeringen.

Rent bortset fra, at sidste Stykke i visse Tilfælde aldeles ikke lader sig overholde, t. Eks. naar et Tog ankommer til en Station, og Fyrbøderen ikke kan naa Kullene, har man da Valget mellem enten at være Rangerlederen behjælpelig med Udkig og saa være i det Tilfælde at mangle Kul, Vand og Damp ved Afgangen og mulig derved paaføre Toget en Forsinkelse eller ogsaa at »overse« Ordren.

Det er et Særsyn, at Administrationen vedgaar sine Fejl. Da Rangerlokomotiverne saaledes skulde betjenes af een Mand, blev der fra Lokomotivpersonalets Side fremhævet det farlige heri; men der blev intet Hensyn taget dertil.

Omhandlede Ordres 1ste Stykke giver os imidlertid Oprensning, idet der med al ønskelig Tydelighed siges mellem Linierne, at det er uforsvarligt, at Lokomotiver, herunder ogsaa Rangermaskiner, betjenes af een Mand.

Erkendelse er smukt, selv om den kommer sent! Vi haaber da i nær Fremtid at se *alle* Maskiner betjente af to Mand.

Tjenstmand og Samfundsret.

Rigsdagsmand *Carsten* (Freisinnige Volks-Partei)*: Vi staar med Hensyn til Lokomotivførerne og en Række andre Tjenstmænd paa det Standpunkt, at Tjenst- og Hviletiden skal reguleres ved Lov. Chefen for Rigsjernbanen erklærede før, at han maatte indtage et reserveret Standpunkt hertil. Vi haaber tillidsfuldt, at Chefen med fuld Damp vil tage fat paa Spørgsmaalet, og at vi faar en tilfredsstillende Forklaring herover.

Hormann (Deutsche Volks-Partei)**: Jeg ønsker kun i Korthed at omtale Lokomotiv-

* Radikal Venstre.

** Moderat Venstre.

førernes Forhold, da de i deres Andragende har besværet sig over for streng Tjeneste og utilstrækkelig Hviletid. Under Debatten har der flere Gange været talt om disse Tjenstmænd, og der kan ikke indtrængende nok henvises til, hvorledes Sikkerheden i i Trafikken — altsaa Sikkerheden for det rejsende Publikum — er afhængig af, at disse Tjenstmænd ikke overanstreges. — Efter de Opgivelser, som findes i Andragendet, viser det sig, at Lokomotivførerne har at regne med 300 Timers Tjeneste om Maanedens.

Naar man beregner dette i Ugedage, saa viser det sig, at de daglig har ca. 11^{1/2} Times Tjeneste, og det er sikkert for meget for disse Mennesker. Der er i sin Tid offentliggjort en Statistik af Gehejmraad Dr. Schwechten over Sygdoms-, Døds- og Invaliditetstilfældene paa de præjssisk-hessiske Jernbaner og Rigsjernbanerne i Elsass-Lothringen for Aarene 1907 og 1908, som netop beviser, hvorledes Jernbanernes kørende Personale lider af Nervesygdomme og angribes af reumatiske Lidelser, hvor stærkt Levealderen for denne Gruppe Tjenstmænd forkortes.

Naar jeg — hvad forøvrigt allerede før af en Kollega for det nationalliberale Parti antydningssvis omtaltes — tager Statistiken for den af Staten akcepterede Hjælpekasse for tyske Lokomotivførere, der omfatter et Tidsrum af 11 Aar, saa viser denne som det i Andragendet hedder, *at de i den angivne Tid afdøde 1124 Medlemmer ikke har opnaaet en Tjenstalders af 19 Aar, medens den gennemsnitlige Levealder kun har udgjort 45 Aar 7 Maaneders og 20 Dage.*

Dette er allerede horribelt; men Sagen tager sig endnu værre ud, naar man hører følgende Tal: Af Statistiken fra den af Staten godkendte Forening for Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere fremgaar det, at de Aaret 1898 til inklusive 1907 afdøde i aktiv Tjeneste staaende 495 Medlemmer kun har naaet en Gennemsnitsalder af 38 Aar 5 Maaneders og 13 Dage. Det er betænkelige Tal, som her meddeles os og i Virkeligheden overordentlig beklageligt for de

betræffende Tjenstmænd. *Vi maa atter hen-vise til, i hvor høj Grad Jernbanernes Drifts-sikkerhed lider under, at de ansatte overbe-byrdes, hvorledes deres Sundhed undergra-ves, saa at de alt for tidlig bliver Invalides eller afgaar ved Døden.*

For saa vidt har dette ogsaa stor Be-tydning for vor Statskasse, idet vi maa tage i Betragtning, at vi alt for tidlig maa pen-sionere disse Tjenstmænd, fordi deres Sund-hedstilstand er utilstrækkelig. *Hr. Ministe-ren for offentlige Arbejder har ogsaa i De-puteretkammeret, henhv. i en Kommission, indrømmet, at det af en Centralforvaltningen tilhørende Statistik fremgaar, at af samtlige Lokomotivførere, som pensioneres, har kun 75 % højeste Pension. 75 % opnaar over-hovedet kun den højeste Pension.*

Mine Herrer! Det er virkelig overor-dentlig beklageligt for Tjenstmændene, og dette er et godt Bevis for, at disse alt for tidlig oplides. Der maa ikke spares paa Nervekraftens Bekostning, paa de betræ-fende Tjenstmænds Livskraft. Jeg ønsker ogsaa paa mine Meningsfællers Vegne endnu en Gang at henlede Opmærksomheden paa dette Punkt. Resolutioner har som Regel ingen særlig stor Værdi, men her vil jeg bede Hr. Ministeren for offentlige Arbejder om netop at holde denne Petition i Sigte.

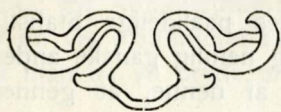
Statsminister *von Breitenbach*: Mine Herrer! Vi har beskæftiget os med dette Spørgsmaal i Finansudvalget, og jeg har der udtalt Ønsket om, at de Tilfælde, hvor Personalet, som det paaastaar, er bleven overanstrengt, maa blive mig forelagte. Efter vor aldeles paalidelige Statistik forholder Sagen sig nemlig ganske anderledes. Det fremgaar af denne, at gennemsnitlig pr. Maaned har kun en forsvindende Brøkdels af Lokomotivpersonalet, nemlig 4 pCt., over 10 Timers Tjeneste pr. Dag og da mellem 10 og 11 Timer, medens 50 pCt. af Per-sonalet har haft 9 til 10 Timer, 38 pCt. 8 à 9 Timer, og indtil 8 Timer 10 pCt., næsten 11 pCt. Det er Tal, som giver Anledning til Eftertanke overfor de Med-delelser, som opgives i Andragendet, og hvis Statistik er opstillet af Lokomotiv-

førernes Forening. Ikke desto mindre er jeg beredt til at undersøge, hvorledes og hvorvidt Talopgivelserne i Andragendet er korrekte.

Ligeledes maa jeg stærkt betvivle og gøre Indsigelse imod de Tal, hvoraf det fremgaar, hvor tidlig Lokomotivførerne trækker sig tilbage som Pensionister, og hvilken Procentsats af Lokomotivførerne, der opnaar den højeste Pension. Jeg har for mig liggende Tallene for de sidste 10 Aar indenfor Rigsgjernbanernes Omraade. Deraf fremgaar, at af 168 pensionerede Lokomotivførere har 145 opnaaet højeste Pension. Yderligere viser det sig, at af disse 168 Lokomotivførere er 53 frattraadt Tjenesten i en Alder af 60 til 65 Aar og 52 i 52 til 60 Aars Alderen. Det er Tal, som lyder helt anderledes end dem, som bekendtgøres i Statistikken.

Det er en Selvfølge og behøver for Resten ikke at udtales af mig, at vi skænker en saa vigtig Bestilling, som den, en Lokomotivfører og en Lokomotivfyrbøder indtager — paa Maskinen maa de udføre en svær Tjeneste, bære Ansvar for Millioner af rejsende, som kører over Strækningerne — vor største Opmærksomhed, og at vi stedse vil bestræbe os for at ændre Forhold, der giver Anledning til berettigede Klager, saa snart de kommer til vor Kundskab, hvilket ogsaa fremtidig vil ske.

(Fortsættes).



Jernbane-
funktionærer!
Ekstra Rabat!

5%

paa Herreklæder,
færdigsyede og efter Maal,
og

D. L. & L. F.

En Tak.

„Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening“ bedes modtage min bedste Tak for Opmærksomheden ved mit Jubilæum; særlig bedes Medlemmerne i Roskilde modtage min hjerteligste Tak for Udsmykningen af Opholdsstuen og for Gaven, der altid skal være mig en kær Erindring om en Organisation, hvoraf jeg altid vil vedblive at være Medlem.

Ærbødigst
Georg Andersen.

* * *

I Anledning af mit 25 Aars Jubilæum den 1ste August 1911 bringes herved alle Medlemmer af Helsingør og Hillerød Afd. min hjerteligste Tak for de smukke Gaver, som overrakte mig paa denne Dag, hvilke altid skal være mig i kær Erindring.

H. Larsen,
Lokomotivfører, Helsingør.

* * *

Til Medlemslisten.

Helsingør Afdeling:
Indmeldt.

Lokomotivfyrbøder Vilmar fra 1/8 1911.

Aarhus Afdeling:
Udmeldt.

Lokf. I. S. Michelsen fra 1/7.

Kjøbenhavn G. Afdeling:
Slettet for Restance.

Lokomotivfyrbøder I. K. V. Wagner
(Nr. 38).

For Kjøbenhavn G. Afd.

C. M. Christensen,
p. t. Formand.

Forskelligt.

Som en lille Kuriositet og et Bevis for, hvor klog man blev, hvis man skulde have sin Visdom fra Dagspressen, hidsætter vi et Udklip, der har cirkuleret i Landets Blade og endog er bleven slugt raat af et Jernbaneblad: —

Nye Kæmpelokomotiver, som skal arbejde ved overhededet Damp.

Efter at Statsbaneledelsen i længere Tid har forsøgt med de to store Lokomotiver, som har besørget Trafikken over Sjælland og Fyn, og som man anskaffede for et Aars Tid siden, er man gaaet til at indføre nogle flere af samme Størrelse og har i disse Dage bestilt to ny Kæmpelokomotiver hos et tysk Firma. I en Samtale med Trafikminister Th. Larsen fik „Kolding Folkebl.“ følgende Oplysninger om den ny Maskintype:

„Vi har foreløbig bestilt to som Prøve-maskiner“, sagde Ministeren, „og det er Meningen at sætte dem i Drift paa de jyske Baner fra Fredericia og nordover. De ny Maskiner vil komme til at koste 77,750 Kr. Stykket, og det er blevet gjort til en Pligt for Leverandørerne samtidig at levere os de fornødne Tegninger, saaledes at vi, hvis vi bliver tilfreds med Maskinerne, kan udbyde Licitation paa de kommende efter disse.“

„Bliver de ny Maskiner af samme Type som de nuværende Kæmpelokomotiver?“

„Nej, det gør de ikke! Den nuværende store Types Trækkekraft er meget god, men de arbejder ikke saa godt, som man havde ventet, og de er ikke saa holdbare heller. De ny vil komme til at arbejde ved overhededet Damp — et System, der gør dem særdeles holdbare*, og som vi allerede har haft Lejlighed til at prøve ved nogle *Rangermaskiner*,

* Udh. af Red.

vi har — og desuden er den ny Type prøvet paa de præjssiske Baner og anses der for særdeles god. Vi bliver derfor sikkert ogsaa nok tilfreds med den.“

Er der nogen Sandsynlighed for, at danske Firmaer ved en mulig senere Licitation over denne Type kan komme i Betragtning?“

„Det tror jeg ikke,“ slutter Ministeren. „Der er sikkert ingen af vore hjemlige Firmaer, der kan paatage sig Bygningen af saa store Lokomotiver.“

De sjællandske Statsbaners Lokomotivpersonales private Enkeunderstøttelses-Kasse.

Angaaende Forandring af Lovenes § 11 er der afgivet 77 Stemmer for og 42 imod Lovforandringen. *Lovene forblive altsaa uforandrede.*

Ved Valg af Bestyrelse for de næste 3 Aar fik Lokomotivmester Hansen 117 St., Lokomotivfører Roosen og Lokomotivfyrbøder C. V. Christensen hver 116 St. Lokomotivformand Clausen 4 St. og Lokomotivfører Pelsh 1 St.

Den forrige Bestyrelse er saaledes genvalgt, og Lokomotivformand Clausen er Suppleant.

Kjøbenhavn, den 25. August 1911.

Bestyrelsen.



10% paa Hatte, Lintøj, **Tøjhuset**
Undertøj og alle øvrige Artikler Vesterbrogade 17
indrømmes Dem! Kjøbenhavn B.

CARLSBERG PILSNER

VERDENS FINESTE PILSNER

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Nyborg ønsker at bytte med en Kollega i Frederikshavn, Aalborg eller Aarhus.

Billet modt. Red.

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 København. Billet modt. Red.

Afklippede Frimærker,

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

Viggo Gundel, Struer.

BREVPAPIR, MEDDELELSER OG KONVOLUTTER
MED



:: FORENINGENS MÆRKE ::

LEVERES TIL BILLIGSTE PRISER KUN AF

Lok.=Tid.s Bogtrykkeri, Fredericia.

Bytning.

En Lokomotivfører og en Lokomotivfyrbøder i Aalborg ønsker at bytte med Kolleger enten i Sorø, Assens eller Nykøbing F.

Billet modt. Red.

☐ Skotøjs-Forretningen Tektor ☐

anbefaler sig med smukt, solidt

Herre-, Dame- og Børne-Fodtøj

til Nutidens billigste Priser.

Husk **TEKTOR**, Stjernegade 17.

Helsingør.



Logi!=====Logi!

Husk Ølhallen

Gothersgade 32, Fredericia.

M. RASMUSSEN

Logi!=====Logi!

Skotøjsmagasinet BILLIGHEDEN

Sønder Boulevard 48,

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

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

Ottilia de Padua Reissig.

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.

Af betaling.

Al Herre- & Damekonfektion

leveres med

ugentlige eller maanedlige Afdrag.

Udbetaling efter Overenskomst.

Gode Varer og godt Arbejde garanteres.

1. Dannebrogsgade 1.

N. F. Lindblad.
 Nansensgade 5.
 København K.

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



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 Støvle”,

10 Istedgade 10.

3die Sted fra den ny Banegaard.



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, København

Filialer i alle større Provinsbyer

STORT
 UDVALG
 af Spisestue-, Dagligstue-
 og Soveværelse-Møbler.

Griffenfeldtsgade 41.

Telefon Nora 338.

Allt forarbejdes paa egne Værksteder



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 Guldsmed F. MICHEELSEN Sdr. Boulevard 34 billigst.

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 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.

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.

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

W. Mentzler & Co. Helgolandsgade 1. **Pianoer**
— TELEFON 7068 —
Billige Betalingsvilkaar. 20 Aars Garanti. Reparationer udføres. Brugte tages i Bytte.

Livsforsikringselskabet „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 Rygsgade 4³, 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 Rygsgade 4³ tv.
Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.

Stort Udvalg i alle
Slags Møbler
fra egne
Værk-
steder

L. C. Jensen & Hansens Møbel-Etablissement
Nørrebrogade 54

Garanti gives e
Afbe-
taling indrom-
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.