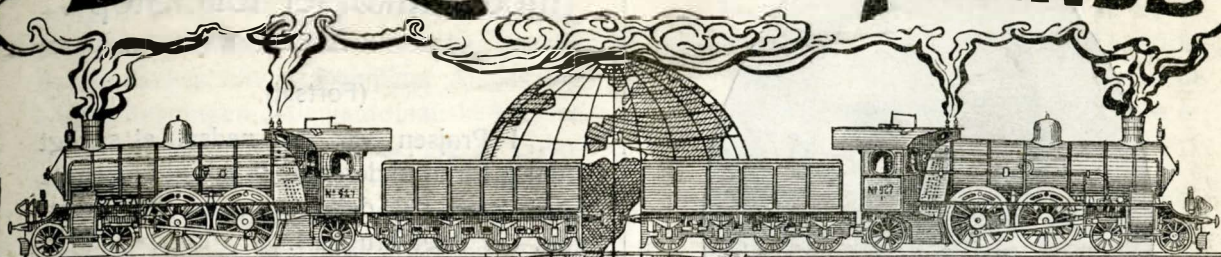


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDDE-FØRENING
OG „DANSKE PRIVATBANERS LOKOMOTIVFØRER- OG LOKOMOTIVFYRBØDDE-FØRENING“
(DANSK LOKOMOTIVMANDS-FORBUND)

Nr. 8.

15. April 1911.

11. Aarg.

Lokomotivføreren.

Fra Hr. A. M. Greve ved Dagbladet »Soro Amtstidende« har vi modtaget nedenstaaende lille Digt, der udtrykker, hvad mange rejsende vel har tænkt, naar deres Rejse har været tilendebragt.

Red.

*Der bruser et Tog ud i Natten;
med tolv Miles Fart gaar det frem.
Ombord har det Menneske-Skatten,
der rejser fra Hjem til Hjem.*

*Og alle sig sætter til Rette
og haaber at faa en Lur
for ikke at blive for trætte
under natlig Køretur.*

*Men henne, hvor Dampen den syder
og Stemplet slaar sine Slag,
der staar HAN, hvem Kræfterne lyder;
der staar han ved Nat og Dag.*

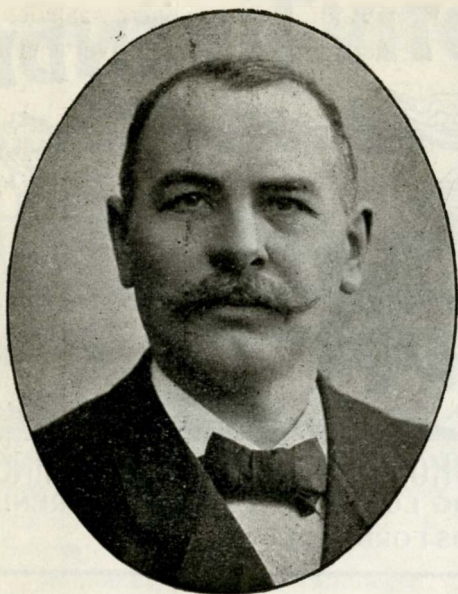
*Med sit sikre vagtsomme Øje
han skuer ad Linjen ud;
hvert et Punkt han kender saa nøje;
Signalerne bringer ham Bud.*

*Og Stormen den rusker og flænsér,
og Regnen pisker fra Sky;
men Føreren ikke det ænser;
han styrer fra By til By.*

*Han maa vaage, mens Skaren hviler;
han døjer Hede og Frost.
Mens i Mulmet Damphesten iler,
staar han støt paa udsat Post.*

*Fra den ej en Tomme han viger;
hans Ansvar er ham bevidst.
Mens mod Maalet fremad han higer,
hver Nerve er spændt for vist.*

*Naar fluks ud i Natten Du kører,
da mindes en Gang DEN TRO,
der saa vagtsomt vaager og fører,
mens DU Dig sætter til Ro.*



Lokomotivformand P. M. Pedersen, Langaa.

Den 2^{den} April fejrede Lokomotivformand *P. M. Pedersen* i Langaa sit 25-aarige Jubilæum i de danske Statsbaners Tjeneste.

Lokomotivformanden, som er født den 10.9.1863 og jo endnu en Mand i sin bedste Alder, blev ansat paa Værkstedet i Kjøbenhavn den 2.4.1886, blev forfremmet til Værkfører i Aarhus den 1.7.1899 og udnævnt til Lokomotivformand i Thisted 2.4.1906.

Den 1.5.1908 blev Pedersen forflyttet til Langaa, hvor han ved sin elskværdige, men bestemte Optræden har forstaaet at gøre sig overordentlig afholdt af sine undergivne. Jubilaren blev da ogsaa hædret paa forskellig Vis baade af private og Personalet. En Deputation fra samtlige ansatte ved Depotet overrakte ham et Uhr og Kæde med Inskription.

Z.



Foranstaltninger mod Indkørsel for »Stop«.

(Fortsat).

I Prøjsen var der nedsat et særligt Udvalg for at undersøge de talrigt indsendte Opfindelser paa dette Omraade; dog fremkom der intet brugbart.

Imidlertid havde ogsaa Foreningen Deutscher Eisenbahnverwaltung beskæftiget sig med dette Spørgsmaal. I en Skrivelse af 13. Dec. 1901 til den forretningsførende Forvaltning henviste det kejserlige Jernbaneministerium i Wien til, at »i Anledning af indtrufne Uheld, der er fremkomne ved Indkørsel for »Stop«, opdukker stadig Fordringen igen om Forholdsregler, som ikke alene underretter Lokomotivføreren om Tilstedeværelsen af »Stop« paa et synligt Mastesignal paa Strækningen, men yderligere gennem akustiske Signaler eller andre Tegn paa Lokomotivet og under visse Omstændigheder ved automatisk Udløsning af Bremsen, Afspærring af Dampen o. s. v. gøres bekendt dermed. Det synes derfor hensigtsmæssigt nærmere at beskæftige sig med dette Spørgsmaal og foreslaa det k. k. Jernbaneministerium som nærmest interesseret at bestemme, hvorvidt saadanne Konstruktioner er egnede og kan bidrage til at forøge Driftssikkerheden i den ønskede Grad.« Dette Forslag henvistes til Udvalget for tekniske Sagers Behandling, men af dette igen til Forarbejdelse og Beretningsaflægelse overgivet et Underudvalg paa 11 Medlemmer. Her nød Forslaget en indgaaende Behandling.

De af det k. k. Jernbaneministerium opstillede Spørgsmaal blev efter Forespørgsel hos samtlige Foreningsbestyrelser af Underudvalget besvaret derhen, at Konstruktioner, der underretter Lokomotivføreren om et Stopsignals Tilstedeværelse paa anden Maade end hidtil til Eks. gennem akustiske Signaler eller Tegn paa Lokomotivet, maa anses for at være formaalstjenlige; dog bør der til saadanne Apparater stilles den Be-

tingelse, at de ubetinget virker paalideligt. Konstruktioner, som svarer til disse Fordringer, kendes dog ikke. Af Opfindelser, der ikke kunde anses for heldige, maatte de bemærkes, hvor Dampens Afspærring eller Udløsningen af den automatiske Bremse skete fra Strækningen uafhængig af Lokomotivførerens Indflydelse.

Under Spørgsmalets Behandling i det tekniske Udvalg paa Mødet i Trier d. 10. til 17. Juni 1904 tiltraadtes det af Underudvalget afgivne Svar; men Forsamlingen var dog af den Mening, at de opstillede Fordringer med Hensyn til Driftssikkerheden maatte være tilstrækkelige, saafremt de svarede til følgende Betingelser:

1. Apparaterne maa ikke alene tilkendegive Toget dets Nærmelse til et tilsvarende Mastesignal og vise dettes mulige Stopstilling, men yderligere tilkendegive evt. Fejl ved Apparaterne under disses Virksomhed.
2. For saavidt Konstruktionerne finder Anvendelse ved faststaaende Signaler, maa de træde saa tidlig i Virksomhed, at Toget med Sikkerhed kan bringes til Standsning foran Signalet.
3. Lokomotivførerens lagttagelse af Mastesignalet maa ikke være afhængig af en forudgaaende Opmærksomhed paa Apparatet; tværtimod skal dettes Virksomhed under alle de for en Lokomotivfører i Lokomotivtjenesten forekommende Forhold ske automatisk og paa en kendelig Maade. Paavirkningen maa finde Sted, ligegyldig om Lokomotivet kører forlænds eller baglænds, medens det kun maa træde i Funktion overfor Tog, som løber i samme Retning, som Strækningssignalet viser.
4. Apparatet maa kun udløses under Lokomotivets Stilstand. Omstillingsmekanisme tillades kun, dersom den er konstrueret saaledes, at Lokomotivet ikke kan sættes i Bevægelse, uden at Stillingen er rigtig.

5. Konstruktionen maa være saaledes, at det ikke forsætlig eller uovervejeth kan bringes ud af Virksomhed af uvedkommende, og en utidig Funktion maa ikke kunne fremkaldes gennem Hindringer af det Banelegeme, som er betydningsløst for Toggangen.
6. Afgivelsen af Stopsignalet for Lokomotivet skal uden særlige Vanskeligheder eller tidsspildende Forberedelser kunne afgives fra hvilket som helst ønskeligt Punkt paa Strækningen af enhver dertil berettiget, der er forsynet med de fornødne Hjælpemidler.

Paa Foreningens Møder i Danzig i Dagene fra 1. – 3. Sept. 1904 blev Fremlæggelsen af Udvalget, som henholdt sig til foranstaaende, taget til Efterretning.

Det næste Aar frembragte yderligere en Række Forslag, som endnu nærmere skulde løse bestemte Opgaver; dog maatte disse Opfindelser tildels betragtes som uskikkede for den praktiske Anvendelse. Først i Slutningen af Aaret 1906 blev nogle Konstruktioner, der for saa vidt var saa fuldkomne, at de var et Forsøg værd, bekendt. Den prøjsiske Statsbaneforvaltning gik, efter at den havde stillet ikke ubetydelige Pengemidler til Raadighed, med til planmæssige Forsøg i stort Omfang. Disse blev i Aaret 1907 omtalt i nævnte Blad.

De her førstnævnte Forsøg med en ny Art dobbelte, fremskudte Signaler er afsluttede, og ifølge Bundesraadets Beslutning af 10. Marts 1910 skal disse nu indføres i Stedet for de gamle Signaler. Efter indhøstede Erfaringer fra Sachsen og flere større Forsøgsstrækninger paa de prøjsiske Statsbaner er der ingen Tvivl om, at det fremskudte Signals Sigtbarhed om Natten i væsentlig Grad forbedres. Man maa haabe, at Gennemførelsen af denne Ændring, for hvilken der er fastsat en Frist indtil Udgangen af Aaret 1919, vil være fuldendt i Løbet af faa Aar. Et godt fremskudt Sig-

nal vil vel nok i lange Tider være det virksomste Middel mod Indkørsel for Stopsignaler. Samtidig maa det haabes, at Forbedringen af de fremskudte Signaler vil lette lagttagelsen af Signalerne.

I Direktionerne Bramberg, Köln, Münster og Stettin har der i et stort Omfang været foretaget Forsøg med kombinerede Knald- og Lyssignaler, hvis Virkninger gennem de benyttede Kapsler har været tilstrækkelige til at vække Lokomotivførerens Opmærksomhed med. Betjeningen er enkel, saafremt den kan udføres fra en Vagtpost. Knaldsignalerne, i Reglen 3 Stk., bliver fra Betjeningsmandskabets Stade ved Hjælp af en Vægtstangsforbindelse, som virker paa en bevægelig Udlægger, anbragt paa Skinnerne. I Modsætning hertil opstod der i et Distrikt en Del Vanskeligheder ved, at Udlæggeren var sat i direkte Forbindelse med Traadtrækket til et Mastesignal, hvis Omstilling foretoges fra en Blokpost. Signalets regelmæssige Funktion paavirkedes i saa høj Grad ugunstigt, at Udlæggeren en Vinter i længere Tid maatte afkobles. Yderligere er der under disse Forsøg opstaaet Betænkeligheder om, hvorvidt der ved Anbringelsen af saadanne Signaler i Nærheden af Beboelseshuse eller Veje, som fører langs Banelinien, muligvis kunde opstaa større Fare for Køretøjer og Mennesker. Som Følge deraf vil Anvendelsen af disse Knaldsignaler i Forbindelse med de fremskudte Signaler, der som Regel ved Togenes Ankomst viser »Forsigtig Kørsel«, kunne forbydes. Bortset herfra vil Knaldsignalet, som i sin oprindelige Betydning er et Fare- og Stopsignal, ikke kunne anses for egnet som Avertissementssignal til et fremskudt Signal.

Ved en længere Række Forsøg, som Direktionerne Altona, Halle, Kattowitz og Stettin har faaet Ordre til at afholde, blev der anbragt elektriske Sirener og Hornsignaler foran de fremskudte Signaler. Omtrent 300 Meter foran det fremskudte Signal er anbragt en Skinnekontakt, der, naar Toget passerer denne, medens nævnte Signal viser »Forsigtig Kørsel«, bringer Sirenen eller

Hornet i Virksomhed, hvilke derpaa vedbliver at lyde saa længe, til Forenden af Toget har berørt en Hvilekontakt, der findes ca. 50 Meter bagved det fremskudte Signal. Kontrolleringen af Anlæggets Funktion sker ved Tegn til Signalposten. Forsøgene var endnu ikke afsluttede i Sommeren 1910. For Godstogenes Vedkommende har Lyden i Almindelighed vist sig at være tilstrækkelig til, at Lokomotivførerens Opmærksomhed blev henledet derpaa. Ved Person- og Iltogene har det derimod vist sig, at Tonerne ikke var tilstrækkeligt tydelige. Et af Forsøgsstederne maatte atter nedlægges, fordi Naboerne forulempedes af Sirenenes Larm.

(Fortsættes).

Ny Opfindelse.

En stor Forbedring af de nu kendte Vandstandsglas.

Lokomotivfører N. Thorvaldsen Brix, der er ansat ved de nordjyske Privatbaner, har i disse Dage faaet Patent paa en ny Form for de meget vigtige Vandstandsglas, der spiller en overordentlig stor Rolle for alle, der beskæftiges ved Lokomotiver og ved alle Kedler, der er under Bevægelse. Forbedringen fra det hidtil kendte er meget iøjnefaldende, og Opfindelsen vil sikkert blive hilst med Tilfredshed af alle interesserede.

Det maa noteres, at ved denne Forbedring er mange Mangler afhjulpne.

Dette nye Vandstandsglas tillader, at man kan følge Vandets Bevægelse umiddelbart til Overkanten af Fyrkassen, medens det ved de nu benyttede Vandstandsglas er umuligt at følge Bevægelsen længere ned end til ca. 4 Tommer fra Fyrkassens Overkant. Dette Forhold kan have stor Betydning for en Lokomotivfører under ugunstige

Vejrforhold. Naar der efter et stort Dampforbrug bliver mindre Vand paa Kedlen, og naar et Lokomotiv befinder sig paa en Bane med stærkt Fald, og Bremsen skal anvendes derved, drives Vandet frem i Kedlen, og det er da af stor Betydning for Føreren at kunne følge Vandets Bevægelse i saa stor Udstrækning som muligt. Endelig er det et meget stort Gode, ja næsten allervigtigst af alt, at al Fare ved Glassprængning er udelukket.

Da der ikke findes Pakninger paa Damp- og Vandvejene til og fra Glasset, kan Vandstanden i dette aldrig blive misvisende, hvilket ofte er Tilfældet med de nu kendte Glas, hvor Gummiringene, der danner Pakning ved Glassets Ender i Metalhylstrene, ofte forhindrer Vandets Bevægelse og derfor gør Vandstanden misvisende; dette er udelukket her.

Endelig maa fremhæves den Lethed og Hurtighed, hvormed det nye Vandstandsglas kan anbringes og fjernes fra Vandstandshanterne, idet dette kun sker ved Hjælp af 2 Møttrikker.

Vandstandsglasset bestaar af 2 Stk. krysgennemborede Hoveder, der er forenede ved en Ribbe, saaledes at det danner et sammenhængende Hele. Ribben er forsynet med et aflangt Hul, der dækkes paa begge Sider med 2 Stk. tykt Glas. Disse Glas fastspændes til Ribben ved 2 Stk. U-formede Dæksler, der sammenholdes med smaa Bolte. De U-formede Dæksler ere forsynede med en lang Lysaabning, saaledes at man kan se gennem denne og Glassene og derved er i Stand til at føre Kontrol med Vandstanden. Det synlige Rum i Vandstandsglasset er ved denne Konstruktion bleven forlænget med 80 mm fra de gamle kendte Glasrør og 130 mm fra de patenterede Vandstandsglas, der findes, hvilket har overordentlig stor Betydning for Kedler, der er under stærk Bevægelse, særlig Lokomotiv- og Skibskedler.

Glasset har været benyttet af Opfinderen i ca. 1 Aar og har i et og alt opfyldt de ovenomtalte Fordele.

Det er at haabe, at Stats- og Privat-

banernes maskintekniske tilsynsførende maa forstaa Godheden ved Indførelsen af ovenomtalte Opfindelse.

J. Chr. R.

D. L. & L. F.

Resumé af Generalforsamlingen.

D. L. & L. F. afholdt sin aarlige Generalforsamling paa Industrihotellet i Nyborg den 3die April 1911.

Kl. 9¹/₂ Fm. aabnede Formanden, Lokf. Chr. Christensen, Esbjerg, Generalforsamlingen, der erkendtes lovlig indvarslet. Den talte 70 Delegerede, 38 Lokomotivførere og 32 Lokomotivfyrbødere, foruden Hovedbestyrelsen.

Til Dirigenter valgtes:

Lokf. A. Madsen, Masnedsund, og
— V. Gundel, Struer.

Til Sekretærer valgtes:

Lokf. C. M. Christensen, Gb.
Lokfrb. Lillie, Østerbro.

Til Justeringsmænd valgtes:

Lokf. Nissen og Sørensen, begge af
Aarhus.

Dagsordenen vedtoges med en enkelt Ændring. Punkt 8 og 18 b behandledes under eet.

Behandling af Dagsordenen.

Punkt 1. Formandens Beretning over Virksomheden.

Formanden aflagde Beretning om de Sager, der er søgt fremmet i det forløbne Aar, saasom Forhandlingsretten, Forhandlingerne mellem D. L. & L. F. og »Dansk Smede- og Maskinarbejder-Forbund« om Overgangsbestemmelser for Lokomotivfyrbøderaspiranter, Fortolkning af Lønningsloven af 27/5-08, Lokomotivformandsposter-

nes Besættelse, Lokomotivfyrbødernes Fremfremmelse, Langaa Stationsbys Ophøjelse til Lønningssats c, og Tvangsforflyttelser fra Korsør af 3 af Organisationens Medlemmer, samt flere andre Sager af personlig Natur.

Efter at forskellige Talere havde haft Ordet til Beretningen replicerede Formanden og O. Larsen, at flere Sagers Gennemførelse havde været hindret eller dog besværliggjort af de hyppigt vekslende Ministre samt af den i Øjeblikket herskende økonomiske Situation.

Beretningen og Virksomheden godkendtes enstemmig.

Punkt 2. Hovedkassererens Beretning over Regnskabet.

Hovedkassereren gav en Oversigt over Foreningens Status. Formueforøgelsen har i 1910 været omtr. 1200 Kr.

Aaret begyndte med et Medlemstal af 954 og sluttede med et Medlemstal af 1045. Deraf er 324 Lokomotivførere og 721 Lokomotivfyrbødere. Tilgangen af nye Medlemmer har været 91, deraf var 30 Lokomotivførere og 61 Lokomotivfyrbødere.

Regnskabet godkendtes enstemmig.

Punkt 3. Redaktørens Beretning over Bladet.

Efter enkelte kritiske Bemærkninger af økonomisk Art samt over 3 Artikler, der har været optaget i Medlemsbladet, udtalte Generalforsamlingen sin Tillid til Redaktørens Virksomhed.

Punkt 4. Ændringer i Forslaget om et Dansk Lokomotivmandsforbund.

Følgende Ændringer vedtoges:

- I. at »Dansk Lokomotiv-Tidende« foreløbig kan rekvireres til Privatbanerne i det Antal Eksemplarer, som anses for nødvendigt.
- II. at Kongres for »Dansk Lokomotivmands-Forbund« ikke afholdes foreløbig, medmindre der indtræffer saa store og vigtige Sager, der fordrer en saadans Afholdelse.

Disse Bestemmelser søger deres Begrundelse i store og for Tiden økonomiske Foreningsbyrder i Forhold til Kontingent og Kassebeholdning for Privatbanernes Lokomotivpersonale.

Punkt 5 a. Randers Afd. Forslag: Lovenes § 1 Stykke b ændret saaledes: Afdelinger med indtil 25 Medlemmer sender 1 Repræsentant, Afdelinger med fra 25 til 50 Medlemmer sender 2 Repræsentanter, større Afdelinger sender 1 Repræsentant for hvert 25. Medlem, Afdelingen tæller.

Lokf. Hansen, Randers, motiverede Forslaget under Hensyn til, at de med Generalforsamlingen forbundne Repræsentationsudgifter vilde nedbringes med ca. 350 Kr.

Forslaget blev taget tilbage, da der efter de faldne Udtalelser ikke var Udsigt til dets Vedtagelse.

Punkt 6 b. Oprettelse af et Pensionsfond for ikke-pensionsberettigedes efterladte.

Da Forslagsstilleren ikke var til Stede, ejheller havde overdraget andre at motivere Forslaget, udgik det af Dagsordenen, indtil nærmere Oplysninger foreligger.

Punkt 7. Fredericia Afd.: Statsbanerne udbetaler enhver Tjenstmand, der afskediges uden Pension, det Beløb, som af ham er indbetalt til Pensionering, naar Afskedigelsen ikke skyldes en i den offentlige Mening vanærende Handling.

Vedtoges.

Punkt 8. Hovedbestyrelsen foreslaar: Der ansøges Generaldirektionen om indtil 3 Maaneders Tjenstfrihed for Formanden til Varetagelse af Foreningens Interesser, samt at ovennævnte Tjenstfrihed honorerer af Hovedkassen.

Af *Lokf. M. Sørensen,* Aarhus, stilledes følgende Forslag:

Af finansielle Grunde stilles Forslaget i Bero.

Vedtoges.

Af *Lokf. Palstrup*, Roskilde, stilledes følgende subsidiære Forslag, der vedtoges:

Organisationens Formand ansøger om den Tjenstfrihed, der er nødvendig til dens Ledelse, og Organisationen afholder de dermed forbundne Udgifter.

Punkt 9. Hovedbestyrelsen foreslaar: Overgangsbestemmelser for Værkstedsarbejderne fra Smede- og Maskinarbejdernes Forbund til D. L. & L. F.

Vedtoges.

Punkt 10. Østerbro Afd. foreslaar: Der ansøges om at faa Prøven for Lokomotivfyrbøderaspiranter skærpet.

Vedtoges.

Der blev nedsat et Udvalg, der skal fremkomme med detailleret Forslag til Hovedbestyrelsen.

Udvalget kom til at bestaa af:

- Lokf. F. Knudsen, Nyborg
- V. Gundel, Struer
- Lokfrb. Lillie, Østerbro
- Lokf. H. Petersen, Slagelse
- P. Hansen, Gjedser

Punkt 11.

De københavnske Afdelingers Forslag til Anciennitetsregler, der mødte afgjort Modstand, henvistes til Hovedbestyrelsen.

Punkt 12:

Rangerpladser paa Depoter, hvor der udelukkende er Rangering, opslaas ledige og besættes efter de ansøgendes Anciennitet.

Henvistes til Hovedbestyrelsen.

Punkt 13. Omforandring af Reglerne for Betaling af Togmaskinernes Rangertider og Afskaffelse af Kvittering for de i Rangerplan XVI nævnte Tider samt Betaling for

de i Planen nævnte Tider, uanset om der var Brug for Maskinen. Supplering af det lydløse Signal.

Forslaget henvistes til Hovedbestyrelsen.

Punkt 14. Aalborg Afd. foreslaar: Der ansøges om at faa udarbejdet et nyt Togreglement samt et nyt lokalt Signalreglement.

Da der af Generaldirektionen er givet Tilsagn om, at et nyt lokalt Signalreglement er under Udarbejdelse, udgik Punktet af Dagsordenen.

Punkt 15. Kalundborg Afd. Forslag: Der ansøges om, at Tillæget til Maskinlæren tilstilles alle Lokomotivmænd, som ikke er i Besiddelse af den nye Udgave af Maskinlæren.

Henvistes til Hovedbestyrelsen.

Punkt 16. Fredericia Afd. foreslaar: Der ansøges om, at der paa alle Depoter indrettes Vaskerum og Omklædningsværelser samt et propert og hyggeligt Opholdsværelse paa de Depoter, hvor fremmed Personale skal opholde sig.

Henvistes til Hovedbestyrelsen.

Punkt 17. Viborg Afd. Forslag: Der ansøges om, at der bevilges Personalet 21 Permissionsdage.

Henvistes til Hovedbestyrelsen.

Punkt 18. Regler for Depotforstanderes Remisetjeneste i deres Fritid.

Henvistes til Hovedbestyrelsen.

Punkt 19. Struer Afd. Forslag: Der ansøges om en anden Benævnelse af Lokomotivpersonalet m. m., og at Personalet i Oddesund N. overgaar til Struer Afd.

Henvistes til Hovedbestyrelsen.

Punkt 20. Fredericia Afd. Forslag: Der oprettes et Rejsestipendium paa

100 Kr., henholdsvis til en Fører og en Fyrbøder.

Vedtoges.

Punkt 21. De københavnske Afd. Forslag: Pensionerede Lokomotivmænd fritages for at svare Kontingent, naar de ved Afgangen fra Tjenesten stod som Medlem af D. L. & L. F.

Henvistes til Hovedbestyrelsen.

Punkt 22. De københavnske Afd. ønsker sig fritaget for Kautionsforpligtelsen overfor Hovedkassen i Anledning af det til fhv. Lokf. N. Larsen ydede Laan.

Vedtoges.

Punkt 23. Lokf. J. C. Nielsen, Aarhus, ønsker behandlet paa Generalforsamlingen, at der fastsættes bestemte Regler for Reserverlokomotivførerne i Aarhus med Hensyn til Afløsningen i 3. Kreds.

Henvistes til Hovedbestyrelsen.

Punkt 24. Valg af Formand og Hovedkasserer samt 1 Lokomotivfører og 1 Lokomotivfyrbøder til Hovedbestyrelsen.

Valg af Redaktør.

Valg af Revisorer.

Til Formand valgtes Lokf. C. Christensen, Esbjerg (Genvalg).

Til Medlemmer af Hovedbestyrelsen genvalgtes Lokf. O. Larsen (Hovedkasserer) og Lokfrb. Alfr. Olsen, Helsingør.

Til Redaktør af Lok.-Tid. genvalgtes Lokf. P. Hansen, Gjedser.

Mødet sluttet Kl. 10 Em.

Under Dagsordenens Behandling blev modtaget følgende Telegram fra Kh.:

Med Ønske om et godt og lykkeligebringende Resultat for vor Organisation sender vi en venlig Hilsen!

Sign.

Kann. S. B. Jensen. Alfr. Johansen.

* * *

Roskilde Afdeling.

Afdelingsbestyrelsen for 1911 kom til at bestaa af følgende:

Lokf. Palstrup, Formand (Genvalg)

Lokfrb. F. Petersen, Kasserer (Genvalg)

Lokf. N. Christensen, Repræsentant

Lokf. G. Andersen, Revisor

Lokfrb. Hammer, Revisor

Lokfrb. Mortensen, Repræsentant for Masnedsund Underafdeling.

Paa Afdelingens Vegne:

Palstrup.

* * *

De til mig i Lok.tid. Nr. 7 stillede Spørgsmaal om Sygekassen skal jeg, saa snart min Tid tillader det, besvare. Jeg er foreløbig meget optaget med Efterarbejder fra Generalforsamlingen.

Kjbh., den 10. April 1911.

Oscar Larsen.

Rapporterne.

Ved at læse Dixi's Artikel i Nr. 6 kommer man uvilkaarlig paa den Tanke: Hvor mange unødvendige Skrivelser af den Slags mon der aarlig kunde undgaas i 4. Kreds? Saagodtsom alle Lokomotivførerne i Kredsen kender de smaa gule Sedler, som stadig cirkulerer her: »Af hvilken Grund mangler Deres Rapport for den eller den Dato?» selv om Rapporten har været Kontoret ihænde i flere Dage, men har haft en halv Dags Forsinkelse.

Ligeledes kommer der Meddelelse om, at Rapporten er rettet fra dette til hint, hvorfor man anmodes om at kvittere med *Læst* og Navns *Underskrift*. For hvem der stadig kommer paa 4. Kreds Kontor, kunde det synes muligt, at den paagældende, som efterser Rapporterne, maa kunne tage Fejl, idet han har en svækket Synsevne, hvilket vel ogsaa er en af Aarsagerne til, at vi her i Kredsen skal skrive Rapporterne med Blæk og ikke som vore Kolleger i andre Kredse

eller Togførerne over hele Landet maa skrive med Blyant. Lokomotivførerne i 4. Kreds faar derfor i de fleste Tilfælde et forøget Arbejde efter den i Forvejen lange Tjeneste i Modsætning til vore Kolleger i 3. Kreds, som kan udføre deres Rapport paa Maskinen. Et mærkeligt Ordresystem, som ikke giver ens Rettigheder i alle Kredse.

Tabor.

Det sjælland-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek.

Generalforsamling afholdtes den 28. Marts i Arbejderforeningen, Nørrevold 92, Kjøbenhavn. Til Dirigent valgtes Hovedkasserer Kofoed.

Efter at den fungerende Formand havde gjort Rede for Overgangen fra den gamle til den nye Styrelsesform, gik han over til at give Beretning om Bibliotekets Virksomhed. Formanden oplyste herunder, at der af nye Bøger anskaffedes saa mange Eksemplarer, som efter et rimeligt Skøn fandtes nødvendige i Forhold til Efterspørgslen. For særligt stærkt eftertragede Bøgers Vedkommende anbefaledes det at lade sig notere for disse, hvorefter man vilde faa dem efter Tur. Der vilde blive lagt Vægt paa, at snavsede eller iturevne Bøger straks kaseredes og erstattedes med nye. Medlemmerne burde være Biblioteket behjælpelig i saa Henseende ved at gøre opmærksom paa Mangler ved og Beskadigelser af Bøgerne.

Det fremlagte Regnskab blev enstemmigt godkendt. En Henstilling til Bestyrelsen om fremtidigt at forelægge Generalforsamlingen et kalkulatorisk Budget for det kommende Aar samt saa vidt gørligt at opføre i Regnskabet Bibliotekets samlede Formue (Værdi af Bogsamling og Inventar) blev af Bestyrelsen tagen til Efterretning.

Paa Forslag af Bestyrelsen blev Regnskabsførerens Lønning fastsat til 25 Kroner pr. Maaned. Forskellige Medlemmer hen-

stillede til Bestyrelsen paa næste Generalforsamling at søge Vedtægterne ændrede saaledes, at Regnskabsføreren stod uden for Bestyrelsen og — som Tilfældet er med Bibliotekar og Medhjælper — antages af denne. Yderligere ønskede man, at alle lønnede Poster opsloges ledige ved Nybesættelser. Disse Henstillinger toges til Efterretning af Bestyrelsen.

Til Stemmetællere ved det forestaaende Valg blev foreslaaet og valgt d'Hrr. Assistenten I. A. Jensen, Viggo Madsen og S. P. M. Christoffersen.

Hvad der paa Generalforsamlingen fremkom med Hensyn til Valg af Bestyrelse, Revisorer og Suppleanter er tidligere bekendtgjort.

Efter at Assistent M. E. Jensen havde rettet en Tak til den nuværende og tidligere Bestyrelser for deres uegennyttige Arbejde, sluttede Generalforsamlingen med et Leve for Dirigenten.

Resultatet af Valget af Bestyrelsesmedlemmer, Revisorer m m. er følgende:

Til Bestyrelsesmedlemmer valgtes: Trafikinspektør R. Harboe med 250 Stemmer, Fuldmægtig L. Schwanenflügel 230, Togfører P. D. Pedersen 216 og Assistent J. G. E. Jensen 184.

Til Revisorer valgtes: Assistent Stoumann med 161 Stemmer og Depotarbejder Tietze 151.

Til Suppleanter for Bestyrelsen valgtes: Assistenterne I. A. Møller med 70 Stemmer, Gliim 63, C. P. Petersen 56 og J. Nielsen 43.

Til Suppleanter for Revisorerne valgtes: Fuldmægtig Møgelvang med 8 Stemmer og Assistent Heurlin 6.

Derefter fik til Bestyrelsesmedlemmer: Assistenterne Hinrichsen 106 Stemmer, Frk. Blume 29 og I. A. Møller 26.



Auditørloven i Folketinget.

(Sluttet).

Mortensen: Den højtærede Minister for offentlige Arbejder raadede mig til Forsigtighed lige overfor det Materiale, som fremkommer fra den omtalte Assistent Christensen ved Randers Godsbanekspedition. Jeg siger den højtærede Minister Tak for Raadet. Det skal ikke mangle paa, at jeg efterkommer det, men ved Siden deraf ved jeg, at den Klage, som den samme Assistent i sin Tid fremsatte angaaende Huller i Statsbanernes Kasse, hvorved Pengemidler, som skulde gaa ind i Statsbanernes Kasse, i Stedet for gik ind i Hadsund-Banens Kasse, viste sig at være rigtig. Jeg ved, at han maatte klage mange Gange, og det meget indtrængende, inden det lykkedes at faa denne Undersøgelse ført til Bunds og faa Forholdet rettet. Dette, synes jeg, kan give mig Grund til at tro, at han har Ret paa adskillige andre Omraader. Jeg fortrøster mig til, at ved den Undersøgelse, der vil komme — Ministeren sagde jo, at der forelaa forskellige Sager angaaende ham i Ministeriet —, skal det vise sig, at Manden ogsaa har Ret i adskilligt af, hvad han denne Gang har paatalt.

Jeg tvivler ikke om, at Auditøren forsikrer Ministeren om sin Uafhængighed med Hensyn til sit Arbejde — maaske føler han sig ogsaa uafhængig —, men naar hans Undersøgelser som Regel ere indskrænkede til kun at angaa, hvad Generaldirektionen finder hensigtsmæssigt og formaalstjenligt — saaledes staar der jo i Bemærkningerne —, kan Generaldirektøren hindre en Undersøgelse, naar den kommer ind paa et Omraade, hvor han finder, at det ikke har Interesse for ham at faa klaret Sagen til Bunds. Dette Forhold maa jeg meget stærkt holde paa bør ændres, maaske ikke i selve Loven, men ved den Instruks, som bliver Frugten deraf. Hvis dette ikke sker, bliver Auditøren efter mit Skøn ikke uafhængig,

hvor meget han end selv tror derpaa og forsikrer det, og bliver Auditøren ikke uafhængig, vil den Sikkerhed, som Loven skulde skabe for det underordnede Personale, for Statsbanedriften selv og for Publikum, efter mit Skøn ikke komme til Stede.

Ministeren for offentlige Arbejder (Thomas Larsen): Jeg vil sige til det ærede Medlem, som nu satte sig (Mortensen), at han tager ganske fejl, naar han mener, at Generaldirektøren kan hindre Auditøren i at foretage en Undersøgelse. Det kan han netop ikke. Naar Auditøren stilles direkte under Ministeriet, er Forholdet det, at naar der er en Sag, som Ministeren ønsker undersøgt — f. Eks. hvor han er bleven gjort opmærksom paa, at en Tjenestemand er drikkædlig —, skriver Ministeriet til Auditøren: Rejs ud og undersøg dette Forhold og afgiv Indberetning derom. Generaldirektionen vil i saa Tilfælde ikke være i Stand til at forhindre en Undersøgelse, aldeles ikke. Det er netop den store Fordel ved, at Loven bliver gennemført, at Auditøren kommer til at staa direkte under Ministeriet. Det er ikke Auditøren, der er Dommer i Sagen, men det er Ministeriet, der er Dommer overfor de Tjenesteforseelser, som Auditøren har til Op-gave at oplyse.

De Spørgsmaal, som det ærede Medlem fra Stege (Jessen) og det ærede Medlem for Københavns 2den Valgkreds (Ivar Berendsen) atter nu berørte, skal jeg ikke fordybe mig i, saa meget mindre, som det jo kun var en Gentagelse af, hvad der blev sagt forleden Dag. Disse Spørgsmaal kan der blive Lejlighed til at drøfte i det Udvalg, der vil blive nedsat, og saa faa vi at se, om de ærede Medlemmer ville faa Flertal i Udvalget for deres Anskuelser eller ikke. Jeg afventer i saa Henseende Begivenhedernes Gang med stor Sindsro. Jeg ønsker, at dette lille Lovforslag maa blive ophøjet til Lov, fordi det efter min Mening indeholder et ikke uvæsentligt Fremskridt, men jeg vilde heller ikke betragte det som fældende for mig som Minister, hvis det

skulde lykkes de ærede Medlemmer at forhindre Lovens Gennemførelse.

Jeg vil slutte med at sige, at det er min Mening, at det ærede Medlem fra Randers og det ærede Medlem fra Stege ikke ville søge at hindre Lovforslagets Gennemførelse. Det forekommer mig at have skinnet igennem deres Udtalelser, at de dog ønske dette Lovforslag gennemført indenfor de snævre Rammer, det har, hvis ikke mere kan naas.

Mortensen: Maa jeg i Anledning af den sidste Udtalelse sige, at det ingenlunde er mit Ønske at hindre Lovens Gennemførelse. Yderligere vil jeg tilføje, hvad der ogsaa vil fremgaa af mine Udtalelser, at jeg slet ikke har været blind for, at Ministeren kan lade Auditøren undersøge uden Hensyn til Generaldirektionen. Men Regelen er ifølge Bemærkningerne til Lovforslaget, at det er Generaldirektionen, der bestemmer, hvad der skal undersøges, og det er den Regel, jeg gerne vil have ud af Instruksen.

Forskelligt.

Ambulance ved Statsbanerne.

En Del ældre Jernbanevogne vil i den nærmeste Tid blive omdannede til Ambulancevogne for at kunne gøre Tjeneste ved Jernbaneuheld, og i disse Vogne vil der blive anbragt Baarer.

Lokomotivførerne og Togførerne

i Tyskland skal efter en ministeriel Meddelelse fremtidig regnes som underordnede Embedsmænd af 2den Klasse. Tilladelsen hertil er givet i Henhold til en kongelig Resolution af 30. Januar 1911.

Elektrificeringen af de københavnske Nærbaner.

Der nedsattes for nogen Tid siden en

Kommission til at overveje Indførelsen af elektrisk Drift af den saakaldte københavnske Nærtrafik, d. v. s. Driften paa Strækningerne Klampenborgbanen, Kystbanen indtil Rungsted og Nordbanen indtil Holte, eventuelt Frederiksbundbanen indtil Herlev.

Det er nu ifl. „Aarb. Amtst.“ udregnet, at Elektrificeringen af disse Strækninger vil andrage ca. 8 Millioner Kr. foruden Anlægget af det nødvendige Elektricitetsværk. Selve det rullende Materiel vil koste ca. 6 Mill. Kr., Linieudrustningen over 1 Mill., Administrationen ca. 276,000 Kr. Endnu har Kommissionen ikke endt sit Arbejde, men det kan dog siges, at Udsigterne for Indførelse af elektrisk Drift er meget smaa.

Grunden hertil ligger først og fremmest i Statsbanernes bestemte Modstand, repræsenteret ved Generaldirektør Amt, der er Medlem af Kommissionen. Statsbanerne har undersøgt Forholdene ud fra den Betragtning, at der kunde gøres noget ud af Sagen, og man har konfereret med adskillige fremragende Firmaer om Planer og Priser, men er kommet til det Resultat, at Elektrificeringen ikke vil kunne betale sig.

Der er derimod Udsigt til et Kompromis, saaledes at selve den københavnske Boulevardbane fra Centralstationen til Østerbros Station faar elektrisk Drift, d. v. s., at Togene trækkes af elektriske Lokomotiver, der frakobles ved Østerbro. Det sker for at undgaa Røgplagen, men det er ikke afgjort, at det bliver nødvendigt, og saaledes som Sagerne staar, er der størst Udsigt til, at der overhovedet ikke indføres elektrisk Drift.

Leve Togulykkerne.

Den franske Vestbane er i den sidste Tid bleven ligefrem berygtet for de talrige Ulykker, der indtræffer paa den, og naar en Rigmand tvinges til at benytte denne Linie, gør han i Forvejen sit Testamente. Men forleden indtraf noget ganske ulørt: en Del Rejsende drak Vestbanens Skaal i skummende Champagne! Det var nogle permittedede Soldater ved et af de i Paris garnisouerede Regimenter, der havde opholdt sig alt for længe

hos en Familie og derfor kom for sent til Kaserne. Da Kaptajnen kaldte Synderne til sig, var hans Ansigt strengt og uheldvarslende. „Soldat Pitou“, begyndte han, „De er kommen for sent hjem. Hvilken Vej kom De?“ — „Ad Vestbanen“, svarede Soldaten. „Det er godt, saa slipper De fri for Straf“, ytrede Kaptajnen. Nu lyste det op i de andre Soldaters Ansigter, og alle erklærede de, at de var rejst med Statens Vestbane. Kaptajnen var godmodig nok til ikke at undersøge Sagen nærmere, men om Aftenen drak hele Kompagniet et Glas til Ære for Vestbanen og alle de Ulykker, den anretter.

At de franske Statsbaner i Anledning af den senere Tids talrige Ulykker er Genstand for mer end almindelig Opmærksomhed fremgaar bl. a. af følgende:

For nogen Tid siden diskuteredes de franske Statsbaners Budget i det franske Folketing (Deputeretkammer), og blandt dem, der tog Del i Debatten, var ogsaa Ordføreren for Budgettet, Hr. René Besnar. Hans Indlæg i Debatten blev for saa vidt en Mærkelighed, som han gjorde de Anskuelser om Statsbanedriften gældende, som han havde erhvervet sig ved et grundigt Studium af Statens Jernbanedrift. Han har endog gjort Tjeneste som Fyrbøder paa flere af Linjerne. Fra Paris har han kørt til Bretagne og Normandiet. Han har gjort Turen til Mans, Bernay og Rouen.

Fra en Rejse til Midnatssolens Land.

(Med Verdens nordligste Jernbane).

(Fortsat fra Nr. 23. f. A.).

Af Pladshensyn har vi desværre været nødsaget til at udskyde Rejsebeskrivelsen. Red.

Kirken har gennem Aarene været Genstand for flere Ildebrande og Hærværk under Krigene; den vestlige Fløj ligger endnu delvis i Ruiner, men er som anført nu under Opførelse. Denne fuldførtes første Gang Aar 1300 og menes at staa færdig i sin oprindelige Skikkelse om nogle faa Aar. Af Kong Kyrres Kirke er der ikke meget tilbage nu efter de mange Ombygninger,

der har forandret Kirken til den herlige Bygning, som den nu er, og som i første Linie skyldes Ærkebisp Øjstein og hans Efterfølgere. Tværskibet opførtes i Rundbuestil og Langskibet i Spidsbuestil. I Korafslutningen, der skilles fra den øvrige Kirke ved herlige Søjler og Buer, findes Hellig Olavs Grav. I gamle Dage kronedes Kongerne i denne Kirke, og efter Grundloven skal for Fremtiden Norges Konger her modtage deres kirkelige Indvielse. At komme ind paa nogen detailleret Beskrivelse vilde føre for vidt. Kirken skal helst ses; der hviler noget af svundne Tiders Romantik over den, og man føler uvilkaarlig, at man under dens himmelstræbende Buer gaar mellem tusindaarige Minder.

Vort Besøg i Kirken og paa Kongs- gaarden tog temmelig lang Tid. Da vi i Selskab med vore Venner havde sørget lidt for Legemets mere materielle Behov, tog disse Afsked med os. Nordahl, der skulde køre om Natten, maatte hjem for at sove; vi sagde: »Paa Gensyn«; han skulde nemlig køre det Tog, hvormed vi skulde afrejse. Han kører i en Tur, hvor der kun køres Nattog, hvilket jo i Længden kan have sin store Ubehagelighed; men til Gengæld stiller Styrelsen sig meget velvilligt med Hensyn til Frihed og Permission. Denne andrager for Lokomotivpersonalet aarlig 31 Dage; men for dem, der kører Nattog, kan der yderligere tilstaaes *Tjenestefrihed til Rekreation*, mod Lægeattest endog indtil 6 Maaneder, med fuld Løn. I Remisen har Personalet intet Arbejde ud over at gøre Maskinen klar til Kørsel. Udvaskning og Reparation foretages af dertil antagne Folk, hvilket jo forøger Personalets Fritid. Sammenligner man vore Forhold angaaende Tjenestefrihed eller Permission med disse, da er Forskellen jo iøjnefaldende, knap Halvdelen af tilladte Permissionsdage; for Personalet uden for Tur, altsaa uden faste, normerede Fridage, er Misforholdet jo endnu større, da dette Personale alene er henvist til de tilladte 14 Permissionsdage uden Afkortning i Løn. Sammenlignet med private Stillinger er Misforholdet endnu større, da

der regnes med 52 frie Søndage plus andre Helligdage og i mange Bedrifter tillige en lille Sommerferie.

Det lød rigtignok engang saa kønt fra en Rigsdagsforhandling, at hver Jernbanemand havde hver 14. Dag fri plus Permissionsdage. Men det maa være paa Papiret. I Praksis har jeg ikke set sligt hos os.

Efter Middagen tog vi pr. Motorbaad ud til Munkholmen, eller som det tidligere hed Nidarsholm. Det er en Klippeø, beliggende noget ude i Fjorden, og som jo har særlig Interesse for os danske ved den Omstændighed, at vor Landsmand Griffenfeld her sad som Statsfange fra 1680 til 1698. Holmen er kun meget lille. Den har — som ogsaa Navnet tyder paa — engang huset en Munkeorden, og endnu staar den Rundkirke, som disse Munke har opført, og som senere sammen med en anden Bygning har tjent som Statsfængsel. Foruden disse Bygninger findes kun Kommandantboligen, der nu benyttes af Opsynsmanden og Fyrmeisteren i een Person. Der er nemlig Fyr paa Rundkirkens Top.

Mellem to koncentriske Cirkler, som dannes af Kirkens Mure, har der været en Række Værelser, hvor Fangerne sad. Den gamle joviale Opsynsmand paaviste os beredvillig Stedet, hvor Griffenfeld sad, og gav en lang Forklaring tilbedste baade om ham og mange høje Statsfanger, der herude var prisgivne en raa og samvittighedsløs Kommandants Luner. Vi saa ud gennem det samme lille Glughul, hvorigennem Griffenfeld i 18 lange Aar stirrede over mod Trondhjem og ud mod Friheden, medens han havde Stunder til at tænke over de ubesindige Ord, han skrev i sin Dagbog angaaende Kongens Vid og Talegaver — dem, der blev saa skæbnesvangre for ham selv. —

Sejlturen frem og tilbage var mindre behagelig i den lille Nøddeskal af en Motorbaad, hvori den foregik. Der var høj Sø, og Baaden fik mange Overhalinger. Særlig Munk ønskede sig stadig paa det tørre og gjorde vist i sit stille Sind Beregninger over Fjordens Dybde. Men da vi

var kommen vel paa det tørre, havde baade han og Nielsen trods alt Vandet dog faaet tørre Pletter i Halsen.

Derpaa maatte der jo raades Bod; og snart sad vi paa en Restaurant, hvor vi kom til at gøre Bekendtskab med disse for os noget løjerlige Forbud. Vi forlangte straks 4 Kaffe med Brød, men Munk og Nielsen forlangte samtidig hver en halv Øl i Haab om, at Øllet skulde blive serveret før Kaffen. Men deri tog de fejl. Trods gentagende Paamindelser angaaende Øllet kom dog Kaffen først. Knoll og jeg tog for os, medens Munk og Nielsen sad med deres tørre Ganer og sure Miner. Deres stedse højere og ikke mere saa venlige Paamindelser besvaredes af Opvartningspigerne med en undertrykt Fnisen. Det skulde snart komme. Det var endnu ikke færdigt. Et Spørgsmaal fra Nielsen, om det skulde brygges først, lodes ubesvaret. »Vil I have nogen Kaffe, saa tag til jer nu,« siger Knoll, »ellers gaar det altsammen.« Vi skyndte os, hvad vi kunde, medens vi morede os kosteligt; saa begyndte de da paa Kaffen. Men omtrent i samme Øjeblik fik de mere, end de havde ønsket eller forlangt; paa en Gang optraadte ikke mindre end tre Jenter med brede Smil om Munden, den første med en Bakke med to Portioner Frikadeller af saa store Dimensioner, at jeg først antog dem for stegte Pindsvin, den anden med saadan ungefær $\frac{1}{2}$ Skp. Kartoffler og den tredie med Rosinen i Pølseenden, de to længselsfuldt ventede halve Øller.

(Fortsættes).

Personalia.

Forfremmet er:

$\frac{1}{4}$ 11.

Lokomotivfører F. Eriksen, Nyborg, til Lokomotivformand i Fredericia.

Lokomotivfyrbøder E. Larsen, Odense, til Lokomotivfører i Struer.

Haandvk. A. C. Madsen, Ar. Vk., til Lokomotivfyrbøder i Glyngøre.

Forflyttet er:

Lokomotivførerne

F. B. Hansen, Kjbh. Ø, til Aalborg
 F. J. Hansen, Struer, til Kjbh. G 1.
 H. F. M. Unschuld, Kjbh. G 1, til Kjbh. Ø.

Lokomotivfyrbøderne

C. K. Christensen, Esbjerg, til Odense
 A. Eriksen, Struer, til Esbjerg
 H. Hansen, Glyngøre, til Struer

1/2 11.

Lokomotivførerne

S. A. Jensen, Frederikshavn, til Aalborg
 P. R. Overgaard, — —

Lokomotivfyrbøderne

J. A. Nielsen, — —
 A. T. L. Givskov, — —
 K. A. Sandberg, Struer, til Nykjøbing M.
 K. A. Kristensen, Nykjøbing M., til Struer

Privatbanerne.

Ved Hammel—Aarhus Jernbane er der sket følgende Udnævnelser og Forfremmelser:

Fra 1. Maj 1911 er Lokomotivfyrbøder N. P. Feld udnævnt til Lokomotivfører ved Stubbekjøbing—Nykjøbing—Nysted Banen.

Fra 15. Maj s. A. er Lokomotivfører A. J. Mogensen udnævnt til Lokomotivformand ved Langelandsbanen.

Fra 1. April s. A. er Maskinarbejder J. M. Jensen udnævnt til Lokomotivfyrbøder ved Hammel—Aarhus Jernbane.

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

Bytning.

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

J. N. Schmidt,
 Lokomotivfyrbøder,
 Fredericia.

Bytning.

Mod at yde en mindre Godtgørelse kan en Fyrbøder i Kjøbenhavn komme til at bytte med en Kollega i Aarhus.

Billet mrkt. »L« modt. Red.

Bytning.

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

Bytning.

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

Billet modtager Red.

Afklippede Frimærker,

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

Viggo Gundel, Struer.

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.

Eget Fabrikat **Pianoer**
 Nye og brugte

Uden Udbetaling. 10 Aars Garanti.

W. Mentzler & Co., Helgolandsgade 1.
 Telefon 7068.

**Drik i Fredericia:
 Fredericia Pilsner!**

Jernbane-
 funktionærer!
Ekstra Rabat!

5%

paa Herreklæder,
 færdigsyede og efter Maal,

og

Enhver Mand sin egen Vaskekone!

Køb

Zephyr Reform Kravetøj.

Ikke Gummi! **Specialitet** Særligt at anbefale for Jernbanefunktionærer.
Husk Special-Udsalget Gl. Kongevej 1 (Hjørnet af Vesterbrogade).



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.

Frederiksborggade 41 (ved Dronn. Louises Bro).

Dameovertøj.

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

A. MUNCK, Overstykkemagasin

ISTEDGADE 87 Telf. Vester 293 x
Leverandør til de fleste Jernbanefunktionær. Hustruer.

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

Skotøjsmagasinet BILLIGHEDEN

Sønder Boulevard 48,

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

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

Ottilia de Padua Reissig.



Alle Funktionærer, som
sætter Pris paa solidt og
elegante Fodtøj, gøres op-
mærksom paa, at Lageret
altid er forsynet med lange
Støvler og med mine be-
kendte 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.

Vesterbros Guldsmed

Edm. Bodé

anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.

Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.

Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.

Stor Bifortjeneste.

Cigarfabrik med gode Specialmærker à 3¹/₂,
4—4¹/₂ Kr. pr. 100 Stk. søger energiske Forhandlere
bl. Foreningens Medlemmer. — Station bedes op-
givet. — Billet mrkt. »Cigarer« modt. Bladets Eksp.
Åsger Rygs-gade 4, Kbhvn. V.

MØBLER for alle Hjem.
Rimelige Betalingsvilkaar.
Flycht & Co. A|s 3, Elmegade 3.
Kjøbenhavn.



Herm. N. Petersen & Søn

Kgl. Hof Pianofabrik

:: Lev. til det spanske Hof ::

Pianoer fra 750 Kr.

Flygler fra 1350 Kr.

Udenlandske Pianoer fra 450 Kr.

Salg kontant og billigste Afbetaling

Bredgade 23, Kjøbenhavn

Filialer i alle større Provinsbyer

10%

paa Hatte, Lintøj,
Undertøj og alle
øvrige Artikler
indrømmes Dem!

Tøjhuset

Vesterbrogade 17
Kjøbenhavn B.

Afbetaling.

Al Herre- & Damekonfektion

leveres med
ugentlige eller maanedlige Afdrag.
Udbetaling efter Overenskomst.
Gode Varer og godt Arbejde garanteres.

1. Dannebrogsgade 1.

Tandlægerne

Frøken Maria Bøving og Frk. Margrethe Mose
Vesterbrogade 66^o Kbhavn. Telefon Vester 159 y
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.

Stort Udvalg i alle
Slags Møbler fra
egne Værk-
steder

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

Garanti
gives
Afbetaling ind-
rømmes 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.

Livsforsikringselskabet „DANMARK“.

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefritagelse ved Invaliditet ved Henvendelse til **Overinspektør F. Rasmussen**, Arkonagade 22^o, Tlf. Vester 677 — **H. P. Mortensen**, Asger Ryggsgade 4^o, Tlf. Vester 1480 y, og **H. C. Hansen**, Aarhus.
Kontor Steenstrups Allé 9^o, Kbhvn., aabent 11-1, samt St. Pauls Kirkeplads 9^o, Aarhus, Tlf. 2862, Kontortid 9-3.

Istedhus Møbel-Magasin

leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles favorable Vilkaar.

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

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

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages i Bladet ved Henvendelse til »Jernbanefagpressens Annoncebureau«, Asger Ryggsgade 4^o tv.
Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.