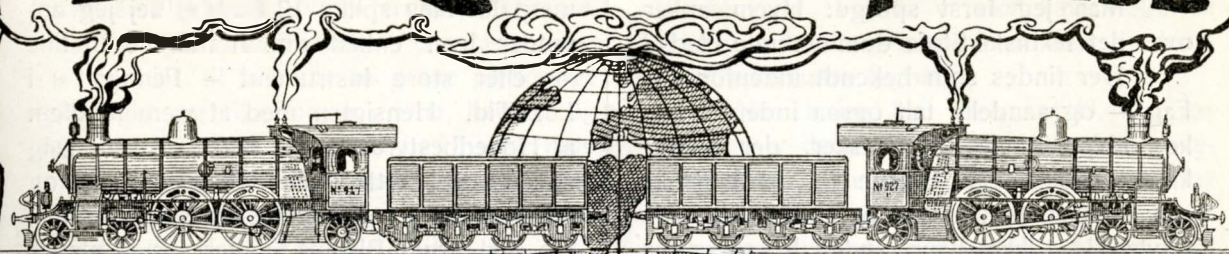


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

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

Nr. 8.

1. Maj 1913.

13. Aarg.

„Det tekniske Stofs dominerende Plads“.

I Referatet af sidste Hovedbestyrelsesmøde ser jeg, at Lokf. Vording anker over »det tekniske Stofs dominerende Plads i Forhold til det foreningsmæssige«.

Hr. Vording er jo et gammelt og vel-tjent Medlem af D. L. & L. F.; men ny som Medlem af Hovedbestyrelsen.

Naar Mennesker paabegynder noget Nyt hænder det undertiden, at de faar fat i den gale Ende, Separatisterne staar i den Henseende som et afskrækkende Eksempel, og jeg skal da i det efterfølgende søge at lede Hr. Vordings Tanke mod »den rigtige Ende«.

Som Medlem af en Forening har man jo altid en Fordel deraf paa en eller anden Maade, og da der ikke fra Administrationens Side stilles særlige eller lovbestemte Krav til Lokomotivpersonalets Kvalifikation, har det for mig og sikkert for den overvejende Del af Lokomotivpersonalet været noget af en personlig Tilfredsstillelse at vort Blad i teknisk Henseende har svaret til vort noget udfordrende Foreningsmotto. Som Medlem har man imidlertid ogsaa Forpligtelser at opfylde, som oftest stilles der ikke større

Krav til Medlemsforpligtelsen, men anderledes forholder det sig, naar man kommer ind i Bestyrelsen eller paa anden Maade betros et Tillidshverv, da er det ikke nok at kritisere en Ting, der skal tillige anvises hvad der bør sættes i Stedet.

Indenfor D. L. & L. F. røgter Størstedelen af Medlemmerne deres Forpligtelse ved simpelthen at betale Kontingentet (undertiden med vel store Restancer) og saa lader Afdelingsformændene om at udføre hvad der kommer af Arbejde. Vi kommer da til vor aarlige Generalforsamling, og der møder en Del Delegerede frem, hvoraf nogle giver sig til at kritisere op ad Stolper og ned ad Vægge, men ofte ud i det lyseblaa, da den vigtigste Ting mangler, nemlig at paapege den eller de begaaede Fejl, for at det vundne Resultat kunde være blevet større. Dette gøres som oftest ikke, og saa skulde man være blevet tilbage i Ubemærketheden hvorfra man kom, men jeg har endda — i andre Foreninger set, at dem, der saaledes har kæftet op, er blevet betroet Tillidshverv.

Jeg insisterer absolut ikke, at Hr. Vording er valgt paa denne Maade, ejheller at han hvad der er et Særkende for visse »Folkførere« er en Frasemager; men som jeg nævnede før, har han faaet fat i den gale

Ende, og jeg vil derfor i Tide raabe et Varsko.

Maa jeg først spørge: Hvem anker over det tekniske Stofs dominerende Plads?

Der findes som bekendt indenfor alle Fag — og aandelig talt ogsaa indenfor Lokomotivpersonalet Mennesker, der endnu kører med Stude. Skulde vi, der betjener selvste Genstanden eller Symbolet paa »vor travle Tid« ikke have anden Interesse for Maskinteknikens Foreteelser end det, der sker, naar man bevæger Styring og Regulator?

Skulde der virkelig indenfor det danske Lokomotivpersonale findes mange af den Tankegang man kunde vente at finde hos den, der har lært hos »æ' Smej i Humlum«? Jeg betvivler det! Dog Typen har jeg ganske vist betragtet, idet saadanne ikke spørger om de nu ogsaa fortjener den Løn de faar, eller virkelig udfylder deres Gerning, men kun har en eneste Interesse — at kvitere for Lønningen — jo og saa een til — mere Løn, uden nogen som helst personlig Indsats for at dygtiggøre sig i sin Stilling, og ellers for Resten rakke ned paa alt det, der ikke er til »at tage og føle paa«. Skulde det virkelig være saadanne Hr. Vording gør sig til Talsmand for? Jeg skal indrømme, at Lok.-Tid. ikke er og ej heller bør være skrevet for saadanne.

Dernæst kommer jeg til det foreningsmæssige.

I den Tid, jeg har fulgt Lok.-Tid., har sikkert mange med mig bemærket, hvor ofte der under teknisk-faglige Artikler har staaet et »Fortsættes«, det tyder dog paa, at det »foreningsmæssige« ikke er blevet stedmoderlig behandlet af Pladshensyn — blot der havde været noget — men heri har vor Hovedbestyrelse vel nok den væsentlige Del af Skylden.

Da vi nu — og med Glæde — ser Hr. Vording i Hovedbestyrelsen, er det med Haab om, at han vil tilføre den fornyet Kraft, der bl. a. vil ytre sig foreningsmæssigt i Lok.-Tid. Jeg mener selvfølgelig ikke, at hverken Hr. Vording eller andre Medlemmer af Hovedbestyrelsen skal gentage

hvad Formanden mener og siger, akkurat det samme som en Lirekasse med et Nummer, der blev spillet 13 Gange, nej jeg anmoder hver enkelt om at traktere sit lille — eller store Instrument — Pennen — i Lok.-Tid. Hensigten med at være Medlem af Hovedbestyrelsen er ikke at sætte sig mageligt til rette i en Forundringsstol og der lade sig det »foreningsmæssige« servere. De skal bruge Bladets Spalter saa at almindelige Medlemmer kunne danne sig et Skøn eller Begreb om, hvorledes de forskellige Bestyrelsesmedlemmers Syn er paa et eller andet Emne, som havde eller har særlig Interesse for vor Organisation. Vi hører i Almindelighed intet mellem Generalforsamlingerne. Hvorfor? Naar man er valgt til et saadant Hverv, skulde man dog gerne være fænget af »Begejstringens hellige Ild«, og den skulde jo gerne brænde lys og klar. I Herrer Bestyrelsesmedlemmer, lad ikke Eders Lys brænde under en Skæppe — om Forladelse, $\frac{1}{4}$ Hektoliter — og lad det skinne lidt paa os! Eller skulde Formanden have taget hele Kommandoen? Jeg spørger blot!

Et Medlem af Hovedbestyrelsen skal være som en Jæger. — Jeg tænker ikke her paa de kongelige Herskaber og andre »Skaber« eller Nimrødder, der omtrent faar Vildtet jaget hen for Næsen af sig af Klapperne, og saa endda kan skyde Klapperne i Stedet for Dyret. Ej heller skal vore »Klapper« (Tillidsmændene i Afdelingerne) klappe Vildtet hen for Næsen af Hovedbestyrelsens Medlemmer, — nej, de skal være som Friskyttere, der ad lovlige Stier opsøger »Vildtet«, og paa en Prik rammer det, der er taget Sigte paa.

Naar Hr. Vording og øvrige H. B.-medlemmer stiller sig dette til Opgave, vil der næppe blive anket over det foreningsmæssige, thi jeg kan næppe tænke mig, at det er Hr. Vordings Mening, at Bladet »for den overvejende Del« skulde indeholde Meddelelser f. Eks. saalydende: »Vorbasse Lokf.-Afd. afholdt et animeret Torskegilde — mange og lange Snapse — og endnu flere Lever for D. L. & L. F.« Jeg kan

heller ikke tro, at det er Hr. Vordings Mening, at vi skal slaa ind paa samme Spor, som en Del af den øvrige Jernbanefagpresse, specielt »Jernbane-Tidende«, der væsentligst er henvist til at leve af grove personlige Overfald og Skænderier. Den harske og sure Lugt, der derfra slaar os i Møde, minder nærmest om Karlekamre og Folkeluk-afer. Jeg vil da af al Magt protestere mod dens Indførelse i Lok.-Tid.

Vi har netop vor Force i det teknisk-faglige, og kan derved hæve os sublimt over den øvrige Jernbanefagpresse — saa højt, at Snavset ikke naar os.

Jeg lefler ikke for at se Flertallet af Lokomotivpersonalets Mening paa Prent; men jeg er paa Forhaand overtydet om, at »den overvejende Del« vil give mig Medhold i det fremsatte.

Naa! selv om De nu, Hr. Vording, i dette Stykke skulde have grebet fejl, er der gudskelov andre Emner at tage fat paa, og vi kan da med Gustav Wieds Knagsted sige: »Man skal fodre sine Karudser og passe sine Whisky-Sjusser!

H. Petersen,
Lokf.

De fremskudte Signaler.

I »Dansk Lokomotiv-Tidende« Nr. 6 har Hr. Lokomotivfører Herm. Ohlsen faaet optaget en Artikel, hvis Tendens gaar ud paa, gennem en Række konstruerede Tilfælde at bevise, at de fremskudte Signaler er noget rent ud sagt Skidt, som vi maa bede om at blive forskaaet for.

Det er ikke min Hensigt at polemisere med H. O., men for det første kan jeg ikke komme bort fra den Tanke, at de af ham opfundne Tilfælde er saa søgte som overhovedet muligt, og kun har til Hensigt at bevise netop det, der skal bevises, og for det andet synes jeg ikke, den skal have Lov at staa uimodsaagt.

Jeg har talt med flere Lokomotivførere om den omhandlede Artikel — »Vort Sig-

nalsystem og Togsikkerheden« — og ikke én er enig med H. O., men derimod er de enige om, at hvis vi skal have noget til Hjælp til Indkørselssignalerne, bør det blive det fremskudte Signal.

Nu er jeg klar over, at H. O. naar han læser dette vil sige, ja det véd jeg meget godt, men naar jeg slaar til Lyd for Bremsmærkerne, saa er det fordi at disse ikke kan misvise, men det kan et fremskudt Signal, og blot en eneste Misvisning af lad os sige 100,000 Gange kan jo blive skæbnesvanger.

Det er jeg ogsaa enig med H. O. i, men et Indkørselssignal *kan* ogsaa misvise, og det er jo *mindst* ligesaa skæbnesvangert, som naar et fremskudt Signal misviser.

Og vi gaar da ikke af den Grund hen og kasserer alt vort Signalvæsen, men søger at forebygge den Slags Ting.

Inden jeg nu gaar videre, skal jeg et Øjeblik beskæftige mig med et af de fremdragne Tilfælde, og det er angaaende Bremsmærkerne. Det kunde ellers være fristende nok at tage flere op til Behandling, men jeg vil nøjes med ét.

H. O. lader et Vandstandsglas springe, lige forinden man kommer til det første Bremsmærke, og Toget passerer dette og det andet Bremsmærke, forinden det lykkes at lukke Vandstandshanerne, den udstømmende Damp hindrer Lokf. at observere noget. Men da han faar lukket, opdager han Bremsmærke Nr. 3. Bremsen sættes i Virksomhed saaledes, at Indkørselssignalet under alle Forhold kan respekteres.

H. O. skriver »*Bremsmærkerne har her vist deres heldige og fordelagtige Egenskaber*«.

Det er nemt at faa lavet et saa smukt Resultat.

Men nu vil jeg tillade mig at tænke mig, at Lokomotivføreren først faar lukket Hanerne, **efter** at det 3. Bremsmærke er passeret, han *kunde* jo være saa uheldig — hvad saa?

Ja, saa er den Mulighed til Stede, at Toget passerer Stopsignalet, og saa kom Dommen til at lyde saaledes:

Bremsemærkerne har her vist sine mest uheldige og skæbnesvangre Egenskaber!

Vi kan jo ligesaa godt lade det ene som det andet ske, og saadan bærer man sig ad, naar man vil bevise det, som passer en bedst.

Jeg kender ikke Bremsemærkerne; er det noget godt, saa lad os bare faa dem, men det bedste *er* nu en Gang det fremskudte Signal, og hvorfor nøjes med det næstbedste, selv om det er billigere i Øjeblikket, i det lange Løb bliver det fremskudte Signal nok det billigste.

Hele den Række af konstruerede Tilfælde i den omhandlede Artikel kunde uden Skade have været sparet.

Min Hensigt med disse Linier er at slaa til Lyd for Indførelsen af fremskudte Signaler foran alle Stationers Indkørselsmaster, det bliver et Plus til disse og kan bidrage mægtigt under vanskelige Vejrforhold til rettidig Kørsel, og jeg er da ogsaa af den Mening, at det bedre vil kunne betale sig at ofre Penge paa disse, fremfor at bekoste Forbindelse med Vogterhusene for Udlægning af Knaldsignaler, hvis Værdi er akkurat den samme som Bremsemærkernes.

Tænker man sig det fremskudte eller de fremskudte Signaler anbragt paa *samme* Træk som Indkørselssignalmastens Vinger, saa er det vel muligt med de sindrige Træk, man nu bruger, at hindre at to eller flere Signaler paa *samme* Træk viser forskelligt, desuden har man jo Apparater der sat i Forbindelse med Vingerne kontrollerer disses Stilling.

Skulde der indtræffe Uorden i Trækket, kunde man endvidere tænke sig, at Vingerne automatisk faldt i Stopstilling paa samme Vis, som man har indrettet Sporskifter med Traadtræk, der ikke kan staa paa »halv«. Det værste, der da kan ske, er, at Toget unødvendigt bringes til Standning foran Stationen.

Det kan efter min Opfattelse ikke nytte at hænge sig i Misvisning af de fremskudte Signaler; skal man tale derom, maa man virkelig tage Indkørselssignalet med.

Det, man skal sikre sig mod er, at

Vingerne viser »Kør«, naar der skal vises forsigtig eller Stop, og det kan man formentlig allerede nu gennem Kontrolapparatene.

Naar saaledes det fremskudte Signal fungerer normalt, og det *kan* det altsaa i samme Udstrækning som Indkørselssignalet, har det alle Betingelser for at tilfredsstille de Fordringer man stiller til et godt Suppleringsignal.

Med Hensyn til om Lokomotivføreren har Ret til at *stole* paa de fremskudte Signaler, vil jeg bemærke følgende: Viser det fremskudte Signal »Kør«, da betyder det ingenlunde, at Lokomotivføreren kan lade haant om Indkørselsvingens Stilling, han *skal* ogsaa erkyndige sig om, at den viser »Ret«, det kunde jo tænkes, at i den mellemlyggende Tid, fra det fremskudte er passeret til Indkørselssignalet kan ses, kunde være sket noget, der har nødvendiggjort at Stationen har sat »Stop«.

Men paa den anden Side er det givet, at det fremskudte Signal — naar det viser »Kør« — berettiger Lokomotivføreren til at fortsætte Kørslen indtil andet Signal vises. En anden Opfattelse har ingen Steder hjemme.

Det fremskudte Signal hjælper til at fremme Toggangen — ved at Tidstab undgaas, til at fremme Økonomien; det koster Penge at standse og at sætte i Gang, og det bevirker, at Lokomotivføreren betydelig roligere kan passe sin Tjeneste.

Bremsemærkerne kan kun en eneste Ting: fortælle, naar der skal bremses.

Et Valg mellem disse to Foranstaltninger kan da ikke falde vanskeligt.

At der er andre af samme Mening, beviser de Andragender, der har været fremme om at faa indført fremskudte Signaler.

Et Par Bemærkninger:

Hvor kan det være, at mange »Giv Agt« Tavler staa paa venstre Side af Banen?

Hvorfor skal man passe at holde saaledes paa Stationer med Vandkraner med

forskydeligt Rør, at det undgaas at trække Røret langt ud? Naar man ikke maa trække Røret ud, hvad Nytte er en saadan Kran da til?

C. M. Christensen.

Bremsemærker — fremskudte Signaler.

Foran forskellige Stationer er der til Forsøg anbragt saakaldte Bremsemærker. Betegnelsen er dog noget vildledende, thi Bremsaafstanden er jo højst forskellig baade for de forskellige Tog og særlig efter Vejforholdene. Det er tillige saa uheldigt, at netop i stærk Taage og med et sværtlæsset Godstog eller et stort Hurtigtog er Bremsaafstanden ofte dobbelt saa stor som under andre Forhold. Det gaar derfor ikke an at stole paa, at Toget kan standses, naar Bremsningen paabegyndes ved Mærket. Hvor stor Bremsaafstanden er, maa i hvert enkelt Tilfælde bedømmes af Lokomotivføreren.

Noget mere Nytte vilde Mærkerne gøre, hvis de blev anbragt i en bestemt Afstand, f. Eks. 11 Telegrafstænger fra Signalmasten; thi det er jo navnlig i Taage og for mindre stedkendte Førere, at Mærkerne vil kunne gøre Gavn.

Disse Mærker bliver dog altid kun en mangelfuld Erstatning for et godt anbragt fremskudt Signal; thi der maa i stærk Taage næsten standses foran hvert Signal, og at der herved spildes megen Tid, er jo en bekendt Sag.

Ved Anbringelsen af fremskudt Signal foran Indkørselssignalet, og tillige foran hver Blokpost paa den frie Bane, vilde selv de gennemkørende Tog i Taage kunne fremføres næsten uden Tidstab og uden at tilsidesætte Sikkerheden.

De fremskudte Signaler er ganske vist dyre at opsætte, men den deri anbragte Kapital vil være vel anvendt, naar man ser paa Fordelene ved disse.

I stærk Taage og med et stort Tog vil Merforbruget af Kul ved hver Brems-

ning for Signal let blive ca. 1 Kr., hertil maa lægges det forøgede Forbrug for senere atter at indvinde den tabte Tid. Kulforbruget og Slid paa Materiellet vil derfor særlig paa Hovedbanerne blive saa stort, at det forrenter en stor Kapital. Hertil maa lægges Fordelene ved, at Togforsinkelser i Taage blev betydelig mindre. Naar de fremskudte Signaler blev anbragte i Højde med Kedlens Midte, og saa nær Sporet som muligt, kunde de i Mørke ses fra Lyset af Forlanteren. Belysningen af Signalerne kunde herved undgaaes, og de aarlige Udgifter vilde kun blive ubetydelige.

C. Larsen.

D. L. & L. F.

Adressefortegnelse:

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. C. Larsen, Vesterbrogade 128^a, Kjøbenhavn.

Hovedbestyrelsens Sekretær:

Lokf. C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a²,
Kjøbenhavn B.

Formanden for Lokomotivførernes Hovedafdeling:

Lokf. M. Mortensen, Rosenvængets Allé, Esbjerg.

Formanden for Lokomotivfyrbødernes Hovedafdeling:
Lokfb. Rich. Lillie, Middelfartgade 4¹, Kjøbenhavn Ø.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

*

*

*

Referat af Hovedafdelingsmødet for Lokfb.

I Forbindelse med Hovedbestyrelsesmødet afholdt Hovedafdelingen for Lokomotivfyrbødere Møde paa Landmandshotellet d. 1. April, tilstede var: R. Lillie, A. Olsen, J. Søndergaard, C. Jensen og R. Hviid.

Dagsorden:

- Punkt 1. Beretning om Virksomheden siden sidste Møde.
- Punkt 2. Beretning fra de nedsatte Udvalg.
- Punkt 3. En Skrivelse fra »Dansk Jernbaneforbund«.

Punkt 4. Nedsættelse af et Udvalg til en ændret Beregning af Tillægsbilletterne.

Punkt 5. Eventuelt.

Punkt 1. Formanden gav en Oversigt over det Arbejde, der var foretaget for Praktiseringen af Overgangsreglerne og haabede paa, at Vedtagelse af disse vilde samle alle Aspiranter under »D. L. & L. F.«, til Gavn for Organisationen og til Bedste for dem selv.

Formanden havde i Følge sidste Mødes Vedtagelse fremsendt følgende Andragende:

Til Maskindirektøren.

Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forenings Hovedafdeling for Lokomotivfyrbødere tillader sig herved at ansøge Hr. Maskindirektøren om Forandringer for Anbringelse af Trækket til Vandstandshænderne paa Rangermaskinerne saaledes, at disse for alle Rangermaskiner af samme Litra anbringes ens, Haandtaget i en bestemt Stilling og altid af en bestemt Længde.

Som Grund til dette vort ærbødige Andragende skal man tillade sig at anføre, at med den nuværende uensartede Anbringelse af Trækket, hænder det ofte for Rangerførerne, at de, ved Sprængning af Vandstandsglas, ikke kan tilvejebringe en Afspærring saa hurtig, at de kan forhindre den udstømmende Damp i at efterlade Følger af undertiden alvorlig Karakter.

For at forebygge Kalamiteter af saadan Art, tillader man sig at foreslaa, at Trækket til Vandstandshænderne paa Rangermaskinerne anbringes saaledes, at det føres ud i højre Side til Kedlens Yderkant, hvor Haandtagets normale Stilling bliver lodret opad (ved Afspærring trykkes vandret fremad) og hvis Længde bliver af den Beskaffenhed, at en hurtig og farefri Betjening tillades.

Da en saadan Foranstaltning vil være af praktisk Betydning for det Personale, der udfører Tjeneste paa Rangermaskinerne, tillader man sig at haabe paa Hr. Maskindirektørens Velvillie til Opnaelse af den bedst mulige praktiske Løsning.

Ærbødigst

P. B. V.:

Rich. Lillie.

Endvidere meddelte Formanden, at der til Maskinbestyrerne i 1. og 5. Maskinkreds

var rettet Henvendelse om Anbringelse af Uhre og Billeder (Tegninger, Snit og Plan af gængse Maskintyper) paa Lokomotivfyrbødernes Opholdsværelser.

Da saavel Hr. Maskinbestyrer Schmidt, 1. Maskinkreds, som Hr. Maskinbestyrer Rambusch, 5. Maskinkreds, stillede sig overordentlig velvillige og af Formanden udbad en Specifikation over det ønskede, kan Personalet forhaabentlig inden ret længe glæde sig over disse oplysende samt tiltalende Foranstaltningers Indførelse.

Punkt 2. Henvistes til Hovedbestyrelsesmødet (Se Referatet).

Punkt 3. En Skrivelse fra »Dansk Jernbaneforbund« angaaende den Forhandling, der i 1910 var ført mellem Centralorganisationerne og D. L. & L. F. Henvistes til Hovedbestyrelsen.

Punkt 4. Nedsættelse af et Udvalg til en ændret Beregning af Tillægsbilletterne.

Det vedtoges at nedsætte et Udvalg paa to Medlemmer. Hertil valgtes Lokfb. Jensen, Aarhus, og Lokfb. Søndergaard, Kjøbenhavn.

Punkt 5. Eventuelt. Hovedafdelingsformanden meddelte, at han som Følge af fra Personalet derom gjorde Forestillinger havde fremsendt til Maskinbestyreren i 1. Maskinkreds følgende Skrivelse:

Til Maskinbestyreren i 1. Maskinkreds.

Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening, Hovedafdeling for Lokomotivfyrbødere tillader sig herved at henvende Hr. Maskinbestyrerens Opmærksomhed paa den Brandfare, der er tilstede i den af Kredsen til Brug for Lokomotivpersonalet anviste Bygning (Villa »Augusta«) i Helsingør. Som Grund til dette skal man tillade sig at anføre, at Villa »Augusta« er en meget gammel Bygning, hvori der kun findes een Nedgang. I Bygningens underste Etage er Helsingørs Maskindepots Magasin indrettet, det øvrige af Bygningen anvendes til Spise-, Opholds samt Soverum for Personalet. I Soverummene, der er indrettede i Bygningens øverste Etager (2. Sal og Kvist), overnatter hver Nat 8–10 Mennesker. Dette Personale, der udelukkende

er henvist til denne Bygning, er i Tilfælde af Ildebrand overordentlig udsatte for Livsfare ved, som ovenfor anført, kun at være henvist til een Nedgang.

Udover et Redningstov, der findes i et af Soverummene i øverste Etage, er der ingen Sikkerhedsforanstaltninger truffene med Brandfare for Øje, og at denne i særlig Grad er til Stede i Villa »Augusta«, skyldes Maskindepotets Magasin. Her opmagasineres Materialier, hvis Evne til Selvantændelse er ubestridelig, og selv om der fra Magasinpersonalets Side vises stor Forsigtighed vil Brandfaren dog stadig være til Stede. Endvidere kommer dertil, at Bygningens Beliggenhed umiddelbart opad Remisebygningen, Kulgaarden og Vandet (Sundet) vil vanskeliggøre almindelige Redningsforsøg udefra.

Man tillader sig derfor at foreslaa, at der paa Bygningens udvendige nordre Side, et Stykke fra Muren, anbringes en Jernstige fra øverste Soverum (Kvisten) til underste Etage, og hvortil der fra Vinduerne i 2. Etage kan faa Adgang. Indtil dette, eller en af Hr. Maskinbestyreren truffen Ordning indføres, anmoder man om Anbringelse af Redningstove i hvert Soverum.

Ærbødigst

P. B. V.:

Rich. Lillie.

Lokomotivførernes Hoved-Afdeling.

Fra forskellige Sider er der, i Anledning af, at der fra Aarhus til 1. Maj skal forflyttes 7 Lokomotivførere og et ligesaa stort Antal til 1. Juni, sket Henvendelse til Hoved-Afdelingsformanden om at søge udvirket, at disse Forflyttelser foretages saaledes, at de yngste fortrinvis forflyttedes.

Imidlertid har en Del af de yngste Lokomotivførere indsendt Ansøgning om at maatte forblive i Aarhus, ledsaget af Grunde, der muligvis ikke alle staa for en nøjere Prøvelse, og som vel heller ikke alle er af en saadan Beskaffenhed, at de kan berettigede til Forbliven. I den Henseende har H.-Afdelingens Bestyrelse den Opfattelse, at saadanne Grunde maa være *meget vægtige* for at kunne tages til Følge.

Det er jo aldeles givet, at Forflyttelserne for dem, som de ramme, uden Tvivl

føles haardt, og Administrationen bør saaledes, efter vor Opfattelse, være meget varsom med Hensyn til de indsendte Ansøgninger, for ikke, ved at bevillige disse, da at komme til at forurette andre.

Lokomotivfører C. Larsen og Under tegnede forsøgte da 24. April en Henvendelse til Direktøren, men til al Uheld var Direktøren i Aarhus — maaske af Hensyn til disse Forflyttelser — saaledes, at vi ikke kom til at forhandle om dette Spørgsmaal.

Vi afleverede da nedenstaaende Andragende, og venter Muligheden af en Samtale med Direktøren senere om denne Sag og inden 1. Maj.

C. M. Christensen.

Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening.
Lokomotivførerne.

Foranlediget ved, at der fra Aarhus til 1. Maj og 1. Juni d. A. skal forflyttes et større Antal Lokomotivførere, tillader Under tegnede sig paa »Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forenings« Lokomotivfører-Hovedafdelings Vegne, at henvende sig til Hr. Maskindirektøren med Anmodning om, at disse Forflyttelser, forsaavidt der ikke foreligger Ansøgninger om Forflyttelse, maa blive iværksat saaledes, at Ancienniteten lægges til Grund for disse, og at de yngste fortrinvis forflyttes.

Naar vi tillader os en Henvendelse i den Anledning, er det foraarsaget ved, at Lokomotivførere, som forsaavidt den af os nævnte Fremgangsmaade antages, ikke vilde blive berørt af Forflyttelserne, nu have til Udsigt at blive forflyttet, begrundet paa at adskillige af de yngste Lokomotivførere have indsendt Ansøgning om, at maatte forblive i Aarhus.

De Grunde, som bør berettigede til Forblivelse, maa, efter vor Formening være meget vægtige for at kunne tages til Følge.

Vi tillader os at have den Opfattelse, at det Hensyn, der i første Række maa tages er det, at Tjenestemænd med større Anciennitet er knyttet med stærkere Baand til den By de bor i, end Tjenestemænd med ringere Anciennitet, og de Følelser, der knytte den ældre Tjenestemand til sin By, egner sig rimeligvis slet ikke til at anføres i et Andragende om at maatte forblive.

Forsaavidt man nu ved denne Lejlighed griber ind uden at tage Hensyn til Ancienniteten, vil muligvis enkelte Tjeneste-

mænd føle det som en Straf, der overgaa dem.

Vi tillader os derfor at anmode Hr. Direktøren om, som det retfærdigste, at foranstalte Forflytterne i Henhold til Anciennitet, og saaledes at de yngste forflyttes først.

Paa Lokomotivfører-Hovedafdelingens Vegne:
Ærbødigst

for Formanden: *C. M. Christensen,*
Sekretær.

Kjøbenhavn, 24. April 1913.

Til Hr. Direktøren for Maskinafdelingen
ved De danske Statsbaner.

* * *

Struer Lokf.-Afd.

afholdt Møde Lørdag den $12\frac{1}{4}$ hvortil to Lokf. fra Jernbaneforeningens 9. Kreds, d'Hrr. Lokf. Foss, Holstebro og Lokf. Pedersen, Struer, var indbudte. Der afholdtes en saglig og livlig Diskussion om Sammenslutning af alle Lokf. I Mødet deltog 17 Lokf. fra D. L. & L. F.

Der blev først sat en Resolution under Afstemning om, hvorvidt de tilstedeværende vilde være med til en Sammenslutning i een Forening. Dette vedtoges enstemmigt.

Efter to Timers Diskussion stillede Formanden nedenstaaende Resolution under Afstemning: »Paa Forslag af Struer Lokf.-Afd. nedsættes et Udvalg paa lige mange Medlemmer af Lokf. i Jernbaneforeningen og Lokf. i D. L. & L. F. til at forhandle om Sammenslutning i een Forening«.

Dette vedtoges enstemmigt. Hvorefter Mødet hævedes Kl. 10³⁰ Em.

Mandag den $21\frac{1}{4}$ Kl. $7\frac{3}{4}$ samledes Medlemmerne af Struer Lokf.-Afdeling for at bese Struer Elektricitetsværk, der beredvilligt forevistes af Bestyreren, der endog havde gjort sig den Ulejlighed at fremstille Tegninger af saavel Dieselmotoren, Dynamoen som Byens Ledningsnet. Efter et indledende Foredrag besaas Værket, dette varede ialt $1\frac{1}{2}$ Time. Man samledes derefter om et Kaffebord paa Jernbanehotellet, hvor Lokf. Horn oplæste Digte af Jeppe

Aakjær, og Lokf. Jensen fortalte Historier, der som han selv sagde »ikke var nær ved Sandheden«. De vakte dog almindelig Jubel.

Efter at have underholdt sig paa bedste Maade, sluttede man af Kl. 11 med Tanken om, at have tilbragt en lærerig og fornøjelig Aften.

Ved den nu afsluttede Lokf.-Eksamen her i Kredsen, som afholdtes af Ing.ass. Hauning, havde der indstillet sig 9 Eksaminander, som alle fik Hovedkarakteren »Bestaet«.

C. R.

* * *

I Anledning af, at en af vore gode Talsmænd, flv. Folketingsmand, Kommandør Bluhme nylig fyldte 80 Aar, afsendte Formanden følgende Telegram:

Hr. Kommandør Bluhme, Hotel Kongen af Danmark.

Med Tak for Deres paa Rigsdagen udviste Velvillie mod vor Organisation, sender vi Hr. Kommandøren vor hjerteligste Lykønskning i Anledning af Deres 80 aarige Fødselsdag.

Paa D. L. & L. F.s Vegne:
Chr. Christensen,
p. t. Formand.

Forhandlingsrettens Betydning.

For dem, der i forrige Nr. af Lokomotiv-Tidende har gennemlæst de udvekslede Skrivelser mellem Lokf. Mortensen og Lillelund og forøvrigt tidligere har haft Lejlighed til vor Omtale af den nuværende Forhandlingsret, henviser vi disse til nøjere at sætte sig ind i efterstaaende Gengivelse fra »Vor Stand« Nr. 7. Læserne vil deraf kunne danne sig et godt Begreb om, hvilken Betydning Forhandlingsretten har i Øjeblikket og efter alle Solemærker at dømme om nogen Tid vil faa.

Forfatteren Hr. D. O. Högsgaard skriver under Overskriften:

Skal § 3 slettes?

Jernbaneforeningen er i Øjeblikket bragt ind i en meget vanskelig Situation, idet man har tilbudt

Foreningen den meget eftertragtede Forhandlingsret paa Betingelse af, at § 3 i Foreningens Love slettes.

Det er paa Tide, at ethvert Medlem i Foreningen tager Standpunkt til Sagen, idet det sikkert ikke varer længe, før Spørgsmaalet foreligger for Foreningens Medlemmer gennem en Urafstemning.

Jeg betragter det nemlig som givet, at det maa blive samtlige Medlemmer, der eventuelt skal slette denne Paragraf, da det jo var de samme Medlemmer, der gennem en Urafstemning satte § 3 ind i Lovene. § 3 har været en meget omstridt Paragraf, straks mødte den en Del Modstand; men den sunde Fornuft sejrede. Under de Forhold, der den Gang herskede mellem Jernbaneforeningen og Stationsforstanderforeningen, var det nemlig absolut nødvendigt, at der sattes Bom for Medlemmernes Ret til at dyrke seperate Foreningsinteresser ved Siden af Hovedforeningens. Man havde dette Sær-syn, at d'Hrr. Stationsforstandere, der var Kredsbestyrelsesmedlemmer i Jernbaneforeningen, og samtidig Bestyrelsesmedlemmer i Stationsforstanderforeningen, gik til deres egen lille seperate Forening, og igennem den gav sig til at modarbejde Vedtagelser i Jernbaneforeningen, naar d'Hrr. ikke kunde vinde Ørenlyd for deres Tanker i denne Forening. Forholdet var selvfølgelig utaaleligt, og det hilstes derfor med oprigtig Glæde blandt mange, at man i Foreningens nye Love havde indsat en Paragraf, der for Fremtiden sagde til Medlemmerne, at de maatte vælge mellem Jernbaneforeningen og den seperate Forening, man vilde ikke længere taale den i sig selv meningsløse Stilling samtidig at være baade Organisationsmand og Seperatist.

Naar jeg blot tænker mig et Aarstid tilbage, tænker paa den Begejstring, der var paa Møder rundt omkring i Landet for denne Paragraf; naar jeg endvidere læser „Vor Stand“ fra den Tid, og ser hvad der er skrevet om Nødvendigheden af § 3 — saa græmmer jeg mig i Grunden. Der er noget nedslaaende i, at man pludselig saadan skifter Standpunkt, som man skifter Frakke, og jeg har Indtrykket af, at der virkelig er sket en saadan Strømkæntning blandt Foreningens Medlemmer; thi man hører rundt omkring fra, at den ene efter den anden nu endelig har sagt Farvel til denne Paragraf.

Paragraf 3 var for mig bleven det Bannermærke, under hvilket Jernbaneforeningen skulde vinde frem. Vi havde med haard Haand skilt os af med de mindre gode Organisationsfæller, og stod nu rustede til at tage Kampen op for bedre Vilkaar for vore Medlemmer.

Der var ingen, der den Gang tænkte sig Muligheden af, at § 3 saa hurtigt kunde slettes igen, og jeg tror da ogsaa, at det vil være en Kapitaldumhed at gøre det; thi det er sikkert, at saa vil Seperatforeningerne skyde op som Paddehatte, og

vi vil komme ind i en Situation, der bliver ganske utaalelig for Jernbaneforeningen.

Spørger man saa, om jeg da ikke tror, at Forhandlingsretten vil være et saa stort Gode, at den er dette Offer værd, da vil jeg svare absolut Nej. Hvem kender Forhandlingsrettens Værdi? Har vi Resultater? Vil man henvise til den eneste Forhandling, der overhovedet er ført, — nemlig med Dansk Jernbaneforbund om Gruppe B's Lønningsspørgsmaal — hvad er saa det virkelige Resultat af denne Forhandling? Resultatet er, at der foresloges en ganske lille Lønforhøjelse til de i Forvejen meget knebne Lønninger, og at man i Rigsdagskredse benyttede sig af denne Forhandling til at slaa et Forslag om yderligere Lønforhøjelse ned, idet man slog sig for Brystet og henholdt sig til de mellem Personalet og Administrationen førte Forhandlinger. Gruppe B's beskedne Lønforhøjelse var nok bleven ført igennem af Dansk Jernbaneforbund uden Forhandlingsretten. Hvilke Resultater har vi da i Jernbaneforeningen af denne Forhandlingsret? Ingen, absolut ingen! Der er ikke ført en eneste Forhandling med vor Organisation, vi ved ikke, hvad vi faar; men vi ved det sikre, at naar vi sletter Paragraf 3, saa har vi ødelagt det Fundament paa hvilket vi har bygget vort Hus, og saa kan vi saamænd gøre Huset saa kønt vi vil, en skønne Dag, naar Blæsten kommer, ramler Huset sammen; thi det var bygget paa Sand. Jeg siger derfor til alle mine Kolleger, lad os holde paa Paragraf 3, staa fast om dens Bibeholdelse, selv om vi for en Tid skal miste den officielle Forhandlingsret. Jeg er iøvrigt slet ikke sikker paa, at Ministeriet kan fratage os den, uden i hvert Fald først at ændre selve de af Ministeriet udstedte Regler, thi vore Love er ikke paa noget Punkt i Modstrid med disse Regler. Jeg tror i hvert Fald, at den Dag ikke er fjern, da Ministeriet og Administrationen opdager, at det er lige saa meget i deres som i vor Interesse, at der tales om Tingene, og naar den Dag kommer, da behøver vi ikke at være bange for, at der stilles Krav til os om Lovændringer.

Endelig er det ingen Hemmelighed, at der arbejdes meget kraftigt paa, at faa selve Forhandlingsreglerne ændrede, hvordan Udfaldet vil blive, ved ingen. Efter Udtalelser fra en betydende Mand indenfor Regeringspartiet, er der al Grund til at tro, at det vil blive meget vanskeligt for Ministeren, at lade være med at ændre selve Forhandlingsreglerne, idet der siges at være et Flertal i Rigsdagen derfor, deriblandt Ministerens egne Meningsfæller. Jeg synes, det er nødvendigt, at ogsaa dette drages frem, saa Medlemmerne kender Stillingen; thi det bør klarlægges for Foreningens Medlemmer af Tillidsmændene, hvorledes den virkelige Situation er, og jeg er mig da ogsaa mit Ansvar bevidst paa dette Pnunkt, idet jeg agter at holde nogle Møder, naar

Stemmesedlen sendes ud til Urafstemning — det kunde jo ogsaa være, at Situationen til den Tid kunde byde paa Overraskelser.

Kjøbenhavn, April 1913.

D. O. Høgsgaard.

Det er ikke længere siden end den 17. Febr., at »Vor Stand« i Anledning af Generalforsamlingen i D. L. & L. F. skrev følgende:

Vi kan ikke tænke os nu, da Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere faktisk er delt i to Afdelinger, at det kunde volde store Vanskeligheder at tilvejebringe den Forbindelse imellem Lokomotivpersonalet og de to Jernbaneorganisationer, som vi altid har anset for baade heldig og naturlig, og som Lokomotivpersonalet sikkert ogsaa vil føle sig bedst tilfreds med i det lange Løb; thi det Samarbejde, der momentvis har været etableret mellem D. L. & L. F. og Etatens Separatister er jo ikke Lokomotivpersonalet værdigt og næppe heller i Overensstemmelse med Ønskerne indenfor denne Gruppe af Medansatte.

Vi kan tilføje, at der allerede ad flere Veje er Bestræbelser igang for at nærme sig dette Maal.

Selv om man ved nøjere at følge Foreningsbevægelsen indenfor Jernbaneetaten bedre formaar at spore Strømningerne og de forskellige Kneb, vil udenforstaaende og i selve Foreningsbevægelsen uinteresserede Personer ikke undgaa at opdage, at der indenfor Jernbaneforeningen gør sig en Strømkæntring gældende; i saa Henseende er jo Hr. Høgsgaards Artikel et talende Bevis. Man er nu ikke mere blind for, hvorfor der i den senere Tid har hersket en usædvanlig Travlhed indenfor de respektive Foreningsledere. Aarsagen var Forhandlingsrettens Fortabelse eller Opretholdelse i sin nuværende Form.

Ja, her havde man Midlet til at knægte alle udenforstaaende Foreninger. Her var man trodsende alle parlamentariske og moralske Hensyn, brydende med tidligere Grundsætninger, i Stand til at afskære andre ansatte Vejen til Fremsættelsen af deres Ønsker. Det var en lovlig Handling — Ministeriet havde jo givet Monopolet, hvorfor saa kere sig om Retfærdigheden. — Ak, Nemesis, hvor kan du være lunefuld!

Hvorfor vilde dog ikke Hovedparten

af Lokomotivførerne rive sig løs fra Fyrbøderne, deres senere Kolleger, og udslette den ældste Forening indenfor Jernbaneetaten af Organisationernes Række blot for at tilfredsstille et mindre Antal Lokomotivførere, hvis Modstand maa søges i honnet Ambition, og hvor Undskyldningen er, at de ikke ved, hvad de vil.

Nu kommer Hr. Høgsgaard og fortæller, hvad der foregaar bag Kulisserne, og hvad værre er, han fortæller den virkelige nøgne Sandhed: *at Forhandlingsretten ikke er en Pibe Tobak værd og aldrig har været det, og at man staar i Begreb med at miste den.*

Nu forstaar man ogsaa bedst, hvorfor Hr. Lokf. Lillelund allerede d. 16. Januar 1913 i »Vor Stand« takker for den Tillid, som der ydedes ham i *Maj 1913*, samtidig med at han fremtidig betakker sig for at være Lokomotivførerkredsens Repræsentant.

Fristes man ikke til at beundre Hr. Lillelunds »Talang«, naar han i sin Skrivelse til D. L. & L. F. af ¹⁰/₃ 1913 siger: »Forhandlingsretten er en Kendsgerning!?»

Medlemmerne i D. L. & L. F. har sikkert ingen Grund til Utilfredshed. Hr. Høgsgaard spaar os jo Overraskelser.

Argus.

Hr. Lokomotivfører Lillelund og det lydløse Afgangssignal.

I »Vor Stand« Nr. 5 havde en Hr. L—z i en af ham forfattet Artikel foreslaaet Administrationen Indførelsen af det i Tyskland som Forsøg anvendte Afgangssignal, hvor Stationsbestyreren uden Togføreren som Mellemand direkte giver Afgangssignalet. Med en stærk Afvigelse fra Realiteten i Emnet fremsætter Forfatteren den Paastand, at Lokomotivførerne og Fyrbøderne herhjemme ikke udviser den fornødne Opmærksomhed paa Stationerne.

I et Gensvar erklærer Hr. Lillelund paa *samlige Lokomotivføreres Vegne* at kunne gaa med til Fløjtesignalets Afskaffelse. Til dette Punkt er det, at jeg vil protestere, idet jeg mener, at min ærede Kollega i Korsør har taget Munden for fuld, og uden nærmere at fordybe sig i Konsekvenserne, men derimod i Analogi med den bekendte tyske Vits: »so ein Ding muss ich auch haben«, straks anerkender et af Kreti og Pleti fremsat Forslag, uden i Forvejen at undersøge de praktiske Fordele og Ulæmper.

Da min Opfattelse er, at man ved saa vigtige Reformers først undersøger Sagen fra begge Sider førend man udtaler sin Mening, skal jeg da tage Systemets Fordel frem til Behandling. Her findes da næppe andre Argumenter til Forsvar end at Publikum forskaanes for Signalføjters skingre Toner. Saaledes som Forholdene er i Øjeblikket i Togtid omkring paa vore Jernbanestationer, hvor Luften dirrer af allehaande Udraab som A—pelsiner, Soda—vand, Bajer-sk—øl, Smør—re—brød eller A—viser som Ti—den, Kø—ven—havn, Aftenbladet, Politi—ken, mens Øret i dette Virvar opfanger følgende Talestrøm: De sku vel itte være en Pakke Sjøklade o. s. v., anser jeg det nærmest som Ironi at søge den nuværende Ordning ændret.

Efter min Anskuelse taler de virkelige Forhold i langt højere Grad til Gunst for det bestaaende System. Jeg kan saaledes ikke tænke mig, at det vil være min ærede Kollega i Korsør ubekendt, at der paa flere Stationer anvendes Skydelokomotiver, og at flere Tog bestaar af indtil 60 Vogne, saaledes at Toget faar Slangeform paa Stationerne. Hvorledes en Stationsbestyrer samtidig vil kunne give Afgangssignal i begge Ender, staar for mig som en Gaade — og sikkert ogsaa for den ærede Hr. L. Det samme bliver ogsaa Tilfældet, hvor 2 Tog har tilnærmelsesvis eller samme Afgangstid.

En anden og vist den mest ufordelagtige Ulempe ved det foreslaaede System vil blive den, at Lokomotivpersonalets Opmærksomhed uafbrudt maa være henvendt

paa Stationsbestyreren selv under Opholdstider, som kan strække sig langt ud over de planmæssige, hvorimod man som oftest nu kan naa at faa særlig vigtige Smaamangler fjernede, indtil Togførerens Fløjte lyder. At dette Ræsonnement ogsaa deles af Hr. L. personlig, fremgaar — hvor komisk det end lyder — tilstrækkeligt i dennes Gensvar, idet han der bl. a. ordret skriver: »at vi har andet og mere at have vor Opmærksomhed henvendt paa end udelukkende at se efter, om De har givet Togføreren Afgangstilladelse eller ej.«

Da man udover, at Hr. Lillelund alt-saa indirekte kritiserer Anvendeligheden i det *af ham selv* anbefalede lydløse System, men ellers fra samme Kilde ikke har faaet andre fyldestgørende Oplysninger, maa man have Ret til, indtil et nærmere udarbejdet Forsvar for det lydløse foreligger fra Hr. L., at hælde til den Anskuelse, at Hensigten derigennem er at faa Togførerstillingen gjort ansvarsløs. Man maa menneskelig set oprigtig ønske, at saadanne »noble« Motiver ikke vil finde Genklang indenfor Administrationen.

Herm. Ohlsen,
Lokomotivfører.

Gravmonumenter

købes bedst og billigst ved

Chr. Christensen

Sten- & Billedhugger-Etbl.

Frederiksgade 26-28-30 :: Aarhus

Silius A. Petersen

Glas, Istedgade 47 Sakse,

Porcelæn, Hjørnet af Lommeknive,

Kurvevarer. Absalonsgade Trævarer.

Komplette Kokkenudstyr fra 20—100 Kroner.

Hængelamper og Ampler.

5 pCt. til Jernbanens Folk 5 pCt.



Personalia.

1/5 13.

Forflyttede er:

Lokfb. P. H. Kohl, Kbhavn. G. 1, til Skjern.
— S. T. Hansen, Esbjerg, til Kbhavn. G. 1.

Navneforandring:

Lokfb. S. H. C. Svensson, Kalundborg, hedder fremtidig S. H. C. Steensted.
Lokfb. H. K. Kristensen, Aarhus H., hedder fremtidig H. K. Gjølbø.

Afklippede Frimærker,

Stempelmærker, Privatbanemærker og Velgørenhedsmærker købes til 1,25 Kr. pr. Pd. (5 Øre pr. 20 Gram).

Udsalg af Frimærker til billige Priser.

Viggo Gundel, Struer.



Meddelelse til Afdelingerne.

Fra 1. Januar har jeg trykt

2 praktiske Regnskabsbøger
(1 for Lokf. og 1 for Lokfb.)

gældende i 3 Aar. De leveres Medlemmerne for 1 Kr. pr. Stk.

1 Regnskabsprotokol til Afdelingerne som de hidtil brugte leveres for 5 Kr.

1 Forhandlingsprotokol
(Kvart) for 2 Kr.

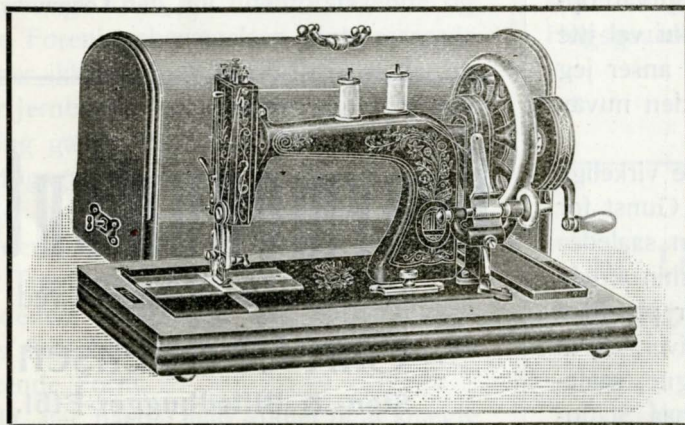
Meddelelser, Skrivepapir og Konvolutter med Foreningens Mærke leveres til billigste Pris.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.

Enhver Jernbanemand

bør gøre sit Indkøb af Cigarer og Tobakker
Hj. af Brunsgade og Banegaardsgade, Aarhus.

Soren Holm.



Forlang vort store illustrerede Katalog
= gratis og franco! =

»Kronprins« Cykler.
»Kronprins« Dæk og Slinger.

☞ Uden Konkurrence! ☞

Dansk Luxus- og Brugsvarer A/S.

Kjøbenhavn B. (Gl. Banegaard).

Gl. Kongevej 2.

Det var Skade,

at De ikke saa det Vække-
uhr til Kr. 3.20, som Deres
Kollega købte hos os i
forrige Uge (efter Annonce
i dette Blad), for saa
vilde De ogsaa selv have
købt Dem et lignende!

I Dag

gør vi Dem opmærksom paa, at vi fører den
Symaskine, som Deres Kone og Datter saa længe
har ønsket sig og faktisk trænger til. Vore Symaski-
ner er af garanteret bedste Konstruktion og System.
flotte og elegante og enestaaende billige!
Elegant poleret Fodstykke!

6 Aars skriftl. Garanti!

Meget stærk, tilpasset Emballage.
Kasse leveres gratis! ☞

Med flot, po-
leret Kasse **Kr. 36.00**

Uden po-
leret Kasse **Kr. 29.50**

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.

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

*Lokfrb. Blohm,
Aarhus.*

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Kalundborg ønsker at bytte med en Kollega paa et mindre Depot i Jylland.

Billet modt. Red.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder ønsker at bytte med en Kollega, helst til Røngering, lige meget hvor.

Billet modt. Red.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Frederikshavn ønsker at bytte med en Kollega i Korsør.

Billet modt. Red.

Ethvert Medlem

af Lokomotivfører- og Fyrbøder-Foreningen faar ved kontant Køb af

FODTØJ

i Fodtøjs-Varehuset

Jørgen Bomler,

4, Søndergade 4,

Aarhus,

10 pCt. Rabat

før Køb af al Slags Fodtøj.

W. Kaiser, Aarhus

Kirurgisk Instrumentmager og Bandagist

Tlf. 577 Vestergade 5
Fabrik og Lager af kunstige Lemmer. Ryg- og Ben-Bandager. Brokbaand, Underlivsbandager. Luft- og Vandpuder. Stikbækkener samt alle Apparater til Sygepleje.

Aarhus Hovedhanegaards Restauration

anbefales.

N. LAURSEN

Læge Ingvar Kjærtinge

Tandklinik (10—4)

Ostergade 37, Aarhus

Sygekassens Tandlæge i 24 Aar

Drik

Ceres

ØL

N. P. Jensens Vinhandel

86 Saxogade 86

bringes i velvillig Erindring.
Absolut gode Varer til smaa Priser.

C. W. Obel's

Cigarer,

Røgtobakker,

Skraatobak,

Cigarillos og Cigaretter

faas overalt!

Drik

Fredericia Øl

i Fredericia og Omegn.

MARINE-ROM

Direkte importeret fra St. Croix. Pris 1,10 pr. Fl.

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

Køb hos de handlende, der annoncerer i Lok.-Tid.

Statsbanepersonalets Brandforsikrings-Forening.

Ekspeditionskontor:
Vesterbrogade Nr. 26.
Telefon Nr. 6626.

Indmeldelser og Oplysninger

pr. Brev eller gennem Tillidsmændene, der for Kjøbenhavn er:

Hr. Fuldmægtig Pøckel, Hr. Rangermester A. C. Lemming, Hr. Overbanemester Folkenberg og Hr. Lokomotivformand Clausen, ligesom Hr. Fuldmægtig B. Bertelsen, Revisionen, giver Oplysning om alle Foreningen vedrørende Forhold.



Carl Olsens

Skræder-Etablissement

Enghaveplads 8 Tlf. Vester 1081 u
anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivmænd.

Kjøbenhavns billigste Guldsmed er

∴ *Frode Micheelsen* ∴
Sønder Boulevard 34.

Massive Forlovelsesringe 14 Karat (585) fra 6 Kr. pr. Stk.

Desuden anbefales alle Fest-, Brudegaver o. lign.

D'Hrr. Lokomotivmænd 10 pCt. Rabat
(Forlovelsesringe undtagen).

BLUSER

Flonelsbluser i alle Faconer Kr. 1,85, 2,85, 3,85. Særlig fremhæves en smuk Skjortebluse i alle Farver med Fløjlsbesætning Kr. 2,85. Uldne Bluser med Foer i alle Farver Kr. 3,85. Nederdele prima graamelerede og marine Kr. 2,95, 3,90, 4,85 og 6,85. En smuk marine Kamgarns Nederdel med Perlemorsknapper leverer vi for Kr. 7,85.

Hele Kjoler i alle Farver til 15, 17 og 19 Kr.

Bestillinger leveres paa faa Dage. Flot Snit og god Pasning garanteres.

Jernbanefunktionærer ÷ 5 pCt. Rabat.

Blusehuset: A. Nordemann.

Istedgade 62.

Tlf. V. 220 y.



Livsforsikringselskabet „DANMARK“.

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefritagelse ved Invaliditet ved Henvendelse til **Overinspektør F. Rasmussen**, Arkonagade 22^a, Tlf. Vester 677 — **H. P. Mortensen**, Hollændervej 13^a, F, Tlf. Vester 5588y, og Lokomotivfyrb. **Kildevang**.

Kontor Steenstrups Allé 9^a, Kbhvn., aabent 11—1, samt Clemensborg, Aarhus, Tlf. 2862, Kontortid 9—3.

Det Danske Mælke-Compagni anbefaler:

Yoghurt-Mælk, fremstillet af Bakteriekultur fra Kjøbenhavns Løveapoteks bakteorologiske Laboratorium under Kontrol af Prof. A. W. Mørkeberg; — **Borne-Mælk** fra tuberkelfri Besætninger; — **Sod-Mælk**, pasteuriseret og raa; — **Kærne-Mælk**, pasteuriseret *Alt paa Flasker.*

Endvidere daglig nykærnet **Smør**, — og, mod Forudbestilling, usaltet **Smør** af fineste Kvalitet.

Telefoner 5858 og 2712.

Guldsmed Carl Nielsen, Brunsgade 25. Aarhus. Tlf. 791.

Stort elegant Udvalg af Guld-, Sølv-, Elektroplet- og Nikkelvarer.

RATIN

Eneste eksisterende Middel til rationel Udryddelse af Rotter og Mus.
Salgskontor: Ny Østergade 2, Kjøbenhavn. — Telefon: Central 3662.



„PAKHUSET“

St. Pederstræde 26 anbefaler sit
Detailudsalg
af Kaffe, Sukker samt alle Kolonialvarer og
Konserves til billigste Dagspriser. — Prisliste
sendes paa Forlangende. — Ingen Filialer.

Telefon Central 9064. ::::::::::: Varerne leveres franko. ::::::::::: Telefon Central 1110.



I Valdemarsgade

57-59

er det største Udvalg
af **CYKLER** med
kendte Mærker.

**Westfalen. N. S. U.
Schladitz.**

Brugte Cykler
til smaa Priser.

Klapvogne
af nyeste Konstruktion
med et og to Sæder
fra 10¹/₂.

Alt paa
rimelige Betalingsvilkkaar.

Underbeklædning og Linnedvarer

køber De fra Fabrikken

Fortunstræde 4¹ ved Højbro.

Derved spares Mellemandel, ca. 33¹/₃ Procent.

BRYGGERIET PHØNIX' PRISLISTE

Vi leverer paa Flasker: ¹²/₂ Dobbeltøl 84, 1 Dus. Prima 108, 1 Dus. Hvidtøl I 96, 1 do. II 78, 1 Dus. Skibsøl I 96, 1 do. II 78 Øre. ¹²/₃ Skibsøl 60, ¹²/₃ Hvidtøl 60 Øre. Porter 18, Pilsner 13.

Bestillinger modtages ved Vognene eller hos Bryggeriets Agenter samt paa Bryggeriet.
Valby Langgade 75. NB. Prøv vor fortrinlige Maltekstrakt. Telefon 3968.

LEVERANDØRER TIL STATSBANERNE

Kay Dyhr

Kvæsthusgade 3 Kjøbenhavn

Maskin-tekniske Artikler

Telefon Central ⁸⁹⁰¹/₆₈₈₆

AS De forenede Jernsløberier,

Aarhus.

Leverandør af Støbegods
til Maskinafdelingen

Sporskifter - Kraner - Signalmateriel.

Sømløse Kedelrør til Lokomotiver

BANG & PINGEL

KJØBENHAVN B

