



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

Nr. 21.

1. November 1912.

12. Aarg.

## Diesel-elektriske Motorvogne.

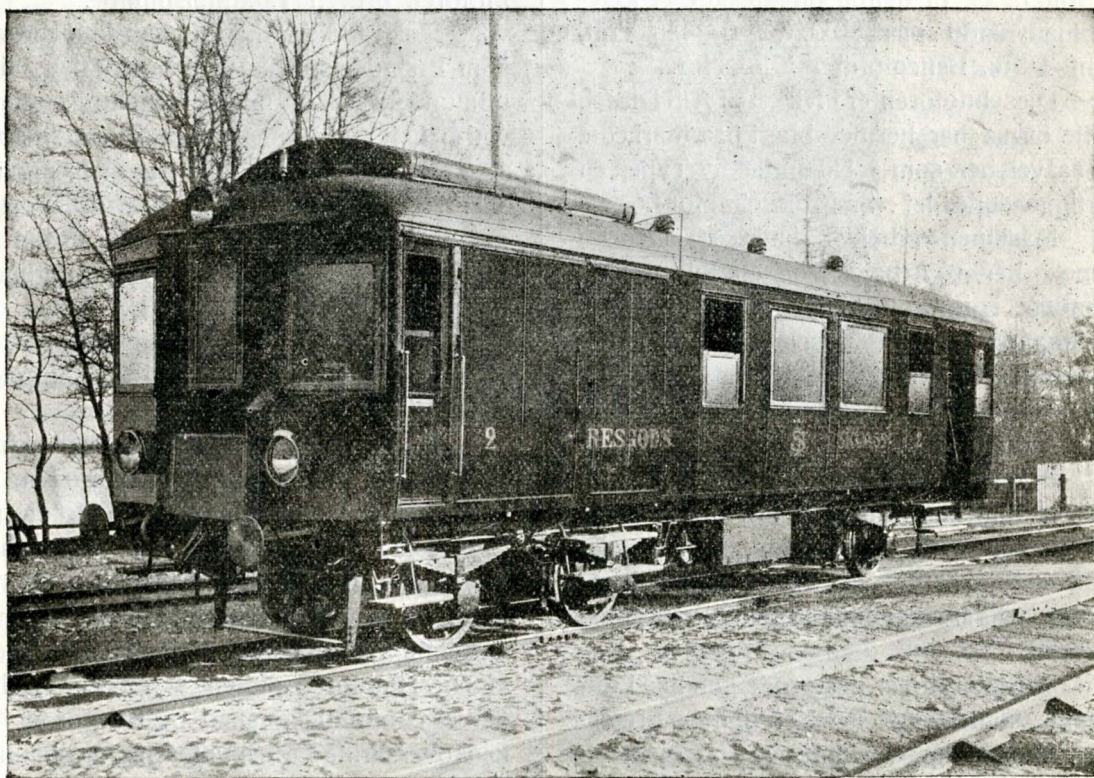


Fig. 1. Diesel-elektrisk Motorvogn til de svenske Statsbaner.



Paa Foranledning af de svenske Statsbaner har *Almänna Svenska Elektriska Aktiebolaget* i Västerås udført tvende diesel-elektriske Motorvogne, om hvilke nogle Optegnelser følger nedenfor.

Vognens mekaniske Del er i Hovedtrækkene udført i Lighed med Statsbanernes 2-akslede Personvogne Lit. C 3 c og forsynede med lukkede Platforme. For at mindske Akseltrykket er anbragt et tredje Hjulpar under Maskinrummet. Akslerne er frie Lænkeaksler.

Vognen indeholder i den ene Ende Maskinrum, nærmest dette en Bagageafdeling, derefter Passagerafdeling med 39 Siddepladser, Korridor, fra hvilken Ind- og Udstigning finder Sted, samt i modsat Ende et afspærret Førerhus.

Vognen er konstrueret for en Maksimalhastighed af 60 km pr. Time og kan desforuden fremføre 2 Bivogne af 30 Tons Vægt foruden Passagerer.

Maskineriet bestaar af en 6-cylindret Dieselmotor paa 75 eff. H. K. ved 700 Omdr. pr. Minut, en til denne direkte koblet Ligestrømsdynamo paa 50 Kw., 0—440 Volt, samt 2 Stk. Banemotorer à 30 H. K.

Dieselmotoren er tilvirket af A/S Diesel. Dette Firma har hermed bragt paa Markedet en saavel her som i Udlandet ny Type, en hurtiggaaende, let »Smaadieselmotor«.

Maskinen arbejder efter 4-Taktsprincippet, har 6 Arbejds- og en Luftpumpe-cylinder, som komprimerer den til Igangsætningen og til Brændselets Indsprøjtning nødvendige Trykluft. Den er endvidere forsynet med Brændselpumpe og Hastighedsregulator.

Firmaets bekendte Finfordelings- og Forbrændingsanordning er i denne Maskine udført med særlig Omhu for at opnaa sikker Tænding af den for hver Forbrændingsperiode yderst ringe indsprøjtede Brændselsmængde.

Motoren driver desforuden en lille Luftpumpe, som leverer den til Vognens Bremsning nødvendige Trykluft.

Ved Motorens Igangsætning anvendes ligesom ved stationære større Dieselmotorer

Trykluft, som magasineres i Staalbeholdere, der er opstillede i Maskinrummet.

En Lyddæmper for Udstødningsgassen er anbragt under Vognen. Herfra afledes Afløbsgassen gennem et Rør, som udmunder ovenover Vogntaget.

I Maskinrummet er opstillet Brændselsbeholdere, tilstrækkelig for 1200 km Rejse med Motorvogn og to Bivogne eller 1800 km Rejse med enkelt Vogn. Disse Beholdere fyldes gennem Rør, der udmunder ved Vognens Sider og er forsynet med Slangeforskruinger.

Cylindrene afkøles med Vand, der atter afkøles i et paa Vogntaget anbragt Kølebatteri bestaaende af en Serie Kobberrør med tynde Kobberflanger, som frembyder en stor Køleflade. En Kølevandsbeholder findes ophængt i Bagagerummets Tag og tjener dels til Erstatning for det ved Utætheder forbrugte Vand, dels under indtrædende Frostperioder at optage den i Kølebatteriet værende Vandmængde.

Vandcirkulationen besørger af en af Motoren dreven Tandhjulspumpe.

Kølevandet indtages paa samme Maade som Brændselsolien gennem Vognens Sider udmundende Rør med Slangeforskruinger ved en i Maskinrummet anbragt Haandpumpe.

Ved Prøver afholdte paa Statsbanernes Værksteder konstateredes Brændselsforbruget ved 75 H. K. at være 235 Gram pr. H. K. Time, men ventes at synke yderligere, naar Maskinen bliver indslidt.

Vognens elektriske Maskineri overfører Kraften fra Dieselmotoren til 2 af Vognens 3 Hjulaksler.

Under Gang behøver man ikke at foretage nogen Regulering i det elektriske System, idet Generatorens og Motorernes Egenskaber ere saadanne, at ved mindre Trækkraft gaar Vognen med større Hastighed, og ved større Trækkraft (f. Eks. ved en Stigning) synker Hastigheden, saa at den af Dieselmotoren afgivne Nyttevirkning holder sig omtrent konstant og fremfor alt ikke kan overskride Dieselmotorens Maksimumsvirkning.

Generatoren er opstillet paa samme

Rammeværk som Dieselmotoren og er med Læderdrivrem i direkte Forbindelse med Motorens Svinghjul.

Af Hensyn til, at hele Maskinanlægget er anbragt tværs i Vognen og tillige maa give Plads for Passage, er Generatoren konstrueret særdeles kort samt forsynet med to Kuglelejer, der bæres af Lagerskaale fra Magnetfeltet. —

Den Side af Generatoren, der vender mod Passagen, er forsynet med gennembrudt Traadvæv som Beskyttelse mod de spændingsførende og roterende Maskindele. I elektrisk Henseende er den rigeligt dimensioneret, har Kommuteringspoler og er, hvad Ledningen angaar, udført paa samme Maade som ved almindelige Ligestrømsmotorer.

Vognen er i begge Ender forsynet med Manøvreapparater, Manøvreventil og Dobbeltmanometer til Luftbremsen, Luftfløjte, Volt- og Amperemeter samt Hastighedsmaaler.

Belysning og Drivkraft erholdes fra et Jungners Akkumulatorbatteri med 28 Elementer og 200 Amperetimers Kapacitet. Batteriet er ophængt under Vognen og oplades automatisk af Generatoren paa de Tider, hvor den ikke afgiver Strøm til Motorerne, d. v. s. under Ophold paa Stationer og under Kørsel paa Fald.

Vognens Hastighed reguleres ved Ændring af Dieselmotorens Omdrejningshastighed. Denne Ændring af Omdrejningerne opnaas ved Omstilling af Regulatoren og sker fra et Kontrolapparat ad elektrisk Vej ved Hjælp af en lille Reguleringsmotor, der faar Strøm fra Batteriet.

Gangskiftningen foregaar paa følgende Maade:

Kontrolapparatets Skiftearm stilles til den ønskede Kørselsretning, hvorved Drivmotorerne i Parallel og uden Koblingsmodstand tilkobles Kontrolapparatet. Derpaa nedtrykkes den paa Kontrolapparatets Skiftearm siddende Trykknop, »Dødmandshaandtaget« (»dead mans grip«), hvorved den elektrisk manøvrerede Hovedstrømafbrøder sættes til, og Generatorspændingen overføres paa Motorerne. Ved Skiftearmens Bevægelse fra Stilling O øges ved Hjælp af

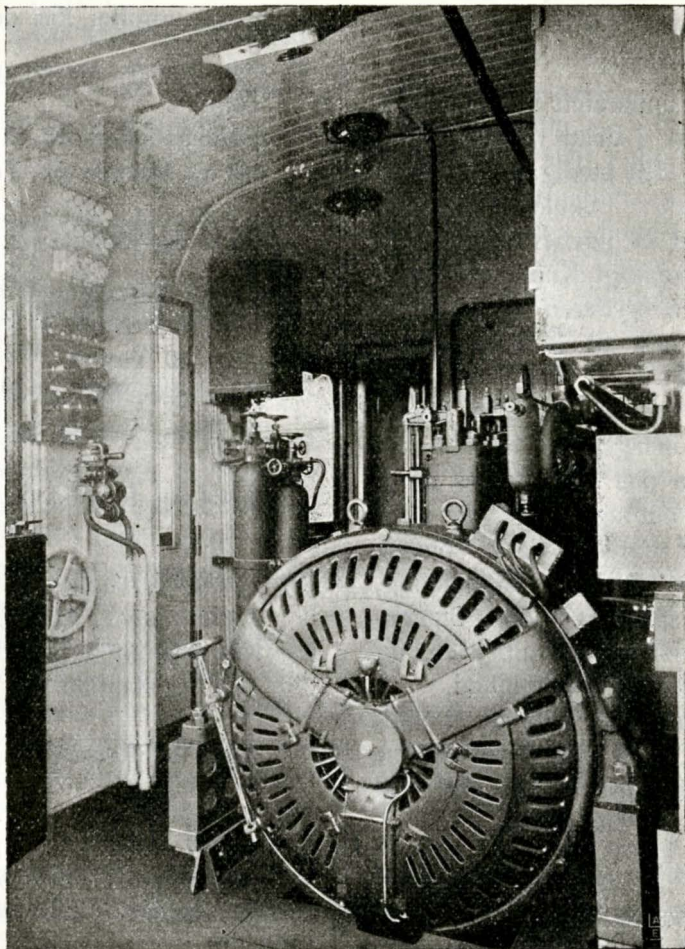


Fig. 2. Maskinrummet i en diesel-elektrisk Motorvogn.

ovennævnte lille Reguleringsmotor Dieselmotorens Omdrejningstal successivt fra den mindre Hastighed (ca. 350 Omdr.), naar Generatoren ikke afgiver Strøm til Motorerne, til fuld Hastighed, 700 Omdrejninger. Med denne Forøgelse i Hastighed hos Dieselmotoren svarer en successiv Forøgelse af Generatorspændingen og dermed Vognens Hastighed.

Igangsætningen bliver paa denne Maade



blød og behagelig, da Paatrækningsmodstand til Motorerne ikke anvendes.

Vognen opvarmes om Vinteren af Dieselmotorens Kølevand, som da passerer gennem de Varmeelementer, der er anbragt i Vognen.

Til Vognens Fremførelse benyttes kun een Mands Betjening, og af Hensynet hertil og for at opnaa den størst mulige Driftssikkerhed er Vognen forsynet med følgende Sikkerhedsanordninger:

1. Den paa Kontrolapparatets Skiftearm anbragte Trykknop (»dead mans grip«) skal under Kørselen stadig holdes nedtrykket af Føreren. Skulde Føreren f. Eks. rammes af et Ildebefindende, da slipper han uvilkaarligt Knappen, hvorved Hovedstrømafbryderen øjeblikkeligt afbryder Strømmen til Motorerne, og Vognen standser.
2. Paa Vognens Tag er der paa begge Sider anbragt Anslagspinde, saaledes at de træffes af en paa Stationernes fremskudte Signaler anbragt Vinge, der viser »Stop«. Skulde Føreren derfor overse Signalet og køre forbi det i Stopstilling, da slaas Pinden bort og bevirker Standsning, idet Motorstrømmen afbrydes, og Luftbremsen sættes i Virksomhed.
3. I Passagerafdelingen er anbragt et Nødbremsehåndtag, der virker paa samme Maade, og som paa meget kort Tid bringer Vognen til Standsning.

Der er med disse Vogne opnaaet saa gunstige og overraskende Driftsresultater, at de fortjener en nærmere Omtale, og i Særdeleshed vil denne Opfindelse utvivlsomt faa sin store Betydning i Fremtiden paa Lokal- og Sidebaner.

De ovenfor afbildede Vogne har ialt løbet ca. 2000 km. Under de fleste Prøvekørsler er Brændselsforbruget bleven undersøgt med følgende Resultater:

I Tiden fra 6. til 11. Maj d. A. kørte Vognen i Henhold til Tjenstkøreplanen daglig 2 Ture frem og tilbage mellem *Enköping* og *Heby*. Afstanden mellem disse Stationer er 37 km, og paagældende Linie har ofte

forekommende Stigninger 11 ‰ og en mindste Kurveradius = 300 m. Paa Strækningen findes 5 mellemliggende Stationer, hvor der altid gøres Ophold. Motorvognen kørte dels tom (Egenvægt = 26 Tons), dels med tilkoblede Person- og Godsvogne. Den tilkoblede Vognvægt har i det højeste været 45 Tons.

Middeltallene for Brændselsforbrug og Brændselsudgifter har derved udgjort:

- 1) *For enkelt Motorvogn, Togvægt 26,5 Tons:*  
Kørehastighed 40–45 km pr. Time,  
8,8 kg Raaolie pr. Tur =  
**55 Øre pr. Tur,**  
0,238 kg Raaolie pr. Togkm. =  
**1,5 Øre pr. Togkm.**
- 2) *For Motorvogn + 1 Personvogn, Togvægt 40 Tons:*  
Kørehastighed ca. 40 km pr. Time,  
11,25 kg Raaolie pr. Tur =  
**70 Øre pr. Tur,**  
0,304 kg Raaolie pr. Togkm. =  
**1,9 Øre pr. Togkm.**
- 3) *For Motorvogn + 1 Personvogn + 1 à 2 Godsvogne, Togvægt 60 Tons:*  
Kørehastighed ca. 35 km pr. Time,  
12,6 kg Raaolie pr. Tur =  
**79 Øre pr. Tur,**  
0,342 kg Raaolie pr. Togkm. =  
**2,1 Øre pr. Togkm.**

Den 15. Maj kørte Motorvognen uden Paahængsvogne Strækningen *Västerås—Tillberga—Sala—Stockholm*, en Vejlængde paa 166 km.

Kørehastigheden var 44 km pr. Time.  
38,85 kg Raaolie for hele Turen =  
**2 Kr. 43 Øre for hele Turen,**  
0,234 kg Raaolie pr. Togkm. =  
**1,46 Øre pr. Togkm.**

Den 16. Maj startedes en Rundtur *Stockholm C.—Krylbo—Örebro—Hallsberg—Stockholm*, ialt en Vejlængde af 517 km. Toget bestod foruden af Motorvognen af en Salonvogn, hvis Vægt var 28,8 Tons. Togvægten var 55,5 Tons. Med Undta-

gelse af i Krylbo, Örebro, Hallsberg og Katrineholm gjordes ingen længere Ophold. Den fastsatte Køretid overholdtes uden Forsinkelser, og Ankomsten til Stockholm C. fandt Sted den 17. Maj Kl. 6<sup>05</sup> Fm.

Kørehastigheden var 40 km. pr. Time.

170,6 kg Raolie for hele Turen =

**10 Kr. 65 Øre for hele Turen,**  
0,33 kg Raolie pr. Togkm. =

**2,06 Øre pr. Togkm.**

Motorvognen saavel som dens Maskineri har paa samtlige Prøveture gaaet uden mindste Uheld.

## Nye Forsøg med Hochwald-Glideren.

Fra Tysk af O. Bendixen.

Det er gentagne Gange fastslaaet som en ubestridelig Kendsgerning, at Resultaterne af den overhede Damps Anvendelse i Lokomotivdriften ikke i sidste Linie er afhængig af Anvendelsen af et hensigtsmæssigt fremstillet Glidersystem.

I rigtig Erkendelse af dette Faktum har Firmaet A. Borsig henvendt deres særlige Opmærksomhed paa denne for Overheder Lokomotivet saa vigtige Del, og der er hos dem konstrueret en Stempel-Glidermodel, der gennem længere Brug har vist sig udmærket, og som byder betydelige tekniske og økonomiske Fordele frem for andre for Tiden anvendte Gliderkonstruktioner.

I Lokomotiv-Tidende Nr. 2, 1912, S. 20–21, har vi bragt 2 Tegninger og en nærmere Beskrivelse af Hochwald-Glideren, som tydeligt viser de principielle Fordele ved denne Konstruktion. I det følgende skal vi meddele om de nyeste Driftsresultater, der saa meget mere vil være af Interesse, som vor nye Lokomotivtype Ltr. R. er forsynet med denne Glider.

Den kgl. preussiske Jernbanedirektion har allerede for længere Tid tilbage anstillet indgaaende Forsøg med forskellige Glidermo-

deller for overhedet Damp. De ved disse Forsøg samlede Erfaringer bød den bedste Lejlighed til vedvarende at forbedre paa Konstruktionen af Hochwald-Glideren, og fuldstændig tilpasse den efter Kravene ved Lokomotivdriften. Nu er der opnaaet Tal for Dampforbruget, som betydeligt overgaar de Resultater, der er opnaaet med andre Konstruktioner.

En for Lokomotivdriften meget vigtig Egenskab ved Hochwald-Glideren er Muligheden af under Medvirkning af Gliderrummet at regulere Kompressionsspændingen. Diagrammerne Fig. 1 a–d viser, hvorledes dette foregaar. Efter Fyldningens Slutning forbliver Gliderrummet endnu nogen Tid i Forbindelse med Cylinderkanalen og tager Del i Ekspansionen. Naar begge Rum ere adskilte, forbliver endnu Damp i Gliderrummet, hvis Spænding er saa meget lavere jo mindre Fyldningen er. Ved lille Fyldning virker derfor Gliderrummet, efter at det igen er aabnet, stærkt mildnende paa Kompressionen. Man har saaledes ikke, som ved andre Gliderkonstruktioner, nødig at indføre store skadelige Cylinderrum til Forhindring af for høj Kompression; men ydermere kan dette skadelige Rum holdes saa lille, som Konstruktionen tillader det.

Dette betyder en særdeles økonomisk Fordel, thi det i Gliderrummet anvendte Kompressionsarbejde bliver i fuldt Maal genvunden ved Ekspansionen, hvilket ikke er Tilfældet med det Kompressionsarbejde, som er udført i Cylindrenes skadelige Rum. Her maa komprimeres fra Modtrykket, medens Dampens Ekspansionsarbejde kun kan udnyttes til Slutningen af Ekspansionspændingen. Da nu andre Glidere maa have betydelig større skadelige Cylinderrum end Hochwald-Glideren for ikke at faa for stor Kompression ved lille Fyldning saa gaar ved disse en Del af Damparbejdet ubetinget tabt, hvilket navnlig gør sig særlig gældende ved den med højere Ekspansionslutspændinger forbundne større Fyldning.

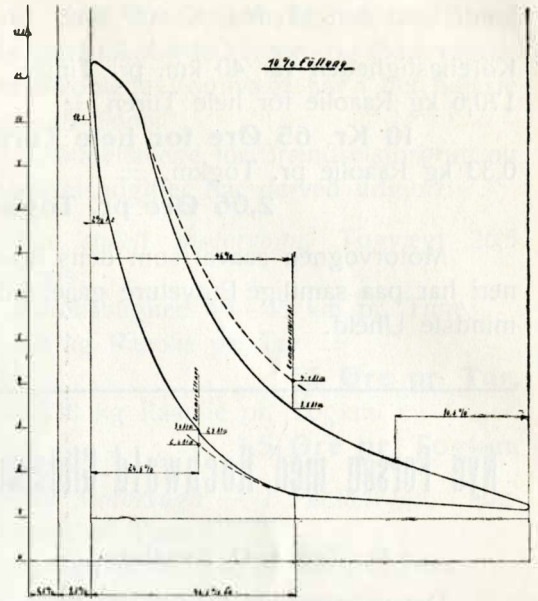
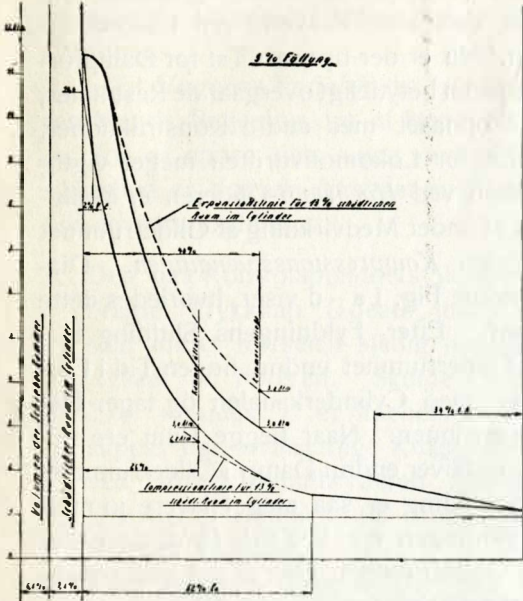
Det i Gliderrummet anvendte Kompressionsarbejde bliver, som før nævnt, fuldt ud genvunden. Der er derfor intet til Hinder for, gennem rigeligt Maal af dette Rum



1 a

1 b

—Kolbenschieber Bauart Hochwald—  
—Diagramm—  
— a. a. Schaber Bl. 395 852



Der Kolbenschieber Bauart Hochwald zeigt bei nahezu allen Füllungen durch die ersigende Wirkung des Kompressionsraumes fast gleiche Compressionsendspannung und kann deshalb der üblichen Form der Schaber auf das Bestmögliche geformte sein.  
Er gibt ferner einen über dem gewöhnlichen Schieber bei gleichem Dampfdrucke einen Arbeitsergebnis auslässt gleich der üblichsten Fläche der Dampfzylinderkammer vor der Ventilöffnung abschließen wird.

Stempelglidern, »Model Hochwald«, giver gennem Gliderrummets udlignende Virkning omtrent samme Compressionslutspænding ved næsten alle Fyldninger. Derfor kan Cylindersens skadelige Rum formindskes til det konstruktivt mindst mulige Maal.

Den giver endvidere i Modsætning til de almindelige Glidere med samme Dampindhold en Arbejdsgevinst omtrent lig med den skraverede Flade, da Dampen bliver indespærret i Rummet, før Udstrømningen begynder.

1 c

1 d

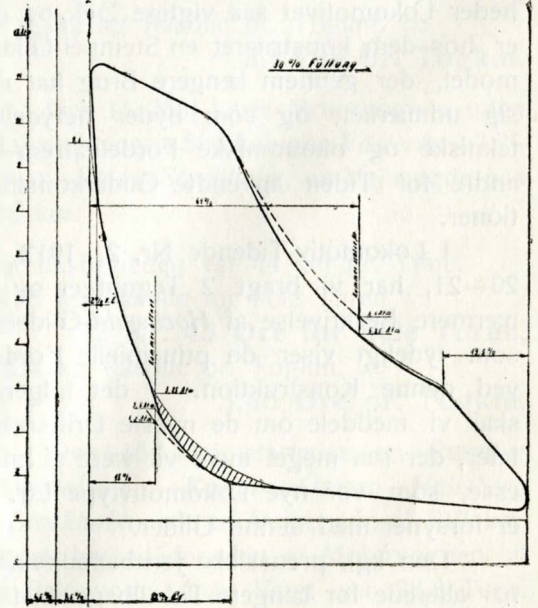
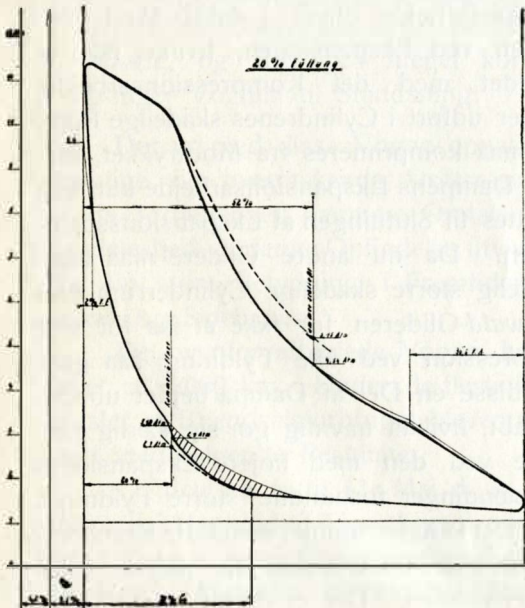


Fig. 1.

at regulere Kompressionsluftspændingen saaledes, at der ogsaa, selv ved de mindste Fyldninger, kan arbejdes med fuldt Tryk i Gliderrummet, uden at der opstaar Sløjfe i Diagrammet, og det dermed forbundne Arbejdstab, og uden at Stængerne arbejde uroligt. Man vinder derved, foruden økonomisk Fordel, tillige det Gode at lette

En anden og væsentlig Fordel ved *Hochwald*-Glideren er tillige, at man ved Indicering af Gliderrummet kan faa fuld Oplysning om Gliderens Tæthed under Driften.

Med god tæt Glider har Gliderrummets Diagram den i Fig. 2 fremstillede Form a b c d e f g h.

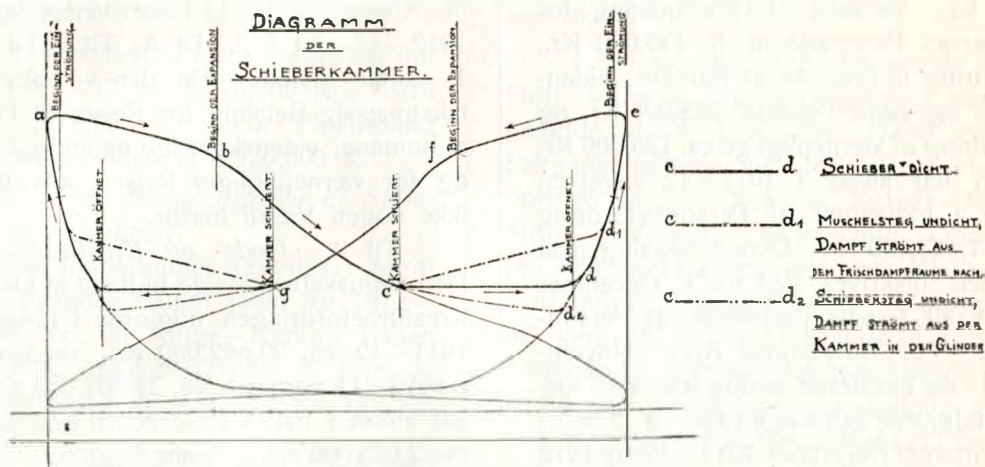


Fig. 2.

Førerens Gerning, da han alene behøver at regulere Farten med Styringen og kun benytter Ventilregulatoren, naar der spærres af for Dampen.

En høj Kompression har ogsaa en skadelig Indflydelse paa det mekaniske Arbejde, og der opnaas derfor yderlig en økonomisk Fordel med den ved Hjælp af Gliderrummet opnaaede Mildning af Kompressionen.

Under ovennævnte Forsøg er i Virkeligheden udført Kørsler, ved hvilke der med fuld aaben Regulator og en Cylinderfyldning af kun 5 % af Stempelslaget er opnaaet de gunstigste Resultater med Hensyn til rolig Kørsel og godt Dampforbrug, et Resultat, der hidtil ikke kunde opnaas med nogen anden Gliderkonstruktion. De optagne Diagrammer vare ogsaa ved 5 % Fyldning fuldstændig regelmæssige og Styringen arbejdede absolut tilfredsstillende. De saaledes opnaaede Værdier af Dampforbruget ere de bedste, der hidtil er opnaaet ved de nævnte Prøvekørsler.

Utæthed ved Hjæpegliderstemplets Ringe ytrer sig derved, at Trykket i Gliderrummet stiger hurtigt, som Linien . . . . cd, antyder. Utæthed ved Gliderstemplernes Ringe ytrer sig derimod ved at Trykket i Rummet hurtigt synker og mere eller mindre nærmer sig til Løbet af Ekspansionslinien i Cylindrene. Linie . . . . . cd<sub>2</sub>.

Efter Afslutning af flere af de nævnte indgaaende Forsøg, vil yderligere blive berettet om de nøjagtige Forsøgsresultater.

## Fra Finanslovsforslaget.

Til A. Indtægt.

Til 1. *Personbefordring*. I Finansaaret 1911-12 udgjorde den regnskabsmæssige Indtægt af Personbefordring ca. 22,382,000 Kr., hvori Indtægten ved Befordring af Rejsegods er indbefattet med ca. 684,000 Kr., medens Værdien af Fribefordring for Statsbanernes



Personale m. fl. er indbefattet med 446,000 Kr., Fribefordring til Fremme af humane, videnskabelige og andre Formaal med 285,000 Kr., og den ved Lov Nr. 41 af 22. Marts 1907 hjemlede Fribefordring af værnepligtige med ca. 125,000 Kr.

I Finansaaret 1910—11 udgjorde den tilsvarende Indtægt ca. 20,929,000 Kr., hvorunder Indtægt ved Rejsegodsbefordring ca. 667,000 Kr., Værdien af Fribefordring for Statsbanernes Personale m. fl. 430,000 Kr., Fribefordring til Fremme af humane, videnskabelige og andre Formaal 285,000 Kr. og Fribefordring af værnepligtige ca. 125,000 Kr.

Der har altsaa i 1911—12 været en Stigning i Indtægten af Personbefordring paa ca. 1,453,000 Kr. Denne Stigning maa dog tildels tilskrives den fra 1. December 1911 i Kraft traadte Forhøjelse af Persontaksterne. For Tidsrummet April—November 1911, da Taksterne endnu ikke vare forhøjede, udgjorde Stigningen kun ca. 5 pCt.; for Tidsrummet December 1911—Marts 1912 udgjorde den derimod ca. 12 pCt. At opføre, hvorledes denne sidste Stigning skal fordeles paa Takstforhøjelsen og en mulig Færdselsstigning, lader sig imidlertid ikke gøre. Da man ikke tør regne med nogen egentlig Færdselsstigning efter Takstforhøjelsen, anser man det derfor for rettest ved Ansættelsen af den forventede Indtægt af Personbefordringen i 1913—14 at gaa ud fra den regnskabsmæssige Indtægt i 1911—12 ca. 22,382,000 Kr., hvori altsaa er indbefattet Stigningen paa Grund af Takstforhøjelsen i 4 Maaneder (December—Marts). Naar da hertil lægges  $\frac{8}{12}$  af den ved Takstforhøjelsen paaregnede aarlige Indtægtsforøgelse for Personbefordringens Vedkommende (2,000.000 Kr.), jfr. den tilsvarende Anmærkning til Finanslovsforslaget for 1912—13, eller ca. 1,333,000 Kr., kan Indtægten af Personbefordringen i 1913—14 anslaaes til 23,715,000 Kr., afrundet 23,750,000 Kr., hvori Indtægt ved Rejsegodsbefordringen er indbefattet med det i 1911—12 indgaaede Beløb, ca. 684,000 Kr., med Tillæg af  $\frac{8}{12}$  af den ved Takstforhøjelsen paaregnede aarlige Indtægtsforøgelse af 90,000 Kr. = 60,000

Kr., altsaa i alt 744,000 Kr., afrundet 745,000 Kr., medens Værdien af Fribefordring for Statsbanernes Personale m. fl. er indbefattet med det samme Beløb, som er ført til Indtægt i 1911—12, nemlig 446,000 Kr. At de fra 1. April 1912 indførte Indskrænkninger i Fribefordringsretten skulde give sig til Kende ved en Nedgang i den i 1911—12 til Indtægt førte Værdi, kan neppe paaregnes, jfr. Anmærkninger til Finanslovsforslaget for 1912—13, Til § 2, Til A, Til I, Til A, Til I, sidste Stykke. Da der vil blive ydet takstmæssig Betaling for Rejser til Fremme af humane, videnskabelige og andre Formaal og for værnepligtiges Rejser, ansættes der ikke nogen Værdi herfor.

Til 2. *Gods- og Kreaturbefordring.* Den regnskabsmæssige Indtægt af Gods- og Kreaturbefordringen udgjorde i Finansaaret 1911—12 ca. 23,602,000 Kr., medens den i 1910—11 udgjorde ca. 21,507,000 Kr. Der har altsaa i 1911—12 været en Stigning paa ca. 2,095,000 Kr. Denne Stigning, som vel tildels er foranlediget ved den fra 1. Januar 1912 i Kraft traadte Forhøjelse af Gods- og Kreaturtaksterne, hidrører dog formentlig væsentligst fra de stigende Konjunkturer, særligt i den sidste Del af Finansaaret. I Maanederne April—December 1911, da de gamle Takster endnu vare gældende, udgjorde Stigningen kun ca.  $4\frac{1}{2}$  pCt., medens den i Maanederne Januar—Marts 1912 udgjorde ca. 26 pCt. Hvilken Andel Færdselsstigning og hvilken Andel Takstforhøjelsen har i disse 26 pCt., lader sig imidlertid ikke opføre. Da man ikke tør gaa ud fra, at den betydelige Færdselsstigning, der aabenbart har fundet Sted i den sidste Del af 1911—12, skal fortsætte sig i 1912—13 og 1913—14, vil det formentlig ligesom for Personbefordringsindtægten Vedkommende være rettest at lægge det Beløb, der regnskabsmæssigt er indkommet i 1911—12, til Grund for Ansættelsen af den forventede Indtægt i 1913—14, altsaa ca. 23,602,000 Kr., hvori er indbefattet Indtægtsforøgelse paa Grund af Takstforhøjelsen i 3 Maaneder (Januar—Marts). Naar da hertil lægges  $\frac{9}{12}$  af den ved Takstforhøjelsen paaregnede aar-



lige Indtægtsforøgelse for Gods- og Kreaturbefordringens Vedkommende (1,750,000 Kr.), jfr. den tilsvarende Anmærkning til Finanslovsforslaget for 1912–13, eller 1,312,000 Kr., vilde Indtægten for 1913–14 kunde anslaaes til ca. 24,914,000 Kr. Efter den Indtægtsforøgelse, der har fundet Sted i de første 5 Maanedes af Finansaaret 1912–13, mener man dog at kunne ansætte Indtægten til 26,000,000 Kr.

Til 3. *Postbefordring*. Indtægten udgjorde i 1911–12 ca. 1,516,000 Kr., 1910–11 ca. 1,515,000 Kr. For Finansaaret 1913–14 anslaaes den til 1,520,000 Kr.

Til 4. *Forpagtningsafgifter af Statsbaner under Privatdrift*.

Beløbet fremkommer saaledes: Afgift af Ringe–Faaborg Banen (som for 1912–13) 24,534 Kr., af Ringe–Nyborg Banen (som for 1912–13) 30,971 Kr. 72 Øre, af Vejle–Give Banen 55,000 Kr., ialt 110,505 Kr. 72 Øre.

Vejle–Give Banen er fra 1. April 1912 erhvervet af Staten i Henhold til Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 § 1 b. og derefter indtil Statens Overtagelse af dens Drift bortforpagtet til Vejle–Give Jernbaneselskab mod en aarlig Afgift af 55,000 Kr.

Til 6. *Ventesalsbilletter*. I 1911–12 var Indtægten (Konto 4 b.) ca. 62,000 Kr. For 1913–14 anslaaes den til det samme Beløb.

Til 8. *Vederlag fra private Baner for Medbenyttelse af Statsbanernes Stationer m. v.* I 1911–12 var Indtægten (Konto 4. d.) ca. 102,000 Kr. For 1913–14 anslaaes den til 110,000 Kr.

Til 9. *Afgifter af Retten til Reklamer og Retten til Forhandling af Blade m. m.* Indtægten af de tilsvarende Afgifter udgjorde i 1911–12, da de vare opførte under Konto 4. e., ca. 65,000 Kr. For 1913–14 anslaaes den til 70,000 Kr.

Til 10. *Salg af gamle Materialier m. v.* Indtægten anslaaes efter Gennemsnitsindtægten for 1909–10, 1910–11 og 1911–12, i hvilke Aar Indtægten var opført under Konto 4. e., til 30,000 Kr.

Til 11. *Overskud af Arbejder, der ikke vedkommer Statsbanernes Drift*.

Indtægten anslaaes efter Gennemsnitsindtægten for 1909–10, 1910–11 og 1911–12, i hvilke Aar Indtægten var opført under Konto 4. e., til 90,000 Kr. Heraf afholdes Vederlag til Tjenestemænd for Udførelsen af forskellige Arbejder for Fremmede i Finansaaret 1911–12 14,000 Kr. Rest altsaa 76,000 Kr.

I Finansaaret 1913–14 vil de under Drift værende Banestrækninger have en Længde af ca. 1958 km. Hertil kommer Færgeoverfarterne ved Helsingør–Helsingborg, Masnedø–Orehoved, Korsør–Nyborg Strib–Fredericia, Sallingsund–Oddesund (45 km) samt Færgeoverfarterne Kjøbenhavn–Malmø (30 km) og Gjedser–Warnemünde (45 km), der drives i Forbindelse med henholdsvis de svenske Statsbaner og de mecklenborgske Statsbaner, og endelig Dampskibsforbindelsen Korsør–Kiel (133 km), der drives i Forbindelse med det kejserlig tyske Postvæsen.

#### *b. Togtjenesten.*

Til I. B. 2. b. 1.

Paa Finansloven for 1912–13 haves Bevilling til 242 Togførere og 965 Togbetjente. Paa nærværende Forslag er Tallet af Togførere forøget med 1 til 243 og Tallet af Togbetjente med 3 til 968.

(Fortsættes).

---

## Organisationspolitik og Lokomotivpersonalets Sammenslutning.

---

Har man i en Aarrække fulgt Organisationspolitikens Bølgeslag indenfor Jernbaneetaten herhjemme, da viser det sig, at man forsaauidt staar paa akkurat samme Sted som for Aar tilbage. Den ved de forskellige Foreningers Start saa stærkt opreklamerede og lovpriste Solidaritetsfølelse iblandt Medlemmerne er efterhaanden bleg-

net, eller med andre Ord, den øjeblikkelige Begejstring er sunken som det oprørte Havs Bølger efter en Storm, og tilbage er der i Øjeblikket bleven en stille Flade. Selv de indre Kampe, som der indenfor Jernbaneetatens Foreningsliv endnu udfægtes under den tilsyneladende rolige Overflade, har ikke formaaet at fremskaffe en Forandring af Forholdene. Og hvad værre er, fra visse Sider synes Egoismens Skær i en uhyggelig Grad at blive synlig.

At tænke sig, at man gennem et Tvangsprincip skulde blive i Stand til at faa gennemført en virkelig ideel Organisationsreform, der vil være tilfredsstillende for alle Parter, er sikkert en vanskelig for ikke at sige uopnaelig Opgave, som nærmest maa henregnes til Utopi. I saa Henseende bør man aldrig forglemme, at en Organisationssammenslutning altid hviler paa to Slags Kræfter, nemlig Paragrafferne og Medlemmernes virkelige Interesse for Sagen. Uden Paragraffer gaar det ikke, men endnu mindre, saafremt den nødvendige Deltagelse og Støtte fra de organiseredes Side mangler; et maa man altid holde sig à jour, at i Begyndelsen er ganske vist begge Dele tilstede; men efterhaanden som Interessen synker til Nulpunktet, bliver kun Paragrafferne tilbage.

Og netop den Konklusion er det, hele Lokomotivpersonalet nu maa tage under alvorlig Overvejelse, hvor Talen er om en Ændring i vor Forenings Sammensætning.

Den Ide at organisere Personalet i to Etatsorganisationer — (Hvilke Motiver har man her foreligget til ikke at nøjes med een Forening? Har ikke egoistiske Tendenser eller honnet Ambition været det afgørende Moment?) — kan være særdeles formaalstjenlig under Behandling af evt. Lønningsbestemmelser, idet Tjenestemændene herigennem gøres mere uafhængig af de økonomiske Svingninger. Om Lokomotivpersonalet, særlig Lokomotivførerne, nogensinde ved en Lønningsrevision vil kunne vente nogen Støtte gennem de to Etatsorganisationer for Gennemførelsen af en Forbedring, er dog vist ret tvivlsomt; thi lige

saa lidt som jeg har Tiltro til, at den en Gang stedfundne Tilsidesættelse af Lokomotivmændene saa let ophæves, lige saa lidt føler jeg mig overbevist om, at visse Tjenst-kategorier, som ved den sidste Lønningsrevision vistes særlige Hensyn, vil være beredt til at antage sig vore Ønsker. Disse Tjenstmænd opnaaede nemlig saa store Fordele, at de ikke nu uden Tilsidesættelse af deres egne Interesser ønsker at træde i Skranken for andre ansatte for muligvis derefter at blive ligestillede med disse igen i Indtægter.

Betragter man denne Anskuelse ud fra et almenmenneskeligt Standpunkt, saa vil jo heller ingen kunne tage disse Kategorier det ilde op, naar de stræber efter at bibeholde den Lønningsafstand til andre ansatte, som de en Gang har erholdt. Statssækken er ganske vist ikke tom, men den er dog ikke saa stor, at den ved saadanne Lønningsreguleringer for Tjenstmænd altid kan yde en procentvis Forhøjelse af Lønnings-satserne. Yderligere maa som et undskyldende Moment tages i Betragtning, at da *Lokomotivførererkredsen, indenfor Jernbaneforeningen selv indtager det Standpunkt, at den nuværende Lønningslov er ideel for Lokomotivpersonalet (altsaa Lokomotivførerne)* er der selvfølgelig heller ingen Anledning til for Etatsforeningen at beskæftige sig med et saa vanskeligt Emne.

Men hvad er vel naturligere under slige absurde Forhold, end at Lokomotivpersonalet selv søger at finde en Form, hvorunder vi alle kan samles i Enighed. Pointet bliver da: Hvorledes er vi bedst organiserede? Interessant er det her at høre de forskellige Meninger. Den ene ønsker ren Fører- og Fyrbøder-Forening, en anden særskilte Afdelingsbestyrelser og fælles Hovedbestyrelse, en tredie det bestaaende System bibeholdt; men alle giver de Forsikring om reelle Hensigter og aldrig vil søge at stemme for noget, der kan skade Standen.

En saadan Paastand er dog virkelig for naiv til at burde tillægges Mænd i den modne Alder. Lad os tage et Eksempel.



Naar der ved Siden af en Købmandsforretning flytter en Konkurrent ind, som efter tilstrækkelig Reklame ogsaa aabner en Købmandsforretning og derefter smilende og elskværdig hilser den gamle med Ordene: »Kære Kollega, jeg forsikrer Dem for, at jeg har kun reelle Hensigter, jeg vil aldeles ikke skade Dem«, da tænker dog vist enhver: Enten er den Mand en Idiot, eller han anser mig for at være det.

Og nu de anførte Grunde for en Ændring, da er det kun faa af disse, som man fra et objektivi Standpunkt kan anse berettigede. Er saaledes ikke Interesserne de samme? Hvorfor skal Lokomotivførerne ikke kunne forstaa Lokomotivfyrbødernes Interesser, det er jo dog den samme Stand, hvorfra vi selv er udgaaede? Og hvorfor skal Lokomotivfyrbødernes ikke kunne sætte sig ind i Lokomotivførernes Stilling og Stand; det er jo dog det Maal, som de førstnævnte om kortere eller længere Tid selv vil naa. Alvorligt talt tror vel heller ingen derpaa.

Saa vel fra Lokomotivførernes som Lokomotivfyrbødernes Side kan man ved enkelte Lejligheder høre Udtalelser, som hver især gaar i den Retning, at man paa Møder afholdt for hver Kategori bedre vilde være i Stand til at fremsætte og udtale sine Meninger. *Om dette Punkt, der vel er Kardinalpunktet i det foreliggende Omændringsspørgsmaal* kan der herske forskellige Meninger saavel berettigede som uberettigede; dog et bør man ikke forglemme, at paa et Foreningsmøde gives hverken over- eller underordnet, her er enhver Medlem (Er dette saaledes ikke Tilfældet til Eks. i Jernbaneforeningen eller Maskinmesterforeningen?), men hvor alle maa bevare den fornødne Form og Takt. *Personligheder og maaske Forhold, der har sit Udspring i tjenstlige Sager, hører ikke hjemme i Foreningslivet.\**

\* Man vil ikke komme i Konflikt med vore Afdelingslove, om Lokf. og Lokfb. holder Møde hver for sig.

Det lader sig ikke benægte, at netop her findes det vanskeligste Punkt. Det gaar her som i Politik, hvor det personlige Spørgsmaal drages med ind i Debatten. Resultatet bliver kun, at hver Part med Tiden svækkes.

Selv om maaske ogsaa flere Lokomotivmænd er optimistiske nok til at tænke sig Muligheden af, at der ved en Omorganisation af vort Foreningsliv vil ske en Forandring paa dette Omraade, da er jeg tværtimod af den Mening, at det modsatte vil blive Tilfældet, forudsat at Fordragelighedens Parlamentærflag, hvormed der igen fra en vis Side skiltes, ikke har en ærlig Farve. Enhver maalbevidst Organisator ved jo dog, at der til Opnaelse af et bestemt Maal som første Betingelse hører, at alle Deltagerne i en faglig Bevægelse, og hertil maa for Lokomotivtjenestens Vedkommende Lokomotivførerne og Lokomotivfyrbødernes regnes under et, er behjælpelige for at tilvejebringe en fast Grund i deres Organisation. Jo større og talrigere Sammenslutningen bliver, desto kraftigere er ogsaa Organisationens Maskineri i Haanden paa dygtige Førere. Organisationen er den fælles Jordbund, hvorpaa alle ligestillede og interesserede finder hinanden, men hvor man dog maa rette sig efter Flertalsviljen. Hvad den enkelte vil, kan han kun opnaa gennem en Flertalsbeslutning, og hvad der af denne fastsættes som Rettesnor, maa derfor af vedkommende opfattes som Grundlag, hvorefter han saa maa handle og rette sig.

For at faa den rette Betydning maa enhver Organisator kende til Organisationsdisciplin. En Del utilfredse Medlemmer gives overalt, og altid findes der Folk, for hvem Organisationsformen eller de fastsatte Love ikke passer; men derfor kan man dog sandelig ikke forlange, at de mere besindige og indsigtfulde Medlemmer skal følge dem i deres Opfattelse. Er der et virkeligt bevisligt Grundlag tilstede for Utilfredsheden, vil enhver klog og fremsynet Lokomotivmand ikke derfor søge at ødelægge hele sin Fagorganisation ved et Knivstik i Ryg-

gen og dermed fraskrive sig al sin Indflydelse, men derimod med al Magt gennem den ved Lovene fastsatte Vej søge at faa en Ændring indført. Er det nu vedkommende gennem Venner og Tilhængere og en saglig, overbevisende Begrundelse mulig at vinde Meningsfæller for sine Anskuelse, da er det jo dog let at faa et Flertal for en Ændring i den tilsigtede Retning.

Kan den utilfredse derimod kun regne med, at enkelte eller muligvis kun højst et Mindretal vil blive Tilhængere af hans Ide, maa han virkelig give Afkald paa at være Banebryder for en ny Organisationsform. En Sammenslutning af utilfredse Standsfæller er forøvrigt et slet Grundlag for Danelsen af en ny Forening, af hvilken enhver kun venter, at hans Ønsker snarere bliver opfyldte, end som Tilfældet er under de forhaandenværende Forhold. *Det vil under saadanne nye Forhold dog sikkert ikke vare længe, før man er utilfreds med sig selv og atter grunder paa noget nyt.*

Og nu i Anledning af den af Hr. Lillelund i »Vor Stand« i Marts 1911 og September 1912 bebudede Foreningspolitik et Par Ord:

Det er en gammelkendt Regel, at før end man bygger sig et nyt Hus, undersøger man indgaaende, om det gamle ikke mere svarer til Fordringerne, eller om det ved en grundig Reparation kan bevares for den kommende Slægt eller muligvis skaffe Ejeren større personlige Fordele i Fremtiden. Først naar i saa Henseende de afgørende Spørgsmaal alle er afgjorte til Fordel for en Nybygning, skrider man til Opførelsen deraf, men ikke før efter nøje Prøvelse.

Overfører vi nu denne Lignelse til vort Foreningssliv og opstiller Spørgsmaalet, om D. L. & L. F. ikke mere opfylder sine Forpligtelser, da finder vi ingen bedre Anerkendelse end Hr. Lillelunds Udtalelser af 30. Septbr. d. A. i »Vor Stand«, hvori han bl. a. erklærer, at hans Meningsfæller og han selv *med Glæde* vil bidrage til en fornyet Sammenslutning i D. L. & L. F. *Naar selv en af de mest deciderede Modstandere offentlig vover sig ud med en saadan Anbe-*

*faling, da kan dette kun opfattes som et Bevis for, at den gamle Forening dog i Virkeligheden har Betydning, og man kan med Sikkerhed gaa ud fra, at denne fra samme Side ogsaa regnes for større, end der tilkendegives ved de gengivne Udtalelser i »Vor Stand«.*

Da der indenfor D. L. & L. F. aldrig har været Tale om en »Nybygning« af Organisationen, maa man ud fra et logisk Standpunkt drage følgende Konklusion:

En fuldstændig Udskillelse af Lokomotivførerne fra Lokomotivfyrbøderne vil være ensbetydende med et fuldstændigt Nederlag. Hvorledes vil man kunne tænke sig en særskilt Lokomotivførerforening opretholdt, naar man samtidig forhindrer Tilgang. Hvorfra skal Agitatorerne eller Lederne komme, naar man nu tilbageviser de yngre, intelligente Kræfter og senere, naar disse er overgaaede i samme Stilling, som en Naadesag optager dem i sin Midte for der at behandle dem som Børn. Vi maa dog aldrig være saa naive at tro, at en eneste af de nuværende Lokomotivfyrbødere og langt mindre de senere ansatte nogen sinde vil lade sig overtale til efter en saadan ringeagtende Tilbagevisning at indtræde som Medlem.

Selv om man ogsaa med en vis Berettigelse gaar ud fra, at hvad de ældre maaske tilkæmper sig, kommer ogsaa de yngre tilgode, saa bør vi i samme Aandedræt ogsaa tilføje, at hvad de ældre forsømmer, rammer som bekendt de yngre Kræfter dobbelt; thi det vil altid blive dobbelt vanskeligere for disse at genoprette de ældres Fejltagelser. Hvor vidtrækkende Følger saadanne kan have, viser bl. a. den Anskuelse os, som visse Lokomotivførere nærer, ved at opfordre Lokomotivfyrbøderne til at overgaa til Jernbaneforbundet, *der som bekendt har haft til Hensigt at lade sig optage i de samvirkende Fagforbund.* Om dette Emne var det jo dog, at Hr. Lillelund forrige Aar i »Vor Stand« skrev i sit »opsigtsvækkende« Opraab til Medlemmerne i D. L. & L. F., og hvori forekom følgende Passus: — *Gaa aldrig med til, Kolleger, som jeg har set,*



der har været Tale om, at gaa ind under de samvirkende Fagforbund, det eneste, I der vil opnaa, er at blive ganske **udmærkede Malkekoer.** —

Ved **ikke** at følge de velmente Raad har de yngre altsaa her bevisligt i Tide oprettet de ældres Fejltagelse. Dette vil man i Fremtiden heller ikke forglemme.

Og nu til Spørgsmaalet om den fremtidige Ordning af D. L. & L. F., da kan en saadan kun ske paa følgende Grundlag:

1. De lokale Interesser varetages direkte gennem de respektive Kategorier.
2. En fælles Hovedbestyrelse.
3. Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening *anerkendes af Jernbaneforeningen og Jernbaneforbundet analog med Værkstedsarbejderne som selvstændig Forening.*

Er det de uden for D. L. & L. F. staaende Lokomotivføreres oprigtige Mening at søge gennemført et virkeligt Samarbejde, da maa de vide, at der netop i den foreslaede Ordning findes det rette Grundlag, der naturligvis ikke ved tomme Ord eller Fraser, men derimod kun med et ærligt Sindelag lader sig realisere. Ved en saglig Forhandling maa den fornødne Enighed om saa uvæsentlige Punkter, som der i Virkeligheden er til Stede, let kunne skaffes til Veje. En fortsat Uenighed og Splittelse iblandt Jernbanepersonalet vil i modsat Tilfælde kun bevirke, at hele Personalet forskertser alle Fremtidsmuligheder. En saa ubetydelig Meningsforskel som den foreliggende burde mindst af alle være Kilden dertil.

Ogsaa de to Etatsorganisationer, hvis nuværende Stilling i Foreningspolitikken hovedsagelig har sit Udspring i det økonomiske Spørgsmaal, vil aldrig under den nu anvendte Taktik formaa at vinde det udenforstaaende Lokomotivpersonale for sine Bestræbelser med at ødelægge D. L. & L. F., dertil er Uviljen som Følge af det iøjnefaldende egennyttige Program for stor. I altfor høj Grad mindes man herved om Frantz Knivsmid i den politiske Kandestø-

ber, hvor han siger: »Man bør altid mage de Forslag, man indbringer i Raadet, saa at de ikke lugter af Egennytte!«  
N. N.,  
Lokomotivfører.

---

## Begrebsforvirringer.

---

I »Vor Stand« Nr. 18 har Hr. Lillelund atter været ude med en længere Tirade, hvis Indhold vel nærmest har været baseret paa at skulle virke som en ovenud terrible Anklage mod de Lokomotivførere, som endnu ikke kan eller vil dele Forfatterens Anskuelse med Hensyn til Spørgsmaalet om Lokomotivførernes Repræsentation i Jernbaneforeningen. Selvfølgelig er sidstnævnte Forening Idealet i Hr. L.s Øjne, ligesom han ikke kan tænke sig nogen bedre Form, hvorunder vi alle kan samles.

Hr. Lillelunds klædelige Beskedenhed forbauser naturligvis ingen. Alderen og Erfaringen bringer jo ikke saa faa Overraskelser her i Livet, og naar man samtidig tager vedkommendes personlige Egenskaber med i Betragtning, faar man herigennem Normen for, hvad der fra den Kant forstaas ved Begrebet Fremsynthed.

Med vanlig Smartness retter Hr. L. i sit Produkt en Opfordring til de ledende Mænd indenfor D. L. & L. F., at de ikke — »ved løse og fejlagtige Paastande om Jernbaneforeningens Stilling overfor os at lægge Hindringer i Vejen for denne den eneste mulige Ordning« —. Ak nej! løse og fejlagtige Paastande behøves virkelig ikke. Vi behøver i denne Forbindelse blot at nævne den nyvalgte (selvbestaltede) Bestyrelse i Uheldsforsikrings-Foreningen for derved at erfare Grænsen af den Beskedenhed, som Lokomotivpersonalet skal være i Besiddelse af, dersom det vilde lade sig indrullere i de to Etatsforeninger. Denne Bestyrelses Sammensætning er nemlig følgende:

Valgte af Jernbaneforeningen:  
Overassistent L. F. Rønnfeldt, Fuldmægtig O. Mortensen, Telegrafmester Thomsen, Togfører P. D. Pedersen, Assistent A. Borregaard, Assistent V.

Madsen, Assistent H. F. Petersen, Assistent Chr. Schmidt.

Af Dansk Jernbane-Forbund:

Togbetjent Chr. Vejre, Matros R. Kantsø, Telegrafformand P. Christensen, Telegrafnæstformand L. P. Nielsen, Portørerne O. Andersen og J. Hansen, Depotarbejderne J. Jensen og N. P. Olesen.

Af Værksted- og Remiscarbejdernes Organisation:

Smed H. Christensen, Snedker L. Hansen, Maler H. P. Henriksen og Maskinarbejder M. Kirkebjerg.

Ved Læsningen af disse Navne vil Medlemmerne selv kunne dømme om, hvilken Stilling Lokomotivfører-Kredsen maa indtage indenfor Jernbaneforeningen, og hvorvidt Begejstringen bunder i Beskedenhed eller Dumhed eller maaske begge Dele i Forening.

A propos Uheldsforsikrings-Foreningen, som forøvrigt i disse Dage har rettet Henvendelser en masse til de ansatte.

Efter det foreliggende, og hvad tidligere er oplyst, er Forretningsgangen nu saaledes, at Lokomotivpersonalet hverken har Stemmeret eller Repræsentation. Overfor et saadant Princip kan det kun anbefales enhver Lokomotivmand *ikke* at indmelde sig i nævnte Forening og de i denne i Øjeblikket som Medlemmer staaende om at udtræde, saafremt enhver Risiko vil undgaas.

L. E.

## Repræsentation og Enighed.

Som et Billede paa den saa højt lovprieste Enighed indenfor Jernbaneforeningen leverer efterstaaende Hjertesuk i »Vor Stand« et ret karakteristisk Bevis. Forfatteren er nemlig i den Grad bleven fortørnet over Assistenternes Tilsidesættelse af Medhjælperne, sine vordende Standsfæller for at lide af Ordensgalskab m. m. Vi citerer efter »Vor Stand«:

### Medhjælperlønningerne.

Maa jeg have Lov til gennem »Vor Stand« at forespørge, om Jernbaneforeningen har i Sinde i den nu kommende Rigsdagssamling at søge ind-

bragt i Rigsdagen det Forslag til Forbedring af Medhjælperlønningerne, der nu snart i et Par Aar har været til Behandling i Jernbaneforeningen og Fællesorganisationen, eller om det skal være nødvendigt, at nogle af os skal dø af Sult forinden, for det vil vist blive Resultatet, hvis vi skal vente, indtil Rigsdagen selv sætter sig i Bevægelse i den Anledning; thi der er jo meget andet at tage fat paa end tænke paa vi stakkels Fyres Lønninger.

Hvis ikke Foreningen har Lyst til at gøre noget for Forbedringen af vore Kaar, ser jeg ikke rettere end, at vi lige saa gerne kunde staa udenfor Foreningen, da vort Medlemsbidrag jo saa ikke er bedre anvendt, end om vi købte Glansbilleder for Pengene, *da vore nærmeste Kolleger, Assistenterne, har sørget for, at vi ikke faar den Indflydelse paa Foreningens Anliggender, vi efter vort Tal kunde gøre Krav paa.\** Det retteste vilde jo være, om der blev oprettet en særlig Kreds for 12. Lønningsklasse, saa kunde jo Assistenterne i Ro og Fred arbejde paa Opnaaelsen af kongelig Udnævnelse, Gallauniform, forlorne Titler som Overassistenter af 3. Grad eller, hvad det nu er, der arbejdes paa i den Kreds.

Men maa vi nu paa første Kredsbestyrelsesmøde og Hovedbestyrelsesmøde faa en ren og klar Besked, om det er Meningens snart at gøre noget for at faa Medhjælpernes Kaar forbedrede eller ej, vi kan ikke i Længden nøjes med Forsikringen om, at en Forbedring tiltrænges, det ved vi saa forbandet godt selv, men det kan vi jo ikke leve af.

C. K. Fischer,

Medhjælper, Nørre Alslev.

Naar Assistenternes nærmeste er saa »tilfredse«, er det ret vanskeligt at fatte, hvorledes Jernbaneforeningens Lokomotivfører-kreds »med de overdrevne Fordringer« befinder sig i det Selskab. Enten maa de være i Besiddelse af en mere end englelig Taalmodighed — eller ogsaa maa de se Fremtiden i Møde med den Sorgløshed, man finder hos Barnet — eller hos visse Personer, der findes indespærret i visse Statsanstalter.



**Tandlæge Kjersgaard.**  
Frederiksberggade 23 (10-4) (6-7).  
Sygekassens Tandlæge.

\* Fremhævet af os.

Red.



**Bytning.**

En Lokomotivfører i Nyborg ønsker at bytte med en Kollega i Kjøbenhavn. Billet modt. Red.

**Bytning.**

En Lokomotivfører i Vamdrup ønsker at bytte med en Kollega paa Sjælland — Slagelse, Helsingør, Kallundborg eller Kjøbenhavn.

Billet modtager Red.

**Bytning.**

En Lokomotivfyrbøder ønsker at bytte til 2den Kreds snarest.

*H. P. Hansen, Lokomotivfyrbøder,  
Folkvarsvej 22<sup>a</sup>, Kjøbenhavn F.*

**Bytning.**

Undertegnede ønsker at bytte med en Kollega i Aalborg eller Frederikshavn.

*Lokfrb. Blohm,  
Aarhus.*

**Bytning.**

En Lokomotivfyrbøder i Kjøbenhavn 5te Kreds ønsker at bytte med en Kollega i Nyborg.

Billet modt. Red.

**MØBLER** paa Afbetaling saavel som pr. Contant

Reel Betjening og absolut billig i Forhold til Kvalitet garanteres.

RASMUS NIELSEN

Jægergaardsvej Nr. 60. Aarhus.

**Vesterbros Guldsmed**

Edm. Bodé

anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.

Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.

Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.

**BRYGGERIET PHØNIX' PRISLISTE**

Vi leverer paa Flasker:  $1\frac{1}{2}$  Dobbeltøl 84, 1 Dus. Prima 108, 1 Dus. Hvidtøl 1 96, 1 do. II 78, 1 Dus. Skibsøl 1 96, 1 do. II 78 Øre.  $1\frac{1}{2}$  Skibsøl 60,  $1\frac{1}{2}$  Hvidtøl 60 Øre. Porter 15, Pilsner 12.

Bestillinger modtages ved Vognene eller hos Bryggeriets Agenter samt paa Bryggeriet.

Valby Langgade 75.

Telefon 3968.

# Livsforsikrings-selskabet „DANMARK“

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefrigagelse ved Invaliditet ved Henvendelse til **Overinspektør F. Rasmussen**, Arkonagade 22<sup>a</sup>, Tlf. Vester 677 — **H. P. Mortensen**, Asger Ryggsgade 4<sup>a</sup>, Tlf. Vester 1480 y, og Lokomotivfyrb. **Kildevang**.

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

**Gummi-Kravetøj**

(hvidt og kulørt).  
Største Udvalg. Billigste Priser.  
Nedfaldende Flipper, kulørte, 60 Øre, opstaaende, kulørte, 45 Øre,  
alle Numre,  
dobbelte Flipper, kulørte, 75 Øre, og hvide 65 Øre.  
Kulørt Serviteurs 1,00, hvidt do. 0,75, Manchetter 0,75 faas i

**„FLIPPEN“**

Istedgade 128. Kjøbenhavn V.  
Ærb. **K. Hintz**.

Postordres ekspederes pr. omgaaende.

Obs.! De svære svenske Gummi-Flipper føres nu paa Lager. 75 Øre.

**Brevpapir, Meddelelser og Konvolutter** med Foreningens Mærke leveres til billigste Priser kun af Lokomotiv-Tid.s Bogtrykkeri, Fredericia.

**Brødr. Christiansen**

55 Istedgade 55 Tlf. 2516

**Trikotage- & Manufakturforretning**

**Maskinstrykkeri & elektr. Systue**

Strømper forfødtes i Løbet af 2 Dage  
Jernbanemænd 5 Procent Rabat

**H. J. Hansens**  
Skræderforretning Tlf. Vester  
1574 y  
38 Sønder Boulevard 38  
anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

**MARINE-ROM**

Direkte importeret fra St. Croix. Pris 1,10 pr. Fl.  
**Sophus Sørensen, Montanagade 28, Aarhus.** Tlf. 2268.

*Gør Deres Indkøb*  
*hos de handlende,*  
*der averterer i*  
*Lokomotiv-Tidende.*

**Carl Olsens**  
*Skræder-Etablissement*  
**Enghaveplads 8** Tlf. Vester  
1081 u  
anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivmænd.



**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

**Guldsmed Carl Jensen,** Rosengade.  
Slagelse.

Stort elegant Udvalg af Guld-, Sølv-, Elektroplet- og Nikkelvarer.  
Meget billige Priser. Funktionærer 10 Procent Rabat.

Alle Banefunktionærers Hustruer køber Overtøj i   
**A. MUNCK'S Overstykkemagasin,**

*Leverandør til Varelatteriet.*

**Istedgade 87, fordi**

*Leverandør til Varelatteriet.*

Priserne ere 10 à 20 pCt. lavere end i andre Overstykkemagasiner, og der findes altid et righoldigt Udvalg for enhver Smag og til enhver Pris.

**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 Lokomotiv-Tidendes Annonceekspedition, Hollændervej 131 th.  
Kjøbenhavn F. Tlf. Vester 5588 Y.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.