

# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE

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

Nr. 5.

1. Marts 1911.

11. Aarg.

## Moderne Jernbanedrift.

(Fortsat).

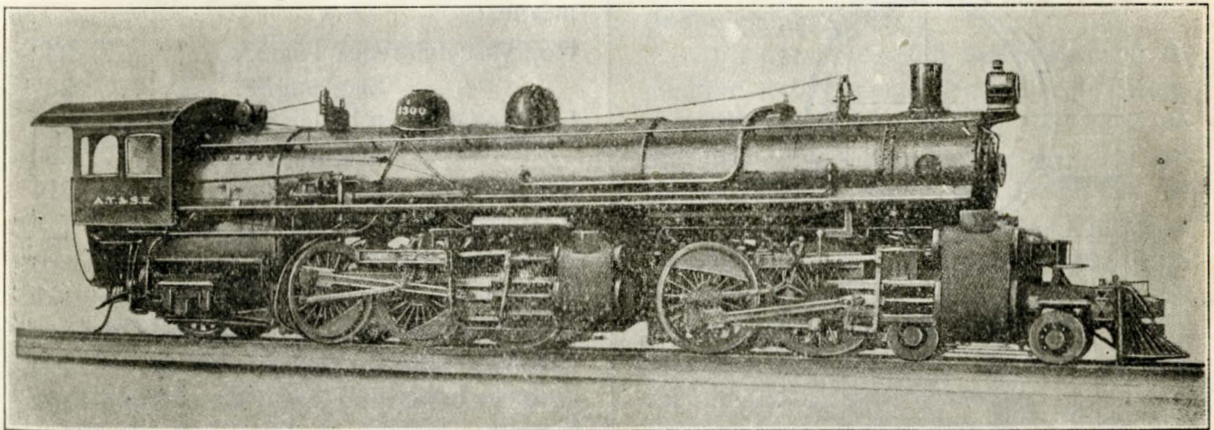


Fig. 1. Mallet-Articulatet (leddelt) Kompoundlokomotiv til Atchison Topeka og Santa Fé Banen.

Baldwins Lokomotivfabrik har fornylig leveret et større Antal Mallet Høj- og Lavtrykslokomotiver til Atchison Topeka & Santa Fé Banen. Bortset fra Detaillerne i deres Konstruktion, som opviser adskillige Nyheder, saa er disse Maskiner af en særlig Interesse, idet de er beregnet for Persontrafik. Trækkraften i Trækkrogen er 26,500 Kg., hvorfor disse Maskiner med Hensyn

til Vægt og Trækkekraft betegner et stort Fremskridt i Modsætning til de nuværende største og kraftigste Persontogslokomotiver i Amerika.

4-4-6-2-hjulstypen er benyttet ved denne Konstruktion og er saaledes fordelt, at Maskinen uden Besvær bevæger sig gennem ret skarpe Kurver. Den førende Bogie har et fast Centrum, saavel Driv- som Kob-



belhjul har Flanger, og Løbertrucken er af Rushontypen med udvendige Akselkasser. Afbalanceringen af den forreste Maskingruppe er aldeles som paa et almindeligt 8-hjulet Lokomotiv. Drivhjulene til den bageste Gruppe er derimod balanceret sammen med Løberbogien. Den leddede Sammenføjning af Rammerne er af samme Slags, som anvendes for de til Syd-Pacificbanen af samme Fabrikker leverede »Consolidation Mallet« Maskiner. For og Bag er forenet med en radial Støbestaalsstang.

Kedlen er forsynet med Fyrkasse af Jacob-Schupert Typen, til hvilken yderligere er føjet en Fødevandsforvarmer, to Overhedere — en for Højtryksdampen og en for Lavtryksdampen. Ved Fyrkassen af Jacob-Schupert Typen opnaas den Fordel, at Naglehovederne ikke direkte udsættes for Varmen fra Fyret. — Kedelrørene har en Længde af 19' og udmunder i et Røgstammer, hvis Længde er 10' og 9', og som i Forenden indeholder Fødevandsforvarmeren.

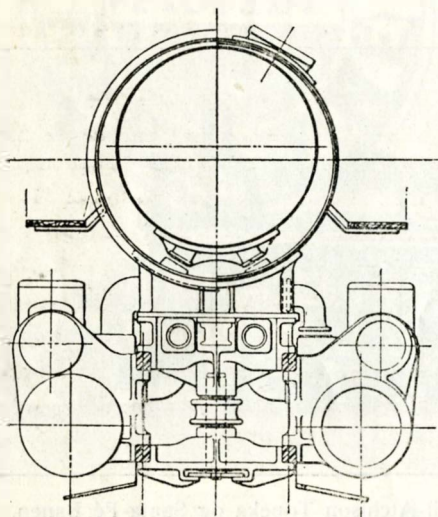


Fig. 2. Tværnsnit over Højtryks cylindrene.

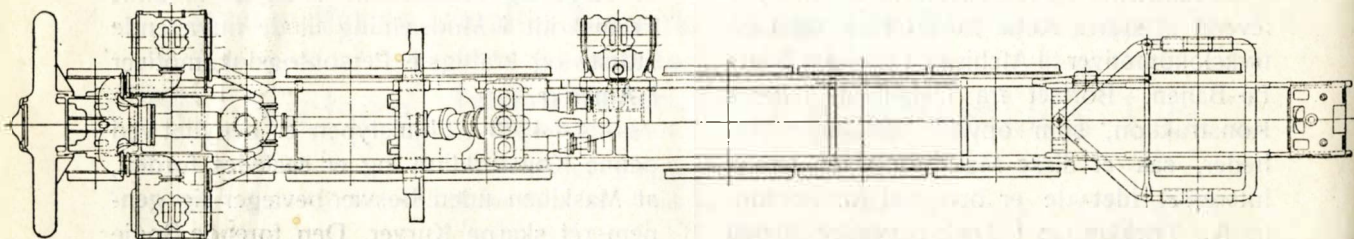


Fig. 3. Cylindrenes Placering og det forenede Rammeværk.

Vi skal i næste Nr. komme tilbage til Overhedernes særlige Konstruktion.

Brændselmet i disse Kedler er Olie. Brænderen er anbragt i Forkanten af Fyrkassen, og Olien føres gennem en Forvarmer, som ganske simpelt udgøres af et langt Rør, der er forsynet med Damptrøje. Disse Detailler er anordnede efter Jernbanselskabets egen Praksis. Domen er anbragt ret langt fremefter.

Korte Grenrør fører Dampen fra Højtryksoverhederen til en Stempelglider 13" i Diam. Udstrømningsdampen fra Højtryks cylindrene føres derefter gennem Lavtryks overhederen og derfra gennem et Recieverør, der ligger i Maskinens Midtlinie, til Lavtryks cylindrene. Stempelgliderne til Lavtryks cylindrene er 15" i Diam. Alle Glidere har indvendig Afskæring.

Gliderbevægelsen er Walschaerts og manøvreres med et Ragomels Gangskiftningsapparat.

Tenderen til disse Lokomotiver rummer 54 m<sup>3</sup> Vand og 18 m<sup>3</sup> Olie.

— Af de vigtigste Dimensioner skal nævnes:

Højtryks cylindrenes Diam.....	24"
— Slaglængde.....	28"
Lav — Diam.....	38"
— Slaglængde.....	28"
Kedelrørenes Antal.....	314
Ristareal.....	52,5 □'
Fyrkassens Hedeflade.....	202 —
Ildrørenes — .....	3275 —
Forvarmernes — .....	1279 —
Drivhjulenes Diam.....	73"
Forreste Løberhjuls — .....	31 1/4"
Bageste — .....	50"
Vægt paa de koblede Hjul.....	134 Tons
— - forreste Bogie.....	29 —

Vægt paa bageste Bogie . . . . . 25 Tons  
 Maskinens Vægt . . . . . 173,2 —  
 Totalvægt af Maskine og Tender  
 i tjenstfærdig Stand . . . . . 300 —

Til Sammenligning skal anføres, at de største danske Lokomotiver Littr. P. vejer 115 Tons i tjenstfærdig Stand.

Disse Lokomotiver er utvivlsomt en Epoke i det amerikanske Personlokomotivs Udviklingshistorie. Dette er ikke alene paa Grund af Typen og Størrelsen, men tillige paa Grund af de mange Kombinationer, der her er anvendte — i en Udstrækning som aldrig tilforn — af saadanne Indretninger, som bevisligt sparer saavel Brændsel som Vand, t. Eks. Fødevandsforvarmningen, Overhedning i anden Potens og Compound-systemet.

Maskinerne er konstruerede paa Grundlag af længere Tids Erfaringer med svære leddelte (articulated) Lokomotiver, og der er gyldig Grund til at antage, at Arbejdsresultaterne vil blive tilfredsstillende.

(Fortsættes).

## Forsendelsen af tjenstlige Skrivelser.

I Almindelighed regnes Statsbanerne som bekendt for at tilhøre Civiletaten, men ikke desto mindre ledes dens indre Organisation væsentlig efter Militæretatens Principer. Omend man selvfølgelig ikke maa være blind for, at der i en Institution, hvor ca. 12,000 Mennesker beskæftiges, maa findes bestemte Arbejdsregler, maa det dog beklages, at disse som Tilfældet er ved Statsbanerne hyppig har et stærkt militærisk Tilsnit, der bevirker, at det modsatte af, hvad Hensigten i Virkeligheden har været, gaar i Opfyldelse og kun vækker Utilfredshed iblandt Personalet.

En af de højst uheldige Bestemmelser, der endnu staar ved Magt fra fordums Dage, er Udsendelsen af tjenstlige Skrivelser, saasom Tilrettevisninger, Meddelelser ang. Idøm-

melse af Mulkter o. s. v. til Enkeltmand i uforseglet Tilstand. Og det samme bliver Tilfældet ved Personalets Indsendelse af tjenstlige Indberetninger, Ansøgninger, Klager o. s. v.

Forudsætter man, at der uvist af hvilken Grund indtræffer Forhold mellem en overordnet eller foresat og en underordnet Tjenestemand, som giver Anledning til, at den sidstnævnte fremsender en Klage over førstnævnte, da er det jo en Kendsgerning, at denne Klage paa sin Vej foruden at passere forskellige uvedkommende Øjne ofte tilsidst havner — hos Klagerens Modpart(!), hvor den gennemstuderer eller maaske afskrives og videresendes. I den mellemliggende Tid, indtil nævnte Klage naar tilbage til rette vedkommende, vil der med Lethed kunne indtræffe Forhold, som i høj Grad kan blive skæbnsvangre for Klageren, selv om han ogsaa har den soleklarest Ret. Betegnende i den Henseende kan saaledes nævnes et Tilfælde for en Del Aar tilbage, hvor en overordnet kategorisk erklærede: De kan jo klage, men heldigvis ser jeg den (Indberetningen) først.

En ligesaa uheldig Indflydelse kan det medføre for de paagældende paa de Steder, hvor Hjærterne er for smaa, eller med andre Ord: hvor der ikke udvises den fornødne Tavshedspligt. Med Lethed vil der kunne fremskaffes Eksempler paa, hvorledes denne eller hin Lokomotivmand med Bestemthed kan fortælle, at Kollega X har faaet følgende Skrivelse, eller har indleveret et Svar af nærmere angivet Indhold. Ja, man har endog oplevet Eksempler paa, at en Lokomotivmand efter Hjemkomsten fra Turen af sine Kolleger er bleven overrasket med den mindre glædelige Nyhed at være idømt en Mulkt af den eller hin Størrelse, en Irettesættelse o. s. v.

Det er indlysende, at slige Forhold aldeles ikke kan anses for tidssvarende og langt mindre retfærdige. Omend det vel ikke i alle Tilfælde kan tillægges den overordnede Skylden for de uheldige Egenskaber, som klæber ved det bestaaende System, bør man dog samtidig erindre, at Uskyl-



digheden endnu ikke er bleven som en Due iblandt Menneskene.

En Reform, som gaar i Retning af en Forbedring i disse Forhold, vil aldrig kunne forvolde Statsbanerne nogen særlig Udgift ligesaa lidt som Tidsspilde, hvilket en forhenværende Maskinbestyrer ogsaa i sin Tid beviste, idet denne, hvor det gjaldt særlige Tilfælde, tilstillede hver enkelt Mand af sit Personale sine Skrivelser i forseglet Tilstand.

Om vor nuværende Maskindirektør førte denne af en forhenværende Maskinbestyrer benyttede Ordning ud i Praxis, vilde dette sikkert blive modtaget med Taknemlighed og Velvilje af alle Lokomotivmænd, ligesom Statsbanerne derved kommer et Skridt videre i Retning af en virkelig Civiletat.

*Emil Alsborg.*

## Lidt for meget af det — — —

Paa et midtjysk Depot hændte forleden den ækle Opdagelse, at fire medansatte i det forløbne Aar havde faaet flere Familiefripas udstedt end de normerede 24. Beløbene, som ifølge Revisionens Bemærkning var henholdsvis 32 Kr. og nedefter, skulde indsendes inden 24 Timers Forløb, desværre for vedkommende. Altsammen ganske naturligt, dersom Sagen ikke havde været denne, at de inden Udstedelsen af de sidste Friplas havde henvendt sig til Lokomotivformanden og faaet konstateret, at der endnu var nogle Stykker til Rest, inden de normerede 24 var opbrugte; selvfølgelig Forbavelse, — da Revisionens Bemærkning ankom. Paa Lokomotivformandens Kontor nyder en Depotarbejder, som er godt begavet i Skrivning, den Ære cirka 1 Time om Eftermiddagen daglig at bogføre det for Lokomotivformanden uoverkommelige, selvfølgelig ogsaa Friplasopgørelsen. Nu ved vi jo godt, at vi selv skal føre det nødvendige Regnskab angaaende de udstedte Friplas; men jeg synes dog, at to Mand paa et Kontor

burde regne rigtig, tilmed da Depotet hører til et af de mindre. Men selvfølgelig er det Depotarbejderens Sløseri, at Udregningen ikke er bleven rigtig, og jeg vil antage, at Lokomotivformandens Kontor i en nær Fremtid vil blive forøget med en Kontorist eller en Assistent, saa vi kan blive fri for den Slags Udgifter, som jo kan udvikle sig betydeligt, særlig hvis man samtidig skal betale halve Dagpenge for Afløseren paa Permissionen.

# D. L. & L. F.

Fra Formanden.

D. L. & L. F. afholder Generalforsamling i Nyborg Mandagen den 3. April 1911.

\* \* \*

## Gb. Afdeling.

Valg af Bestyrelse 1911:

Formand Lokf. C. M. Christensen  
Kasserer — A. Christensen  
Repræsentant Lokfb. C. Søndergaard  
Revisor Lokf. I. Grauballe  
— Lokfb. E. Møller

P. B. V.

*C. M. Christensen,*  
Fmd.

Kjøbenhavn Gb. Afdeling har vedtaget at indsende nedenstaaende Forslag til Behandling paa Hovedgeneralforsamlingen. For at det kan nyde en indgaaende Behandling i Afdelingerne optrykkes det allerede nu.

## Forslag til Anciennitetsreglerne.

Punkt 1. *Regel ved beordret Forflyttelse.*  
Den paagældende bevarer alle Rettigheder; d. v. s., vedkommende skal paa det tilflyttede Depot i Tur i Henhold til sin Anciennitet, uanset om det maa blive nødvendigt at tage en anden Lok. mand ud af Tur.

Punkt 2. *Regel ved søgt Forflyttelse.*  
Den paagældende vil paa det søgte Depot være at regne som yngst i enhver Henseende med Hensyn til det Personale, der findes paa Depotet ved Ankomsten til dette.

Punkt 3. *Regel for Personale, der ved Forfremmelse forflyttes mod Ønske.*  
Den paagældende kan bevare sin Anciennitet paa et ved Forfremmelse søgt Depot, hvis han paa det tilflyttede Depot senest Aarsdagen efter Forflyttelsen indgiver Ansøgning paany om Forflyttelse til dette Depot. Forsaavidt den paagældende ikke kan opnaa Forflyttelse, men derimod kan arrangere sig ved Bytning til bemeldte søgte Depot, bevares ligeledes Ancienniteten.  
Det bemærkes, at Ansøgningen om Forflyttelse ikke maa tages tilbage.

Punkt 4. *Regel for Bytning.*  
De samme Regler gælder som anført under P. 2 med den under P. 3 anførte Undtagelse.

Punkt 5. *Regel for Besættelse af ledige Pladser i Ture, naar Valget er mellem Lok.mænd, der alle have søgt Depotet.*

Man henviser til den under P. 2 anførte Regel med den Bemærkning, at Ancienniteten gør Udslaget, naar Valget er mellem Lok.mænd, der samtidig er ankomne til Depotet.

Punkt 6. *Ansøgninger om Forflyttelse.*  
Man udtaler det ønskelige i, at Ansøgninger bevilges i den Rækkefølge, de indgaa.  
De kjøbenhavnske Depoter betragtes som eet, Aarhus Depoter ligeledes.

Fremsendt af  
*De kjøbenhavnske Afdelinger.*

\*

\*

\*

### **Foredrags- og Besøgsudvalget.**

De kjøbenhavnske Afdelingers Besøgsudvalg havde igennem Direktøren for Rigshospitalet opnaaet Tilladelse til at bese dette.

Lørdagen den 18. ds. Kl. 3 Em. samledes Medlemmer med Damer (ca. 100) i Rigshospitalets Gaard, hvor Overmaskinmesteren og to Undermestre stillede sig til de besøgendes Disposition for at forevise og forklare Hospitalets mange tekniske og hygiejniske Indretninger. Vi blev derefter delt i 3 Hold med hver sin Fører og begyndte vor Vandring i denne Labyrinth af Bygninger.

Efter det storslaaede Indtryk, som jeg antager, de fleste fik igennem Besøget, kan man vel nok sande, hvad Pressen skrev om Hospitalet før dets Aabning, at det var en af Verdens mest moderne indrettede Helbredelsesanstalter. Særlig maa man bemærke den enkelte, men dog samtidig bløde Stil, som Sygestuerne ere holdte i; disse ere nemlig alle byggede i Pavillonstil, og man vidste ikke, at man stod i en Sygestue, før man blev Patienten var, som laa i Sengen. Ligeledes var Sygeplejerskernes Spise- og Konversationsstuer noget af det mest fuldendte, indrettede med en sjælden hjemlig og hyggelig Smag, alt holdt i bløde og stilfulde Linier, saaledes at man kunde se, at der fra Statens Side var gjort alt muligt, for at Personalet i deres Fritid kunde faa Lejlighed til at udslette de ofte mange grelle Indtryk fra det anstrengende Taalmodighedsarbejde, som Hospitalsgerningen medfører. Ogsaa de to Auditorier, henholdsvis kirurgisk og medicinsk, maa særlig bemærkes, hvor dels medicinske studerende og ligeledes Sygeplejerskerne bliver underviste baade i Teori og Praksis. Disse Auditorier var byggede i teatralisk Form, saa at alle kunde se og høre, hvorom Forelæsningsen drejede sig; der fandtes desuden Apparater, saa at Forelæseren kunde demonstrere sine Forklaringer med Lysbilleder. Endvidere maa man bemærke den sindrige Maade, hvorved Luften i Stuerne bliver opvarmet. Dette sker nemlig i særlige Luftfiltreringskamre, som findes under Hospitalets Gaard, hvor Luften først



bliver filtreret igennem meget tætte Net af Tøj, saaledes at intet Støvgran eller Urenhed kan medføres til Stuerne, derefter bliver den ophedet til en passende Temperatur og derefter mættet med passende Fugtighed for at undgaa den Tørhed, som almindeligvis plejer at følge med Centralvarmeanlæg. Efter at have beset Vaskerierne og tilsidst Hospitalets smukke, lille Kirke tog vi Afsked fra denne saare vel indrettede Anstalt, dog i vort Indre følende en Glæde over, at man dog var bedst stillet, naar man ikke havde behov at komme der som Udnytter af dens Behageligheder og praktiske Indretninger.

Der er tilstillet saavel Direktøren for sin Venlighed som vore tre elskværdige og utrættelige Ciceroner for deres Ulejlighed en speciel Takkeskrivelse.

Maa jeg samtidig paa Foredrags- og Besøgsudvalgets Vegne rette en Tak til de mange besøgende, der var mødt trods det meget daarlige Vejr.

Kh. Gb., den 20/2 1911.

Paa Foredrags- og Besøgsudvalgets Vegne  
*Søndergaard.*

\* \* \*

### Østerbro Afdeling,

der iflg. Hovedgeneralforsamlings-Beslutning fra 1. Januar 1911 er bleven selvstændig Afdeling, har valgt til Bestyrelse for Aaret 1911:

- Hr. Lokf. J. Johansen, Formand  
— Lokfb. R. Lillie, Kasserer  
— Lokf. E. Poulsen, Repræsentant  
— Lokf. K. Hansen, Revisor  
— Lokfb. J. Ruelykke, —

I Anledning af, at Østerbro igen var bleven selvstændig Afdeling, afholdt Medlemmerne den 4. Februar et større Picnic. Festen, der begyndte Kl. 8 Aften og først sluttede langt over Midnat, forløb under den mest glimrende Stemning. Talerne for Organisationen, den nyoprettede Afdeling og det gode Forhold, som stadig hersker mellem over- og underordnede indenfor Afd. Ø., bør særlig fremhæves. Sluttelig skal meddeles, at Afdelingen havde den Ære og Fornøjelse at se som sine Gæster

Hr. pens. Lokf. N. Nielsen og Formanden for Kh. H. Afdeling Hr. Lokf. Mortensen. Endelig skal her fremsendes en Tak til de overordnede, som gjorde deres til, at saa mange kunde deltage i Festen. X.

\* \* \*

### Kalundborg Afdeling.

Generalforsamling afholdtes her den 12/2 1911. Til Bestyrelse valgtes:

- Lokf. J. Jørgensen, Formand  
Lokfb. Johansen, Kasserer (Genvalg)  
Lokf. R. Petersen, Repræsentant  
Lokf. Rønne og Lokfb. Bundgaard, Revisorer

Paa Forslag af Lokfb. Kuhn vedtoges det at ansøge om en Ordrebog til Fyrbødernes Opholdsstue.

Paa Forslag af Lokfb. Johansen vedtoges det at henstille til Hovedgeneralforsamlingen om at faa Tillæget til Maskinlæren uddelt til alle, som ikke er i Besiddelse af den nye Udgave af samme.

*J. Jørgensen,*  
p. t. Formand.

\* \* \*

### Nyborg Afdeling

afholdt d. 10. Februar Generalforsamling med følgende Dagsorden:

- Punkt 1. Godkendelse af Forhandlingsprotokollen.  
— 2. Godkendelse af Virksomheden.  
— 3. — - Regnskabet.  
— 4. Valg af Afdelingsbestyrelse.  
— 5. — - 2 Revisorer.  
— 6. — - Delegerede.  
— 7. Eventuelt.

Lokf. Bøckel bød Velkommen, oplæste Dagsordenen; den godkendtes.

ad 1. Forhandlingsprotokollen fra sidste Generalforsamling oplæstes og godkendtes.

ad 2. Efter at Formanden havde meddelt, hvad der var foretaget indenfor Afdelingen, godkendtes Virksomheden.

ad 3. Kassereren fremlagde Regnskabet for 1910, revideret og underskrevet af Revisorerne. Det oplystes, at Afde-

lingen havde haft en Tilgang af 2 Lokf. og 6 Lokfb. i Aarets Løb.

ad 4. Til Afdelingsbestyrelse valgtes:

Lokf. O. Bøckel, Formand

Lokf. F. Knudsen, Repræsentant

Lokfb. O. Lindhardtsen, Kasserer

Lokfb. Th. Jensen, Odense, Repræsentant

Lokfb. S. M. Jensen, Assens, Repræsentant

ad 5. Til Revisorer valgtes Lokf. P. Olsen og Lokfb. A. Gravesen.

ad 6. Til Delegerede valgtes Lokførerne F. Knudsen og O. Bøckel, Lokfb. O. Lindhardtsen og Lokfb. S. M. Jensen, Assens.

ad 7. Efter forskellige Udtalelser angaaende Opholdsstuerne Renholdelse m. m. anmodedes Bestyrelsen om at søge de forskellige Mangler afhjulpne. Efter flere tilfredse Udtalelser angaaende Afdelingens Juletræsfest, som under stor Tilslutning afholdtes den 21. Januar, anmodedes Festudvalget om at søge arrangeret et Torskegilde i nær Fremtid. Festudvalget lovede at tage Sagen under Overvejelse.

Hermed sluttede Generalforsamlingen.

*Osw. Bøckel.*

\* \* \*

### **Viborg Afdeling.**

Onsdag d. 1. Februar afholdt Viborg Afdeling sin aarlige Generalforsamling.

Til Afdelingsbestyrelse valgtes som

Formand Lokf. Engelhardt

Kasserer Lokfb. Lynggaard

Revisor Lokf. Mortensen

— Lokfb. Andersen

Suppleant Lokf. Markussen

Dagsordenen var:

1. Forhandlingsprotokollen.
2. Andragende angaaende Depotforstandernes Remisetjeneste i deres Fritid.
3. Formandens (Hovedbestyrelsen) aarlige Godtgørelse forhøjes med 50 Kr. aarlig.
4. Ændringsforslag til Kransekasseloven.
5. Forslag om Generalforsamlingens fremtidige Afholdelse.

6. Andragende om at faa bevilget 21 Permissionsdage aarlig.

7. Forslag om Rensningen af Maskinerne paa Viborg Depot.

8. Forslag om Reserven og Udvaskningen paa Viborg Depot.

9. Forslag angaaende Mergelkørslen.

10. Eventuelt.

Det vedtoges at lade Punkt 2, 3 og 6 behandle paa Hovedgeneralforsamlingen. De øvrige Punkter nød derimod en indgaaende Behandling, hvoraf særlig Punkt 9 maa fremhæves, idet der, som det paa Mødet blev oplyst, til Trafikpersonalet udbetaltes Timepenge for den samme Kørsel, som Lokomotivpersonalet kun fik Kilometerbetaling for. Følgen deraf havde været, at Lokomotivførerne efter ca. 17 Timers uafbrudt Tjeneste havde tjent knap 2 Kroner, medens Fyrb. kun havde haft 1 Krone i samme Tid.

Ret karakteristisk, men mindre flatterende for Statsbanerne var det, som en Taler oplyste, at Tugthusfangerne i Kølsen Mergelleje havde betakket sig for den Arbejdstid, som Lokomotivpersonalet havde. Fangerne har nemlig kun 9 Timers Arbejdstid.

At dømme efter de forskellige Udtalelser under Eventuelt syntes det, som om de indre tjenstlige Forhold i Viborg mellem nærmeste Overledelse og det underordnede Personale ikke staar paa Højde med andre af Landets Depoter. Forhaabentlig vil de kommende Tider bidrage til en Ændring i disse gensidige uheldige Forhold.

Som Delegerede til Hovedgeneralforsamlingen valgtes Lokf. Engelhardt, Herm. Ohlsen og Lokfb. Lynggaard, til Suppleant Lokf. Paulsen, Glyngøre.

Efter Generalforsamlingens Afslutning og efter, at Medlemmerne havde været hjemme og hentet deres Hustruer, mødtes de atter for at deltage i den aarlige Fællesspisning. Under Spisningen, hvor den bedste Stemning herskede, hørtes foruden en udmærket Underholdnings-Musik mange Taler samt Afsyngelsen af en af Hr. Lokf.



I. Larsen nedskreven Sang; denne gjorde megen Lykke og maatte synges da capo.

Efter Bordet dansedes der til Morgen, og da Frokosten var indtaget, skiltes vi, alle forvisset om at have tilbragt en fornøjelig Nat.

Hr. Maskinbestyreren havde været saa velvillig at fordele Tjenesten saaledes, at alle, der ønskede at deltage, kunde komme med.

\* \* \*

### Frederikshavns Afdeling

afholdt den 3. Februar sin aarlige Generalforsamling. Til Bestyrelse valgtes:

Lokf. J. A. Bech, Formand (Genvalg)

Lokfb. N. Voldby, Kasserer

— S. Hansen, Repræsentant

Til Delegerede valgtes Bestyrelsen.

Som Revisorer valgtes Lokf. S. Jensen og Lokfb. S. A. Sørensen.

Lokomotivfører P. Overgaard udmeldt fra 1. Oktober 1910.

\* \* \*

### Lørdag den 18. Marts 1911

afholder De københavnske Afdelinger deres store aarlige Karneval i Wittmacks Lokaler ved Holmens Kanal fra Kl. 8<sup>30</sup> Em. til Kl. 5<sup>00</sup> Fm. Der bydes paa mange morsomme Ting, blandt andet Kl. 10<sup>1/4</sup> Revycabaretten »Byen rundt«. Og en 4-benet Medskabning optræder ogsaa i Aftenens Løb. Alt udføres af Nordens bedste Kræfter. En stor Gramofon bortloddes. En Karnevalsavis med mange Vittigheder er til Salgs om Aftenen i Salen. Stor Tilslutning forventes. Nærmere efter Programmet. Udenbys boende Medlemmer er velkomne.

*Festkomiteen.*

## Funktionærtaksterne

i

## Jernbanerestaurationserne.

Jeg har ofte forundret mig over — og navnlig efter den nye mellem Statshanead-

ministrationen og Restauratørerne oprettede Priskurants Ikrafttræden —, at der saa ofte i de respektive Fagskrifter har været fremsat stærk Kritik over forskellige mærkelige Forhold, som denne Overenskomst har fremkaldt og efter den almindelige Mening blandt Personalet i dettes Disfavør.

Da følgende mærkelige Forhold, som for nylig passerede underskrevne paa en større Købstadstation, sikkert er vel egnet til at henlede Opmærksomheden paa sig, idet der herved fremkommer et typisk Udslag af den Modvillie, som d'Hrr. Jernbanerestauratører nærer mod de fastsatte Bestemmelser, finder denne ingen Anledning til at fortie Sagen, i Særdeleshed da man ved at fremdrage Forhold, som kun er skikkede til at fremkalde gensidige Uoverensstemmelser, lettere kan ventes indført en Ændring.

Jeg holder altsaa paa Stationen med mit Tog direkte udenfor Jernbanerestaurationsen, og hvor jeg har ca. 2 Timers Ophold. Da Vejret var godt, foretrak jeg at fortære min medbragte Frokost paa Maskinen. Som Følge af, at min medbragte Ølflaske havde lidt Havari, henvendte jeg mig i nævnte Restauration og forlangte en Flaske Hafnia Pilsner. Min Forundring over Serveringsjomfruens Spørgsmaal, om hun ikke skulde trække den op, hvilket jeg nemlig afslog, steg til Forbavselse, da jeg derefter hørte, at jeg saa maatte betale 15 Øre for den. I modsat Tilfælde, at jeg derimod ønskede den serveret med Glas til Nydelse paa Stedet, vilde jeg selvfølgelig slippe med 8 Øre.

Eftersom jeg principielt er en Modstander af Forhandlinger om denne Art Spørgsmaal, betalte jeg de 15 Øre og gik, filosoferende over, hvor den logiske Side af Sagen var at finde i denne Beregningsmetode, thi handler Lokomotivpersonalet strengt efter Ordrene og fortærer deres Mad paa Maskinen, koster det dem altsaa 7 Øre mere, end dersom de, omend det vel næppe vil blive regnet som en tjenstlig Forseelse, forbliver i Restaurationen, medens de spiser deres Mad.

*Felix.*



## Tysk D. Togs-Maskine.

Paa Altona Station saa jeg i Decbr. f. A. den sidste nye Type af D. Togs-Maskinen bygget 1909.

Den minder om vor P. Maskine; men det saa ud, som om Ildkassen laa helt ud til Profilen. Forneden paa Askekassen var en Laage med Klinkefald, saa at Kassen til enhver Tid og Sted kunde renses.

Desværre var Perronlysene slukkede, og Maskinen kørte kort efter bort; men jeg saa da bl. a., at Sandkassen — selvfølgelig — laa ovenpaa Kedlen.

Paa Vejen hjem kom jeg i Tale med en Togfører, der straks spurgte mig: »Har De set vor nye D. Togs-Maskine?« (Jeg kunde mærke, at det var saavel Tog- som Maskinpersonalets Stolthed). Den løber Hamburg—Berlin, ca. 300 km, i et Træk; den har 2 Fyrkasser og 3-leddet Bagstykke. Jeg svarede at have set den paa Altona St., men desværre ikke havde faaet Tid til at se Fyrpladsen.

Togføreren tilbød mig straks at præsentere mig for Lok.føreren paa Toget, som var hans gode Ven, at jeg kunde faa Togets Maskine grundig at se; det var en ca. 2 Aar ældre Maskine af samme Type. Desværre skulde jeg af i Neumünster, saa jeg fik lige Tid til at hilse paa min tyske Kollega. I Tyskland holder Iltogene selv paa de store Stationer kun 2 Min.

Hvad der særlig falder i Øjnene (saavel paa denne som paa ældre Typer) er, at Kedlen ligger saa højt i Vangerne; det maa være en Fornøjelse at foretage saavel Opsmøring som Reparationer paa dem. Der kan, om fornødent, bygges et Stillads under Kedlen.

Hvorfor mon dog Kedlen paa de danske Maskiner altid skal trykkes ned mellem Vangerne saa alting bliver sammen-gnidret? Vi kører dog ikke hurtigere end i andre Lande.

Overalt i Udlandet ser man altid Kedlens Underkant *over* Hjulenes Overkant

(den eneste danske Type, der har det, er Litra D.) og altid dybe og rummelige Førerhuse; selv paa ældre tyske Maskiner har der kunnet anbringes et fast eller bevægeligt Bagstykke.

Der nedsættes saa mange Kommissioner. Vilde det ikke kunne lade sig gøre at sende en »Kommission«, bestaaende af en Lok.fører og en Konstruktør, til Tyskland for at studere de praktiske Fordele saavel ved nyere som ældre Maskintyper? Det vilde kunne gøres for ca. 100 Kr., da de kun behøver at rejse til Kiel og Hamburg.

Det blev saa Lok.førerens Sag at paa-vise og forklare de forskellige Fordele ved de forskellige Typer og Konstruktørens at affatte det i det teknisk-teoretiske Sprog. Desværre har det praktiske og det tekniske Personale i mange Aar haft 2 forskellige Sprog.

Der er i Tyskland endnu 2 Strækninger paa ca. 300 km, hvor Maskinerne kører igennem. Personalet skiftes, om fornødent, men Maskinen maa fortsætte, og der arbejdes stadig paa at faa Maskinerne til at køre saa lange Strækninger som muligt.

Vandtagningen er ordnet saaledes, at der staar 2 Mand klar ved Kranen. Maskinens Personale har blot at passe deres Maskine; som før nævnt er der kun 2 Min. Ophold.

Paa Strækningen Hamburg—Berlin skal der nu sættes elektriske Lokomotiver i Gang, saa snart de nødvendige Forandringer er fuldendte. Hele Hamburg Stads og Forstads Trafik besørges udelukkende af elektriske Tog, normalt 2-Bogievogne.

For ca. 5 Aar siden blev 2 Lokomotiver paa Strækningen Hamburg—Berlin forsynet med Dynamo og Damp turbine ovenpaa Kedlen for at give elektrisk Lys til Toget. Nu skal altsaa Drivkraften ogsaa være elektrisk.

Den Aften, jeg var i Hamburg, trak min Vært mig med sig ud paa »Hamburger Dom«, det aarlige Julemarked, der varer ca. 1 Maaned; det var nærmest Dyrehavsbakken i større og finere Udgave med samme infernalske Spektakel. Hvad der

interesserede mig ulige mere, var en artesisk Brøndboring, der laa bagved Markedspladsen (den i Bladene omtalte Gaskilde). Der var nu intet særligt at se, kun et Borerør med paasat Prop med et Manometer, der viste — 36 Atm. —, og et udglødet Lokomobil; Flammekorsets ene Arm havde ramt Lokomobilet og fuldstændig ødelagt det. Jeg fortalte, at vi i Vendsyssel ogsaa havde truffet Gas ved Boringer, og at der et Sted stod en Gadelygte og brændte Maaned paa Maaned, men at der var for lidt til, at det kunde faa praktisk Betydning.

Der strækker sig et Bælte gennem Tyskland med gasførende Jordlag, der altsaa maa fortsætte sig op gennem Jylland og ender i Vendsyssel.

*Viggo Gundel.*

## Auditorloven i Folketinget.

(Fortsættelse af Jessens Tale).

Det forekommer mig ogsaa besynderligt, at man fra Administrationens og Ministeriets Side er saa utilbøjelig til at skabe en Retsordning, som kunde give Personalet Tillid til, at det er stillet paa et retfærdigt Grundlag og ikke paa et uretfærdigt Grundlag. Jeg tror, at der indenfor Personalet er den almindelige Følelse for Øjeblikket, at det ikke kan være sikker paa, at Bedømmelsen af den enkeltes eventuelle Overtrædelser af Reglementerne, eller hvad det nu er, han sigtes for, sker paa et fuldt retfærdigt Grundlag. Naar jeg fremdrog dette Spørgsmaal ved denne Sags første Behandling, var det netop, fordi jeg ved, at der indenfor Personalet næres Ønske om en videregaaende Ordning, og jeg er ked af, at den højtærede Minister ikke synes at være tilbøjelig til at gaa videre end til den faste Ansættelse af en Auditor. Jeg tror, at hvis den højtærede Minister her vilde være imødekommende overfor Personalet, skulde han tage det Spørgsmaal under Overvejelse endnu en Gang og se, om han ikke

kunde komme til det Resultat, at det Krav, Personalet her stillede, var et retfærdigt Krav, som den højtærede Minister burde være med til at opfylde.

**Ivar Berendsen:** Jeg skal ikke forlænge Debatten mange Minutter. Jeg vil begynde med overfor den højtærede Trafikminister at rette to Udtalelser, der vel ikke ere vigtige, men som jeg dog ikke ønsker i Fremtiden skulle gaa som Udtryk for, hvad jeg har sagt, thi jeg har ikke sagt dette. Jeg har ikke sagt, at det Lovforslag, jeg skarpt kritiserede, var typisk for de Lovforslag, som Statsbanerne eller Ministeriet for offentlige Arbejder — jeg ved ikke, hvilken af Delene den højtærede Minister sagde — fremlægges her i Tinget. Nej, jeg sagde, at det var typisk for, hvorledes et Lovforslag, navnlig angaaende Oprettelse af et nyt Embede, ikke bør forberedes, og det staar jeg fuldt ud ved. Og jeg har ikke sagt, at den højtærede Trafikminister ikke kunde kende Personalets Mening, idet han væsentlig kun kendte den ved Hjælp af en Presse, nemlig Fagpressen, der ikke var offentlig. Ogsaa jeg finder, det er et Held for en Presse, at den kan udtale sig langt mere uforbeholdent, fordi den ikke er offentlig, og jeg sagde noget ganske andet end af den højtærede Minister anført. Jeg sagde, at denne Presse lige overfor Ministeren ikke var officiel, at overfor Ministeren er der kun eet officielt Organ — det har Ministeriet for offentlige Arbejder selv ved sin Bekendtgørelse af 4. Maj d. A. erkendt —, nemlig de Organisationer, der ere nævnte i Bekendtgørelsens § 1. Med Hensyn til disse Hovedorganisationer vidste jeg i Forvejen, som den højtærede Trafikminister ogsaa bemærkede, hvad der vilde blive svaret, og jeg fastholder vedholdende, at det er Formalisme, som Statsbaneadministrationen holder sig til, naar den ikke sender dem dette Lovforslag til Ytring, forinden den erklærer, at Personalet er tilfreds.

Det er saa faa Enkeltheder, det her drejer sig om at forklare, at jeg ikke viger tilbage for at anføre dem for Tinget. I Jern-



baneforeningen er Auditøren Medlem, endskønt han ikke er ansat under Jernbanestatens, men under Ministeriet for offentlige Arbejder, og Jernbanelægerne ere Medlemmer, skønt de ikke hører til Etaten. Nu beder jeg om, at man med Hensyn til Jernbaneforeningen vil sige mig, hvad det kan gøre overfor Statsbanedriften, naar den skal vide — i Henhold til Bekendtgørelsen —, hvad Hovedorganisationen mener om Auditøren, at Jernbanelægerne ere Medlemmer? Der staar i § 1 — og det har jeg indrømmet er Formaliteten i det —, at ikke-ansatte ikke maa være Medlemmer, men Realiteten deri er: Hvad gør det, at Jernbanelægerne ere Medlemmer? Indenfor Jernbaneforbundet er der en Gruppe, der ikke er Medlemmer, og som burde have Ret til at være Medlemmer, og det er Værkstedsarbejderne. Det er rigtigt, jeg har allerede nævnt Værkstedsarbejderne, men den højtærede Trafikminister vil, hvis han faar nøjagtig Besked fra Statsbanerne, vide, at fra Jernbaneforbundet foreligger der en Skrivelse om, at dens Kongres har besluttet, at Værkstedsarbejderne skulle have Adgang til Jernbaneforbundet. Forhandlingerne derom foregaa nu, og jeg haaber, det vil være den højtærede Trafikminister en Fornøjelse, naar jeg meddeler, hvad han kan meddele videre til Statsbaneadministrationen, at Forhandlingerne ere saa vidt fremskredne, at sandsynligvis, ja, jeg har Lov til at sige: efter al Forudberegning ville Forhandlingerne imellem Værkstedsarbejderne og Jernbaneforbundet blive afsluttede i saa nær en Fremtid, at dette Lovforslag saa betids kan blive sendt til Jernbaneforbundet, at Udvalget kan faa de nødvendige Oplysninger om Jernbaneforbundets Ønsker. Dernæst er der en Gruppe, som er Medlemmer af Jernbaneforbundet, og i Henhold til § 1 ikke har Lov til at være det, nemlig Stationsarbejderne. Men der foreligger en Skrivelse fra Jernbaneforbundet om, at hvis Administrationen virkelig forlanger, at de skulle udelukkes af Jernbaneforbundet, er dette villigt til at udelukke dem. Altsaa, med fuld Ret og endnu mere

fuld Ret end i Forgaars, da jeg kun vidste, at Forhandlingerne med Værkstedsarbejderne vare indledede, og ikke vidste, at de vare meget nær deres tilfredsstillende Afslutning, siger jeg, det er Formalia, Lapperi, Bagateller, som hindre Statsbanedriften i at henvende sig til Jernbanestatens Hovedorganisationer.

Vi fik nu at vide, at den Garanti, Personalet skulle søge, skulle de søge i Auditørens Person, det maa være i Auditørens Stilling, de skulle søge den, og hvorvidt det lader sig gøre — sagde jeg i mit Foredrag —, kommer an paa Auditørens Instruks. Nu gav den højtærede Trafikminister den Parade, som naturligvis skulde være meget fældende for mig, at det er en bureaukratisk Tankegang at forlange, hvad den højtærede Minister kaldte med et behageligt Udtryk: en udførlig og omfangsrig Instruks. Det har jeg slet ikke forlangt. Nej, jeg har forlangt — og deri søger jeg Garantien for Personalerne i Auditørens Stilling —, at de skulle vide, hvad jeg endnu ikke har faaet oplyst, hvorledes Auditørens Indstilling staar til Generaldirektørens Afgørelse. Er det Auditørens Indstilling, som er den afgørende for Generaldirektørens Afgørelse, eller er den det ikke? Det er een Side af Sagen. Og dernæst: Hvorvidt findes der i Auditørens Instruks en Bemærkning om, at hans Indstilling skal gøres bekendt for den sigtede? Hvorvidt har den sigtede det sidste Ord? Det er de to vigtigste nye Ting, som skulle staa i en Instruks. Det kan gøres paa to Punkter udover Blad 5. Og saa længe — det vil jeg bede den højtærede Trafikminister være overtydet om — jeg ikke ved, at Personalerne have denne Garanti, ikke i Auditørens Person — for jeg begyndte med at sige, at jeg ved om ham, efter hvad jeg har hørt og læst om ham, at han er en alvorlig Mand, der gør, hvad han kan, for at Personalet ikke skal rammes af Vilkaarlighed —, men i hans Instruks, skal jeg gøre, hvad jeg kan, for, at Auditøren ikke kommer til at forlade Udvalget som fast Embedsmand. Først maa vi vide

ved Hjælp af Instruksen, at disse nødvendige Garantipunkter ere fastslaaede for Jernbanepersonalet.

Den højtærede Minister anmodede mig og for øvrigt ærede Medlemmer i det hele om at holde sig til Ministrene og fra Embedsmændene, thi det er Ministrene, der ere de ansvarlige. Denne Side af Sagen er jeg opmærksom paa. Jeg har været paa det rene med i den Tid, jeg har været Folketingsmand — det er jo kun nogle Maaneder —, at det er med stor Selvfornægtelse og betydelig Uegennytte, de højtærede ansvarlige parlamentariske Ministre staa her og forsvare deres Embedsmænd. Under tiden er det vist saa, at de hellere vilde lade deres Stemme lyde med i Koret af dem, der ikke just forsvare Embedsmændene. Og jeg er paa det rene med, at det ikke blot er af Uegennytte og Selvfornægtelse, dette sker, idet man kan synes, at de drive Uegennytten og Selvfornægtelsen længere, end nødvendigt er, men at det ogsaa sker paa Grund af en parlamentarisk Nødvendighed; Ministrene bære jo Ansvar. Men jeg vil gøre den højtærede Trafikminister opmærksom paa, at hvad jeg sagde i Forgaars, ønsker jeg betragtet som Støtte for Ministeren, jeg ønsker det opfattet som Støtte for ham som udgaaet af Folketinget, altsaa som parlamentarisk Minister, og jeg ønsker, at han navnlig skal betragte det som Støtte for sig i Egenskab af Administrationens Chef. Jeg ønsker, at det Tilhold, han har her i Folketinget, skal bevirke, at det vides og vides ganske vist, at det, han fremkommer med her som Administrationens Chef, holdes der her et vaagent Øje med i Bevidstheden om, at det er ham, der har Ansvar, men at samtidig faar Administrationen at vide, at det er den, der har det faglige Ansvar overfor ham. Og om nu den højtærede Trafikminister just ikke i dette Øjeblik og i sit Svar til mig i Dag har ytret nogen Taknemlighed i den Anledning — Taknemmelighed forlanger og venter jeg ikke — i Egenskab af Minister for offentlige Arbejder, vil der muligvis komme en Dag, hvor Folketingsmanden fra

Frederikshavn (Thomas Larsen) vil være mig taknemlig for, at jeg som Folketingsmand for Københavns 2den Valgkreds har hævdet dette, at de Oplysninger, som bør foreligge, forinden et Lovforslag om Oprettelsen af et nyt Embede forelægges for Folketinget, kræver Folketinget ogsaa forelagt gennem Ministeren, som har Ansvar for sin Administration. (Fortsættes).

## Forskelligt.

### Lyskastere paa Jernbanen.

Som Følge af den sidste Tids mange Jernbaneuheld, ikke mindst paa Ruten København — Berlin, vil der nu paa de prejsiske Baner blive anstillet Forsøg med Lyskastere paa Lokomotivet.

Den elektriske Strøm leveres af en Dynamo i Forbindelse med en let Damp turbine, og Lyskasteren kan drejes fra Lokomotivforens Plads, saaledes at han kan belyse Kurve, Signalmaster o. l.

Forsøgene vil strække sig over et Par Maaneder. Th. St.

\* \* \*

Belysningen i Jernbanevognene var for nogen Tid siden Genstand for en større Diskussion indenfor Gas- og Vandfagmændenes Forening i Østrig-Ungarn og er nu bleven særlig aktuel ved den sidste franske Jernbanelykke, hvor Gasbeholderne under Vognene eksploderede og dermed forøgede Ulykkens Omfang.

Overinspektør Angböck fremsatte det Spørgsmaal, om Anvendelsen af Gasbelysning i Vognene maatte anses for at være forbunden med Fare for de rejsende. Overledelsen for Statsbanerne har, som Taleren berettede, besluttet at anbefale Jernbaueministeriet kun at anvende den elektriske Togbelysning i samtlige Vogne, da Gasbelysningen maa anses for at være i høj Grad farlig at benytte her. Der foreligger saaledes i Direktionen Eksempler fra Jernbanesammenstød, hvor Gasbelysningen har forarsaget Brande.



Betænker man, at tilnærmelsesvis oplyses ca. 200,000 Vogne med Gas, saa tør man (i Jernbaneraadets Beretning anføres 12 Eksp.) kun tilskrive 0,006 pCt. af de stedfundne Uheld (Gasbelysningen, og hvorvidt denne i alle Tilfælde har været den oprindelige Aarsag til de stedfundne Brande, er vist meget tvivlsomt.

Disse smaa Tal kan man passende benytte ved en Sammenligning med den elektriske Togbelysning og de derved forekommende Brande. Her udgør disse nemlig 0,04 pCt. Hertil kommer saa, at Driftsomkostningerne ved de elektrisk belyste Vogne er dobbelt saa store som ved de gasbelyste, ligesom Installationsudgifterne ogsaa maa regnes  $\frac{1}{3}$  højere.

Foredragsholderen fremsatte til Slut en Resolution, som vedtoges, og hvori der siges: Foreningen for Gas- og Vandindustrien i Øst-Ungarn protesterer imod den ensidige Propaganda for elektrisk Togbelysning, som lejlighedsvis har været udfoldet indenfor Jernbaneadministrationen, idet denne hverken kan anses for at være økonomisk eller i Besiddelse af tekniske Fordele eller at yde nogen større Sikkerhed, hvilket Foreningen til enhver Tid ved Forelæggelsen af Materiale vil være i Stand til at bevise.

Under denne Resolution kunde passende sættes: Den enes Død — den andens Brød!

Red.

### En ualmindelig haard Dom.

Ritz. Bur. meddelte for nogle Dage siden, at en Lokomotivfører Ledux, der ved at passere et Stopsignal havde fremkaldt et Togsammenstød, er bleven idømt 2 Aars Fængsel samt 500 Francs i Bøde. Han er dog betinget be-naadet.

Hvorvidt Anvendelsen af haarde Straffe vil være et virksomt Middel mod Togulykker er dog tvivlsomt. I hvert Fald haves der Beviser for, at saadanne aldeles ikke forøger den Ansvarsfølelse og Pligtopfyldelse, som absolut er den højeste Nødvendighed for en Lokomotivfører.



## Det sjælland-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek.

**Generalforsamling** afholdes Tirsdag den 28. Marts Kl. 8 Emd. i Arbejderforeningen af 1860, Nørrevold 92, Kjøbenhavn, med følgende Dagsorden:

1. Formanden aflægger Beretning.
2. Regnskabet fremlægges til Godkendelse.
3. Valg af Stemmetællere ved Valg af Bestyrelsesmedlemmer, Revisorer og Suppleanter.
4. Fastsættelse af Forretningsførerens Lønning.
5. Eventuelt.

Opmærksomheden henledes paa, at Valg af Bestyrelse og Revisorer ikke finder Sted paa Generalforsamlingen, men sker ved Indsendelse af Stemmesedler.

Tillæg til Katalog, Uddrag af Regnskabet og Beretningen, de nye Vedtægter samt Stemmesedler med tilhørende Konvolut udsendes i de nærmeste Dage.

*Biblioteksudvalget.*

## Vesterbros Cigarimport,

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

Specielt fremhæves:

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

Jernbaneetaten erholder yderligere 10 % Rabat.

### Bytning.

En Lokfb., skiftevis Fører- og Fyrbødertjeneste paa Strækningen, ønsker at bytte med en Rangerfører i en Provins. Billet modt. Red.

### Rangerfører.

Undertegnede (med let Tjeneste) ønsker Bytning til Kjøbenhavn. Ahrensberg, Kjøge St.

### Bytning.

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

Billet modtager Red.

### Bytning.

En Lokfrb. i Kjøbenhavn ønsker at bytte med en Kollega i Aarhus, Skanderborg eller Randers. En Godtgørelse kan ydes. Billet mrkt. »E. M.« modtager Bladets Kontor.

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).

### Bytning.

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

Skrædermester Wilh. Theisen

Istedgade Nr. 71 Mezz.

Iste Klasses Skræderi

anbefaler sig til de Herrer Lokomotivmænd

Drik i Fredericia:  
Fredericia Dobbeltöl!

MØBLER for alle Hjem.  
Rimelige Betalingsvilkaar.  
Flycht & Co. Als 5, Elmegade 5.  
Kjøbenhavn. 5.

Viggo Nielsen.

Tlf. Central  
9327

BØGER PAPIR MUSIK  
Istedgade 64 (Istedgaard).

H. P. PETERSEN'S

bekendte

Herre- og Dreng-  
Ekvipering

anbefales de Herrer  
Lokomotivmænd.

Færdigsyet og  
bestilt Arbejde.

Ima Varer.

Billige Priser.



Istedgade 112 Hj. af Saxogade

Møbler

Frederiksborggade 41 (ved Dronn. Louises Bro).

Ryg altid „SOLO“

Kvalitetscigar 5,50 pr. 100 Stk.  
Stor Cerut „No. 5“ Kr. 3,00 pr. 100 Stk.  
fra Packness & Co., Helgolandsgade 5.  
Forhandlere antages overalt. Prøver sendes.

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.

MARINE-ROM

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

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

Afklippede Frimærker,  
Stempelmærker, Privatbanemærker og Vel-  
gørenhedsmærker købes til 1 Kr. pr. Pund.  
(20 Øre pr. 100 Gram).

Viggo Gundel, Struer.

CARLSBERG  
PILSNER

Specialitet:  
Montering af 2  
3 og 4 Vær.s  
Lejligheder.  
Alt forarbejd.  
af prima Mate-  
rialier. Egne  
Værksteder.  
10 Aars Garan-  
ti. — Rimelige  
Betalings-  
vilkaar.



**BRYGGERIET PHØNIX, Langgade 75 B.**

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

Vi leverer aftappet paa Flasker vore Ølsorter til følgende Priser pr. Dusin: Dobbeltøl 72 Øre, Prima 90 Øre, Hvidtøl Nr. 1 80 Øre, Hvidtøl Nr. 2 60 Øre, Skibsøl Nr. 1 80 Øre og Skibsøl Nr. 2 60 Øre.

Send os et Brevkort eller ring til 3968.

**Skotøj i hele Ejendommens 4 Etager.**

J. Andersens  
**Skotøj-Magasin,**

49, Adelgade 49,  
Grundlagt 1887. Telf. Palæ 150.

Køb Fodtøj her, hvor Lageret er koloss. stort, og De opnaar altid at faa nøjagtig den Façon, De ønsker. Der vil vanskeligt kunne søges en Façon eller Kvalitet, som Magasinet ikke fører paa Lager. Mine bekendte Damestøvler til 7,50—8—8,50—9—9,50—10—10,50 à 11 Kr. og Herrestøvler til 9—9,50—10—10,50—11—11,50 à 12 Kr. Parret er enestaaende i Kvalitet og i nyeste Façons. Specialitet: Let, elegant, randsyet, moderne Fodtøj billigt. Provisionsordre pr. omgaaende og portofrit tilsendt. DE BILLIGE PRISER fremkommer ved smaa Driftsudgifter i Forretningens egen Ejendom, og store, direkte Indkøb og Produktion uden Mellemandlere.

Min 22aarige Virksomhed er en Borgen for Reellitet og kulant Expedition.

Har ingen Filialer, men kun Eneudsalg i Adelgade 49 St., 1. 2. og 3. Etage.

NB. Alle Jernbanefunktionærer indrømmes 5 % Rabat efter de billige Priser, som bedes bemærket.

**Mine Herrer!!!** Undertegnede tillader sig at anbefale min Forretning for det finere Herreskræderi.

Bedste engelske Stoffer. Fint Snit. Moderate Priser.

**Carl Olsens Skræder-Etablissement, Enghaveplads 8, Tlf. Vester 1081 u.**

## ≡ 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 33 1/3 pCt. under alm. Pris.**

Besparelse: **Garanteret 25 pCt.**

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

**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. maanedlig.

Møbler forsendes overalt i Landet.

**Brødr. Christiansen**

55 Istedgade 55 Tlf. 2516

**Trikotage- & Manufakturforretning**

**Maskinstrikkeri & elektr. Systue**

Strømper forfædtes i Løbet af 2 Dage  
Jernbanemænd 5 Procent Rabat





**Kjøbenhavns billigste Guldsmed**  
er absolut F. Micheelsen  
Sønder Boulevard 37  
Lokomotivfunktionærer 5 Procent Rabat

Eget Fabrikat  
Nye og brugte **Pianoer**  
Uden Udbetaling. 10 Aars Garanti.  
**W. Mentzler & Co.,** Helgolandsgade 1.  
Telefon 7068.

Tandlægerne  
**Frøken Maria Bøving og Frk. Margrethe Mose**  
Vesterbrogade 66<sup>2</sup> Kbhavn. Telefon Vester 159y  
Konsultationstid: Hverdage Kl. 10 - 4  
og Søndage i Reglen Kl. 10 - 12.  
Jernbanesygekassens Tandlæger.



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

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

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

C. L. LARSEN. Dannebrogsgade 42.  
Egen Import af hollandske Cigarer og Tobakker. Sendes overalt paa Efterkrav.  
Stort Udvalg af Piber.

**Vesterbros Guldsmed**  
Edm. Bodé  
anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.  
Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.  
**Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.**

### Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 34  
Esbjerg.

Hovedkassereren:

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

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

## Livsforsikringssselskabet „DANMARK“.

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

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

## Istedhus Møbel-Magasin

leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles favorable Vilkaar.

Garanti for Soliditet.

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

Udgaar 2 Gange maanedlig.

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

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.