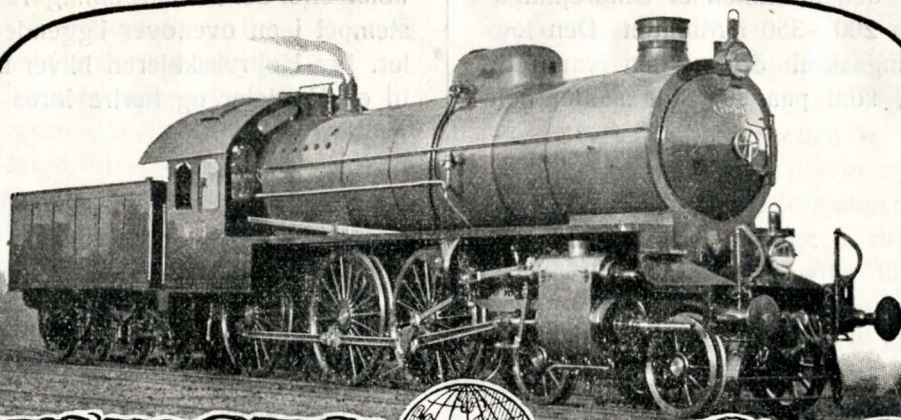


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR STATS- OG PRIVATBANERNES LOKOMOTIVPERSONALE (DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND)

14. AARGANG. NR. 10

Redigeret af C. M. Christensen.

15. MAJ 1914

DET FØRSTE DIESEL-LOKOMOTIV.

Fra Tysk af Otto Bendixen.

(fortsat fra Nr. 9)

Mellem Motorens 4 Cylindre ligger 2 dobbeltvirkende Stempelpumper og ved Siden af disse en 3-delt Indblæsningsluftpumpe. Alle 3 Pumper drives af begge de 2 forreste Cylindres Drivstænger og med en Melleminskydning af Balancer- og Forbindelsesstænger. De er forsynede med Sikkerhedsventiler.

Indblæsningsluftpumpen danner en Reserve for Hjælpemaskinens Luftpumper. Naar Hjælpemaskinen af en eller anden Grund bliver uarbejdsdygtig, saa er Indblæsningsluftpumpen i Stand til ved normal Hastighed og ikke for stor Belastning at levere Motoren den fornødne Indblæsningsluft.

Hjælpemaskinen, Fig. 10, er ligeledes en Totakt Dieselmotor og yder 250 HK. Der har 2 staaende Cylindre med 305 mm

Diam. og 380 mm Stempelslag. En Pumpe med 2 Stempler forsyner den med Brændselsstof. Begge Motorens Krumtappe er forsat 180° for hinanden, og om disse gribe tillige Stempelstængerne til de 2 liggende anbragte flerdelte Luftpumper. Ved Motor- og Luftpumpecylindrenes ganske bestemte Beliggenhed og Afstande ere de primære frie Kræfter fuldstændig afbalancerede ved Kontravægte i Svinghjulene. Pumpernes sekundære Kræfter er særligt udlignede, forsaavidt de virker skadelige.

De Pumpestempler, der ligger nærmest Krumtapakslen, leverer Køleluft til begge Motorcylindrene. Det følgende Stempel i hver Pumpe er Lavtryksstemplet, det tredje Mittel- og Højtryksstempel for den Højtryksluft, der finder Anvendelse som Igangsætnings- og Indblæsningsluft. Reguleringen af Køleluften og Indsugningen af Lavtryksluften besørger en Rundglider. Ved en Fordelingsglider kan Luftpumpenes Leveringsmængde efter Behag forandres fra Nul til

det højst mulige. Regulatoren, der paavirker Brændselstofpumpens Leveringsmængde, sidder paa den lodrette Styringsaksel, og alt efter Forandringen af dens Fjeder-spænding giver den Maskinen et Omdrejningsantal af fra 200—350 i Minuttet. Den lodrette Styringsaksel driver den vandrette Knastaksel, som paa sin Side sætter hele

motoren Tryklufften ind i et Beholderbatteri, der er opstillet bag ved Motoren.

Den Luft der produceres af Hjælpe-motorens 3-stemplede Kompressor bliver afkølet efter dens Udstrømning fra hvert Trykstempel i en ovenover liggende Mellemkøler. Fra Højtrykskøleren bliver Luften ledet til en Fordeler, og herfra føres den, ved at

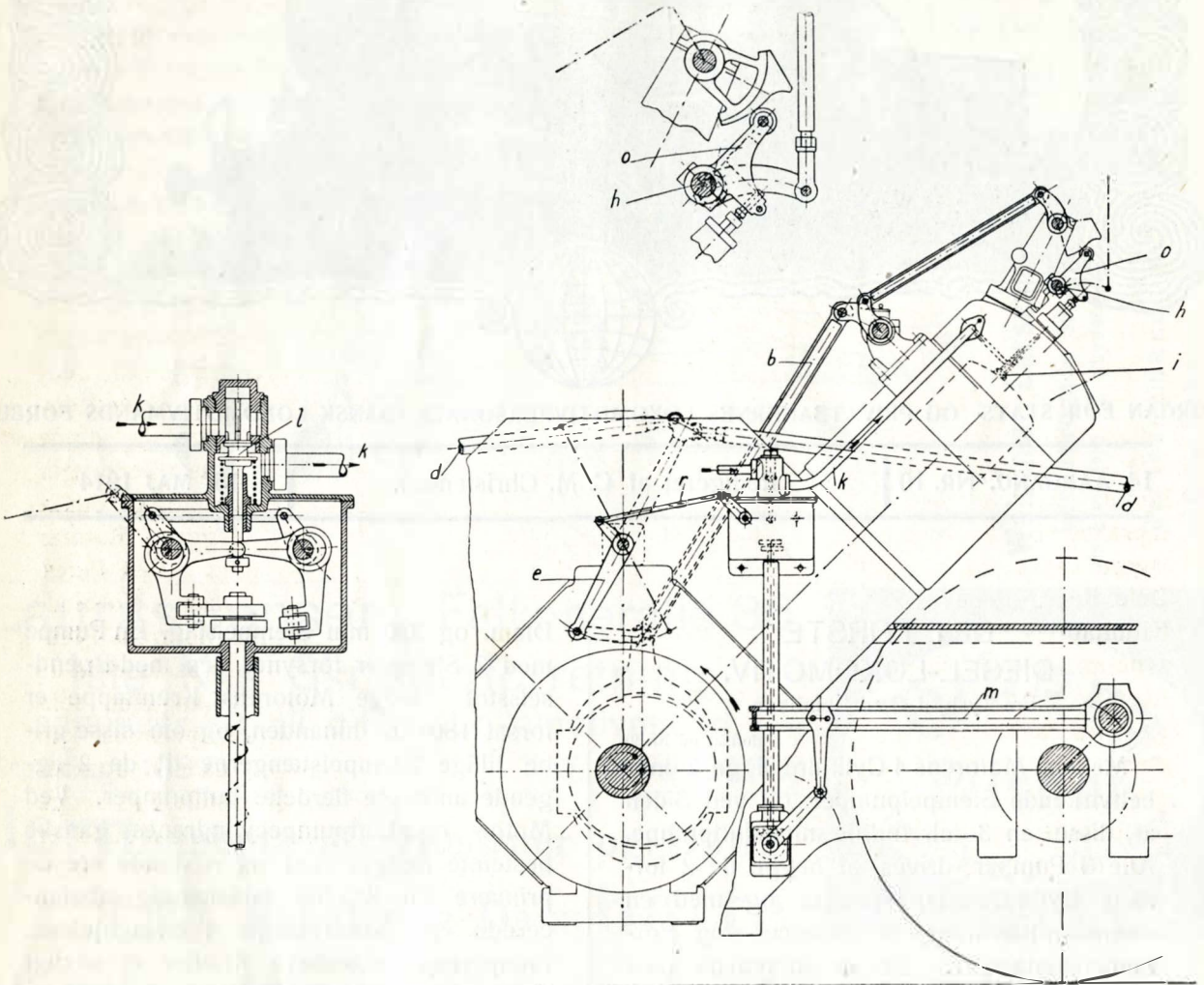


Fig. 8.

Styringen i Virksomhed. Paa Krumtapak-slen er paa hver Side af Maskinen fastkilet et Svinghjul. En Veksellindretning tjener til at skifte Motoren til Igangsætningsstillingen. Gennem Igangsætningsindretningen bliver Igangsætnings- og Brændselstofventilerne bragt i eller ud af Paavirkning af de tilhørende Knaster. Naar Motoren staar stille eller kun forbruger lidt Luft, leder Hjælpe-

aabne en Ventil alt efter Behovet, til det øjeblikkelige Anvendelsessted. Den ene Ledning gaar til Igangsætningsluftbeholderne, en anden til de nævnte Indblæsningsluftbeholdere og en tredje til Reservebeholdere. Denne sidste staar atter gennem en Luftfordeler i Forbindelse med Hjælpe-motoren for at sætte denne i Gang. Indblæsningsluftbeholderne er ligeledes gennem Luft-

fordeleren forbunden med Hjælpemotoren for at levere den til Brændselsindsprøjtningen fornødne Indblæsningsluft. Paa hver Førerplads er anbragt et Igangsætningshovede med 2 Ventiler, hvoraf den ene tilvejebringer Forbindelsen mellem Motoren og Igangsætningsluftbeholderne og den anden med Indblæsningsluftbeholderne.

Udstødningsskaalen til Dæmpning af Støjen fra begge Motorernes Udstødning er, som tidligere nævnt, anbragt i Taget over Motoren. Den bestaar af 3 ved Siden af hinanden liggende Rør og er ved gennemhullede Plader delt i forskellige Rum.

Motorcylindre og til Dels ogsaa Luftpumpe-cylindrene smøres af en særlig Smørepumpe. Oliemængden kan reguleres for hver enkelt Cylinder. Samtlige Krumtapsaksel- og Drivstangslagere, saavel som alle de Dele der bevæger sig i Krumtapsrummet, er forsynet med Pressesmøring, hvorved Smøreolien suges fra Krumtapsbeholderne, filtreres og trykkes gennem Rørledninger til de enkelte Smøresteder.

Af Omløbspumper findes 4, af hvilke de 3 benyttes til Kølevandsomløbet. Det er en dobbeltvirkende Pumpe til Omløbsvand, en Kølevandspumpe og en Stempel-Kølevandspumpe. Den fjerde Pumpe tjener til Befordringen af Brændselsstof.

Omløbsvandspumpen, der ligesom Koldtvandspumpen kan reguleres ved en Omløbsbane, fører Vandet gennem de forskellige Ledninger til Fordamperen. I denne strømmer Vandet fra 4 Rør gennem fine Huller der yder Modstand for Vandet, som drives igennem, og løber da tilbage i en Beholder for igen at strømme til Omløbspumpen.

Fra Tryksiden af Omløbspumpen tages ogsaa det til Stemplets Køling nødvendige Vand, der gennem et Rørs tragtformede Endestykke sprøjtes i det hule Stempel. Det tilbageløbende Vand ledes atter til Omløbspumpen.

Den i Kølevandspumpen indbyggede Brændselsstofpumpe suger Brændselsstoffet fra 2 Beholdere i Vognen og fører det i en Filtterkasse, hvorfra det løber til Brændselsstofpumpen. Det overflødige Brændselsstof gaar atter tilbage i Beholderne. I Førerhuset er anbragt 4 Haandvingspumper, af hvilke den ene er bestemt til Koldtvandsledningen, den anden til Omløbsledningen og den tredje til Ledningen for Brændselsstof for atter at kunne fylde disse Ledninger efter Udtømming, ogsaa naar begge Motorer staar stille. Den fjerde Pumpe staar i Forbindelse med Motorens Pressesmøring, saaledes at de Dele af Gangtøjet, som er i Krumtapsrummet kan smøres, naar Lokomotivet staar stille. Paa begge Sider af Lokomotivet er Ledningerne ført sammen for bekvemt at kunne tømme samtlige Kølevandsrum og Ledninger.

I hver Ende af Lokomotivet er et Førerhus med Førerplads, hvor Betjeningsmekanismen, Omstyringen og følgende Indretninger er anbragte: Haandtag til Aabning og Lukning af Igangsætnings- og Brændselsstofventilerne, Haandtag til Regulering af Tilstrømningen for Brændselsstofpumpen, Igangsætningsventilerne, Førerbremseventilen med Sandspreder, Signalføjten og de forskellige Manometre.

Forberedelserne til Kørsel omfatter Igang-

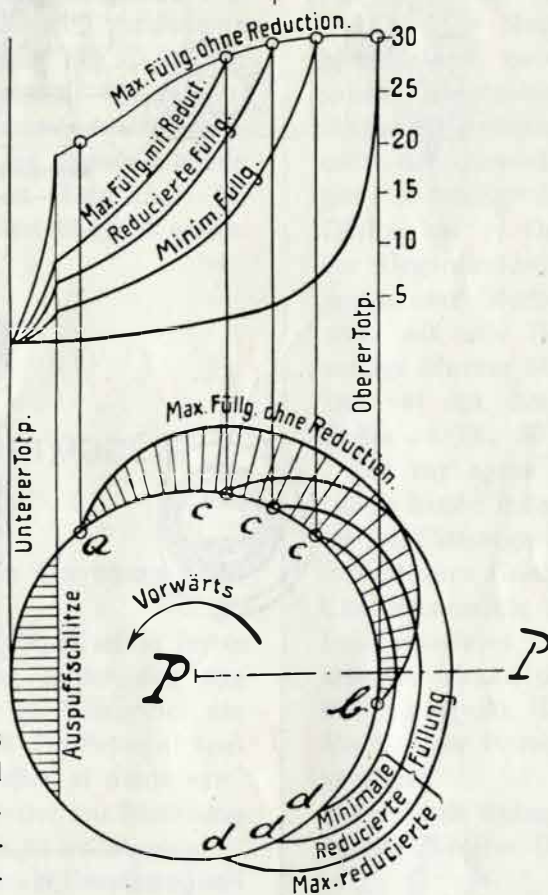


Fig. 9.

sætning af Hjælpe-
motoren og Aab-
ningen af Igang-
sætningsluft-
ventilen.

Afgang: Lang-
som Aabning af
Igangsætningsluft-
ventilen i Igangsæt-
ningshovedet. Luft-
ten strømmer fra
Beholderne til Mo-
torens Igangsæt-
ningsventil, Luft-
trykket stiger lang-
somt, og Motoren
begynder at gaa
rundt. Den af Igang-
sætningsventilen
givne Fyldning bli-
ver lidt efter lidt
formindsket medens

Trykket stiger.

Naar en Hastighed
paa ca. 10 km. i
Timen er naaet,
bliver Igangsæt-
ningsventilen lukket
og Brændselsstof-
ventilen sat i Virk-
somhed. Lokomo-
tivet er nu i nor-
mal Drift, og alt
efter Hastigheden
og den Trækraft,
der fordres, bliver
Brændselsstofpum-
pens Fyldning og
Indblæsningsluft-
trykket reguleret.

Standning: Af-
spærring for Brænd-
selsstofventilen og
Betjening af Brem-
seventiler.

Omstyring: Ved
Omdrejning af det paa Førerpladsen an-
bragte Haandhjul, bliver Styringen stillet
om til baglæns Kørsel. En Blokaflaasning

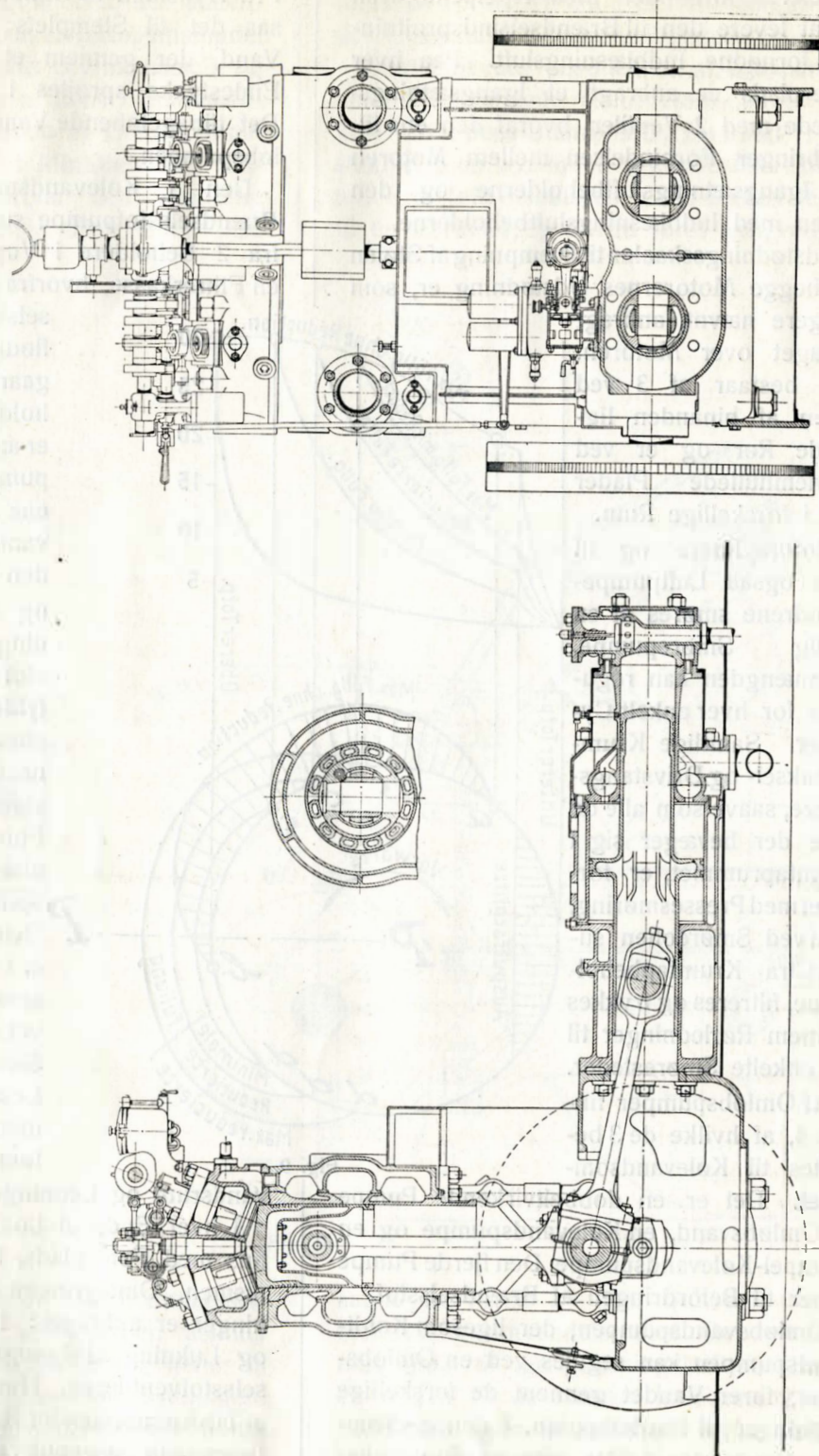


Fig. 10

forhindrer Omstyring, naar der er aabnet
for Brændselsstofventilen.

Ved Igangsætning, Standning og under

Kørslen bliver der for Frem- og Tilbagegang udført den samme Manøvrering.

Prøvekørslerne paa Strækningen Winthethur-Romanshorn tilsigtede paa den ene Side Studiet af Dieselmotoren i dens Anvendelse som Lokomotivkraftmaskine og paa den anden Side Studiet af Igangsætningen og Omskiftningen fra Trykluft til Brændselsstofdrift saavel som Omstyringen.

Diagrammerne, som blev optagene under Kørslen, anskueliggjorde den fuldkomne Tilpasningsevne, hvormed den Sulzerske Konstruktion forlener Motoren. Omskiftningen fra Trykluft til Brændselsstofdrift foregik uden Vanskelighed og kunde allerede udføres ved en Hastighed af 10 km. i Timen. Omstyringen lød intet tilbage at ønske.

17



FRA DELEGERETMØDET I AARHUS.

Den 24. April var en Mærkedag i vor Organisations Historie.

Den Dag holdt vor Organisation første Gang Generalforsamling under den nye Form, første Gang de to Kategorier var samlede hver for sig til Drøftelse af specielle Interesser for derefter at træde sammen om de fælles. Dog det var ikke netop dette, der gjorde Dagen til en Mærkedag. Nej, det betydningsfulde var Forelæggelsen af Foreningens Arbejde, af Foreningens to Mærkesager, Sammenslutningen med de øvrige Organisationer indenfor Etaten og Spørgsmaalet om Lokomotivførere paa Rangermaskinerne. Denne sidste Sag er nu endelig naaet frem til Løsning med et Resultat, der hilstes af alle Delegerede med stor Tilslutning.

Den anden store Sag, Forslaget om Sammenslutningen med Jernbaneforeningen, behandledes med en Forstaaelse og Interesse, der er til Ære for vor Organisation.

Det kan jo ikke nægtes, at det var et

dristigt Greb af Forretningsudvalget, da dette i Fællesudvalget tilbød, at vi alle vilde gaa i Jernbaneforeningen; thi hidtil havde vi hævdet som vort ufravigelige Standpunkt, at vi vilde staa som en selvstændig Organisation, der kun vilde slutte sig til de øvrige Foreninger gennem Forbund. Det var derfor ventet, at Forslaget vilde have mødt en ikke ringe Modstand. Der var vel ogsaa en Del, og er vel ogsaa endnu en Del, som er Modstandere af Sammenslutningen, men enkelte Delegerede viste en saadan Forstaaelse af Forslagets Rækkevidde, af Organisationens Betydning, at de satte det personlige Synspunkt tilside og gav Hovedbestyrelsen enstemmig Tilslutning. Derfor har vi Grund til at være stolte af vor Organisation; thi deri bestaar en Organisations Styrke, at Medlemmerne forstaaer paa rette Tid og Sted at ofre de personlige Ønsker til Fordel for det fælles hele. Det var det, der skete den 24. April og derfor en Tak til alle vore Medlemmer.

Det var ogsaa første Gang vor Organisation havde indbudt Gæster fra Rigsdagen og fra Etatsorganisationerne.

Med vore Gæster, d'Hrr. Folketingsmand Chr. Rasmussen, Togfører Christoffersen, Lokomotivfører Lillelund, Korsør, Maskinarbejder Kirketerp og Lokomotivfører Brix fra Nørrejske Privatbaner, afholdtes et Møde, hvor Formanden bød Gæsterne velkommen.

Af Mødet hidsættes følgende Referat, refereret af Herm. Ohlsen, Aalestrup:

Lokomotivfører M. Mortensen:

„Da vi stiftede Lokomotivpersonalets Organisation, var det paa det mest demokratiske Grundlag, idet 98 % af alle Statsbanernes Lokomotivmænd sluttede sig sammen. En Forening, der startedes paa dette Grundlag, havde et godt Fundament. Imidlertid viste der sig Tid efter anden divergerende Meninger, ligesom der indtraadte forskellige Forhold, der nødvendiggjorde Forandringer. Ved gensidig Overenskomst udtraadte saaledes Privatbanernes Personale. Senere rejste der sig indenfor Loko-

motivførerne Stemmer for, at den Maade hvorpaa Foreningen arbejdede, ikke var god. Jeg indrømmer, at en Forandring kunde maaske have været gjort, men det vilde næppe have været godt nok. Vi løste os fra hinanden og begyndte at bekrige hinanden, medens det vi stredes om, i Virkeligheden kun var af negativ Betydning. Det mest uheldige er at man, ved den Art Uoverensstemmelser, mere og mere taber det virkelige Maal af Sigte.

De andre Organisationer, Jernbaneforeningen og Jernbaneforbundet, var oprindelig startet paa samme Grundlag som vor, og hver især søgte de at samle alle Kategorierne til Enighed. Man fandt derefter paa at pleje Fællesinteresserne og i den Anledning dannedes de 4 Civiletater. Her begyndte Striden, men da min Agt ikke er her at strides derom — jeg vil absolut ikke strides idag — nøjes jeg med at notere, at vi kom til at staa tilbage, vi staar faktisk isoleret ligesom Assistent Jensens Forening.

Den overvejende Del af os Lokomotivmænd har tidligere staaet som Medlemmer i Smede- og Maskinarbejdernes Forbund, ja, flere af os har indtaget Tillidsposten som Bestyrelsesmedlemmer, og vi har der været anerkendte som gode Organisationsfolk; derfor maa vi have det skæve Forhold, som nu bestaar, ud af Verden.

For at naa dette Maal og gøre de misfornøjede tilfredse, gik vi over til at danne 2 Afdelinger. Imidlertid var Forhandlingsreglerne fremkomne. Det trykkede dog os alle, at vi ikke kom ind under disse, og vi følte, alt som Tiden gik, at en Forandring var en Nødvendighed, saaledes at ogsaa vi fik Forhandlingsret efter Reglerne. Vi satte os i Forbindelse med de to Organisationer, og disse Forhandlinger har nu ført til, at vi synes at finde hinanden. Forstaaelse er der, og forhaabentlig naas det ønskede Resultat“.

Taleren takkede derpaa d'Hrr. Lillelund, Høgh, Strand og forøvrigt alle, der havde arbejdet for en Overenskomst, der har ført til, at vi alle idag har vedtaget samlede at

marchere ind i Jernbaneforeningen, bad Hr. Folketingsmand Chr. Rasmussen overbringe de øvrige Rigsdagsrepræsentanter, som har medvirket til Løsningen af Forfremmelsesspørgsmaalet for Lokomotivfyrbøderne, Lokomotivpersonalets hjerteligste Tak. —

Til Slut omtalte Hr. Mortensen: „Vi lærte i Vinter to Ting: 1) at det ikke mere gaar at staa isoleret; 2) at vi tilhører det store Samfund, og at dette angaar os alle; thi har vi ikke Følelse med de øvrige Samfundslag ude omkring i Landet, saa vil vi aldrig kunne vente os noget. Vil vi være med, saa maa vi ogsaa tage Del i Samfundsarbejdet derude i Livet.

Jeg husker fra Kongressen i Stockholm, at der taltes om Retssystemerne, men da man henvendte sig til os danske desangaaende, maatte vi svare, at vi intet havde. Den frisindede Presse har været vor Støtte, thi den har altid paavirket den offentlige Mening til Fordel for det underordnede Personale og derved bevirket, at der dømmes mildere“.

Efter at Taleren havde berørt Aarsagen til, Lokf. og Lokfb. ikke ønskede at skilles og gaa henholdsvis i D. J. F. og J. F., udbragte han et Leve for en Sammenslutning af samtlige Jernbanemænd.

Folketingsmand Chr. Rasmussen bad derefter om Ordet og udtalte:

„Maa jeg for min egen Persons Vedkommende begynde med at sige Dem Tak for Indbydelsen. Naar jeg som Repræsentant for Rigsdagen er kommen alene hertil, da skylder jeg at sige, at forskellige Forhold har bevirket, at de øvrige indbudte Repræsentanter ikke har kunnet være tilstede. L. Rasmussen er saaledes syg, medens de øvrige er til Møde i Rigsdagen, hvor Arbejdet er uberegneligt.

Maa jeg i Tilslutning til Hr. Mortensen sige: Da De startede Deres Organisation i den Form, hvori den bestod, var det fuldstændig rigtigt handlet. Man bør nemlig aldrig skille sig i et Fag. Uanset om der deri findes Over- eller Underordnede, bør

man altid staa sammen. — For 40 Aar tilbage kunde man ikke tænke sig, at en Fyrbøder kunde komme sammen med en Lokomotivfører, dertil var Førerens Stilling alt for høj. Men dette Forhold var ikke ene indenfor Jernbaneetaten, ogsaa ude i Privatlivet eksisterede det. Det var den Gang aldeles utænkeligt, at en Arbejdsmand og en Haandværker kunde staa sammen. Nej, det var honnet Ambition, som fremkaldte disse Forhold, hvor Haandværkeren saa ned paa Arbejdsmanden. Taleren nævnte derpaa et Eksempel fra Helsingør, hvorledes han paa et Møde var bleven skarpt angrebet, fordi han havde kritiseret dette System, og udtalte saa, at vi alle er Samfundsborgere, der har samme Rettigheder, og det glæder mig derfor at se, at De har forstaaet at holde sammen.

Det kan godt være, og det er ogsaa nok troligt, at der endnu indenfor Jernbaneetaten findes en Del honnet Ambition, men jeg siger Dem: Slaa den ned og hold sammen; thi ét maa De vide, at det ikke er lutter Venner, som De har i Rigsdagen. De maa aldeles ikke tro, at det alle er Deres Venner, som har stemt for den store Forfremmelse af Fyrbødere til Lokomotivførere. Nej, mine Herrer, der er noget her i Livet, der hedder at blive tvungen til at gaa frivilligt med.

Den Gang vi startede Fagforeningerne, var vi dristige nok til at forlange Lønningsforhøjelse. Taleren giver her et Billede fra den Gang og oplyser, at da Fabrikanten hørte, at der kun var 200 organiserede Smede, blev Bestyrelsen modtaget med de hjertelige og velmente Ord: „Vil De herut!“ Nu er Forholdene anderledes -- nu bliver Arbejderne hørt.

Der er ofte blevet sagt af Folk, som enkeltvis har søgt mig op i Rigsdagen for at formaa mig til at tage mig af en eller anden Sag, som i Virkeligheden havde Interesse for et større Flertal, at jeg saa sur og gnaven ud, som om jeg ikke vilde hjælpe. Jeg skal godt indrømme, at det ogsaa passer, og jeg vil oplyse Dem om, at den samme Modtagelse vilde Deres Forening have faaet, dersom den kun havde

haft 20% af Lokomotivfolkene som Medlemmer. Vi kan virkelig ikke indenfor Rigsdagen tillægge et Mindretal i et større Samfund saa stor Betydning, thi vi siger som saa, er der kun 20% af Medlemmerne, som har stemt derfor, saa er det ikke til Gavn for alle. Henvendelser fra 20% af Medlemmerne i et Fag vil ingen Ret faa i Rigsdagen.

Hr. Mortensen udtalte, at der ofte kritiseredes over, at det gik for langsomt fremad. Jeg har altid haft det Princip at gaa langsomt frem. Ogsaa jeg er mange Gange bleven kritiseret, fordi man syntes, det gik for langsomt fremad. Meningen var nemlig i tidligere Tider, at man bogstaveligt talt ikke behøvede at betale for at faa udført Organisationsarbejde, og talte man den Gang om at betale 25 Øre til Fagforeningerne, blev Svaret ofte et Nej.

Men det gør ikke noget, at det gaar langsomt, thi det Arbejde er i Længden det solideste. Den sejge Udholdenhed, som De til Eks. har udvist med Hensyn til Fyrbødernes Forfremmelse, har jo saaledes ført til Maalet. For Fremtiden vil man maa-ske ogsaa nu sige, det gør ikke noget, om vi venter lidt, vi naar vel ogsaa det næste Maal. Jeg siger, De har staaet Dem ved at gaa langsomt frem, selv om jeg ogsaa samtidig maa sige, at det er en Skandale, saaledes som man anvender Fyrbøderne til Førertjeneste.

Den Sammenslutning med de andre Organisationer, som De har vedtaget her idag, glæder jeg mig over, thi det er fuldkommen rigtigt, som Hr. Mortensen siger, at man ikke staa sig ved at staa isoleret; ingen Arbejdsgrupper staa sig derved. Der staa en Del indenfor Statens Rammer, som kun tænker paa Pensionen og derfor mener ikke at behøve andres Hjælp, men den Tanke er i vore Dage for militaristisk: der er 4 Ting nødvendig, og det er Organisation, Organisation, Organisation og Penge. Den eneste Vej er disse Midler, og at man vil det“.

Efter at Hr. Rasmussen endnu en Gang havde takket for Indbydelsen, udbragte han et Leve for Foreningen.

Herpaa tog Hr. Kirketerp Ordet:

„Minderne fra tidligere Tid har bragt Dem i den foreliggende Situation. Først og fremmest var De alle som unge Mennesker Medlemmer af Deres faglige Organisation, og dernæst efter Indtrædelsen ved Statsbanerne overgik de til denne Forening her. Vi havde en stærkere Organisation og fik derfor ogsaa ført Sagen igennem. Med Interesse har jeg fulgt Deres Organisations Historie, og gennem Aarene har jeg jo lært mange af denne Forenings Medlemmer at kende, som jeg, uden at sige mere end hvad Sandhed er, tør paastaa har været gode Organisationsfolk.

Det er en Kendsgerning, som ikke kan bestrides, at Klasseforskellen indenfor alle Statsinstitutioner er mere eller mindre stærkt fremtrædende, dog mest iøjensaldende er den indenfor Statsbanerne. Men netop denne Klasseforskel er farlig. Jeg havde hellere set, at disse Klasseinteresser havde afviklet sig ad Frivillighedens Vej og ikke ved et Ministerbud. Er der noget, der skal rykkes op, saa sker det fra neden; det øverste skal nok følge efter“.

Med Ønsket om en god Trivsel for Foreningen sluttede Taleren med at udbringe et Leve derfor.

Togfører Christoffersen, der nu fik Ordet, udtalte derpaa:

„Først Tak for Indbydelsen. Jeg staar nu ikke længere som Repræsentant for D. J. F. Det glæder mig, at den trufne Overenskomst ikke ydmyger til nogen af Siderne. Jeg skal ikke komme ind paa, hvad der har været os imellem, men ønsker kun at oplyse, hvorledes Sagen har været set fra D. J. F.s Side.“ Taleren giver derpaa nogle Oplysninger. Hr. Mortensen omtalte, at D. L. & L. F. havde deltaget som den 3. Forening i Fællesudvalget. Her omtaler Hr. Christoffersen dette Udvalgs Arbejde.

„Paa Civilorganisationernes Grundlag er Etatsforeningerne grundlagte, derfor maa vi benytte os af dette. Jeg indrømmer, at for Lokomotivpersonalets Vedkommende er det nærmest kun Lønningssager, hvori det

har samme Interesser, som de øvrige Tjenestemænd“.

Endnu en Gang takker Taleren for Indbydelsen og den udmærkede Afstemning og slutter med Udbringelsen af et Leve for et godt Samarbejde.

Lokomotivfører Lillelund bestiger derefter Talerstolen:

„Først en Tak for Indbydelsen. Jeg skal ikke komme ind paa at udvikle forskellige Begivenheder, som har været Kilden til vor Adskillelse. Hr. Folketingsmand Rasmussen berørte i sin Tale Ordene honnet Ambition og fremhævede, at der maaske ogsaa indenfor Lokomotivpersonalet fandtes en Del deraf. Jeg vil ikke benægte, at dette maaske ogsaa er Tilfældet, og at dette maaske kan have haft nogen Indflydelse paa vor Adskillelse, men Aarsagen var dog nærmest den, at saaledes som Organisationen var skabt, var den ikke ideel. Den heldigste Form er den, hvor Førerne tager deres Sager op til egen Behandling. Jeg tror, at det bedste er, at hver behandler sin Stand; dog ønsker jeg, som jeg før sagde, ikke at omtale, hvad der bevirkede Adskillelsen.

Det er rigtigt, som Hr. Mortensen sagde, at vi alle taber ved at staa isolerede, og det er klogt at sige, at vi alle er et Hjul i Maskinen. Skulde Tilfældet blive, at Jernbaneforeningen forkaster Forslaget, er vi villige til yderlig Forhandling. Ogsaa rigtigt er det, som Hr. Rasmussen sagde, at man bør gaa langsomt frem, men det kan vi ikke ved at staa delte i to Lejre“.

Hr. Lillelund takker endnu en Gang og udbringer et Leve for, at vi naar til Enighed.

Lokf. Brix, Nørrejske Privatbaner, faar derefter Ordet:

„Det har været mig en Glæde at være tilstede i denne Forsamling. Jeg har stedse med Interesse fulgt Statsbanelokomotivpersonalets Organisation. Naar vi frivillig vedtog at udskille os fra denne Forening, var det ikke alene fordi vi dermed gavnede vore Standsfæller ved Statsbanerne, men

ogsaa fordi vi vidste, det vilde gavne os selv. Vi er nemlig som Store Broder og Lille Broder. Gaar det den første godt, følger den lille efter. Et godt Eksempel herpaa har vi saaledes set, ved Indførelsen af Auditøren ved Privatbanerne. Jeg vil ønske, at det vil lykkes Statsbanernes Lokomotivpersonale at faa den Organisationsform, som det allerede for lang Tid siden burde have haft.

Et Leve derfor“.

Formanden for Lokomotivfyrbødernes

Afdeling fik nu Ordet:

„Jeg føler det som en Pligt ogsaa at tage Ordet fra dette Sted, idet jeg fra forskellige Sider er blevet anmodet om at overbringe Hr. Rigsdagsmand Chr. Rasmussen, Lokomotivfyrbødernes hjerteligste Tak, for sit Arbejde for at faa de bevilgede Forfremmelser gennemførte. Ligeledes retter jeg hermed en Tak til Hr. Christoffersen, for sin Medvirkning til Overenskomsten, og til Hr. Kirketerp for hans store Arbejde i samme Retning“.

Taleren udbragte derefter et Leve for alle de fremmede Gæster.

Hr. Folketingsmand Chr. Rasmussen bad endnu engang om Ordet og sagde:

„Det kan maaske undertiden for Dem se ud, som vi er korte for Hovedet oppe i Rigsdagen, naar De henvender Dem til os med et eller andet Andragende. Jeg vil i saa Henseende bede Dem om ikke at skyde paa Pianisten, thi der kan komme Forhold, hvor Gennemførelsen er aldeles umulig paa det Tidspunkt, og det kan vi jo i Tide se. Skulde De derfor en Gang søge mig op og finde mig sur saa bryd Dem ikke derom, thi Løfter giver jeg kun, naar jeg kan holde dem“.

Til Afslutning tog nu Formanden for Hovedbestyrelsen Hr. Chr. Christensen Ordet og oprullede et Billede af Smede- og Maskinarbejder Forbundets første Dage i Aarhus, hvorpaa han opfordrede alle Lokomotivmændene til at tage Del i det Arbejde som var lagt i Dag, og at det maa føre til,

at vi atter kommer til at staa med mindst 98 % Medlemmer. Vi bliver da en Magt.

Med en Tak til alle de Indbudte, fordi de var mødte, afsluttede Formanden, med et Leve for et godt Udfald, det vellykkede Møde, hvorefter man begav sig til Bords.

Efter Mødet var der af Aarhus Afdelinger arrangeret en Fællesspisning efterfulgt af en Svingom.

Ved Bordet herskede der en gemytlig Stemning. Hr. Mich. Sørensen, Aarhus, præsiderede.

Hr. Lillie talte for Gæsterne og Hr. E. Pedersen for Damerne. Hr. Folketingsmand Chr. Rasmussen afslørede sig som en tidligere Kollega, han havde nemlig været Fører paa en Entreprenørmaskine. Ved Bordet blev afsunget en Sang af C., hvoraf hid sættes et Par Vers:

Et Knaldsignal.

Mel.: Eriksen.

Vær velkommen her til Festen,
alle I fra Nær og Fjærn,
vi har faaet noget bag Vesten,
lad os se da paa vort Værn.
Loko-mænd,
alle Loko-mænd
støtte maa hinanden, det er deres sande Pligt,
vi maa holde ud
holde Lovens Bud,
er vi alle samlet, faar vi let Forhandlingsret.

Naar vi Næsen hjemad vender,
der saa meget let kan ske,
maaske man bort Dig sender,
ingen ret sig sikker ve'.
Loko-mænd,
flinke Flyttemænd,
hvis Du ikke vil, jeg tror det sikkert bli'r med Tvang,
ogsaa Du faar Fur,
naar det er din Tur,
flyt Du bare hele Klunset fra det gamle Skur.

Er det sandt, hvad jeg nu hører,
det fortælles rundt omkring,
der skal nu udnævnes Fører,
sagt i vores Folketing.
Folketing,
høje Folketing
saa paa Sagen, sa'e saa, hvad der jo var vores Ret,
er det Dig, der kør,
som Maskinen før,
skal Du være Fører, som det ret sig hør og bør.

Der indløb følgende Telegrammer:

Genhilsen og Tak, ønsker Held til fortsat Imødekommen af rimelige Krav.

Jensen-Sønderup.

Ved Rigsdagsarbejdet forhindret i at efterkomme Indbydelsen sender jeg Kongressen hjertelig Hilsen. Gid Foreningens Tilslutning til Hovedorganisationerne maa være fuldbyrdet Kendsgerning inden næste Kongres.

Ivar Berendsen.

Norges Lokomotivpersonales Forening samlet til Möte idag sender sin kollegiale Hilsen med beste Ønsker for vor Broderorganisations Arbejde til Standens Vel.

Nordahl.

Der Hauptversammlung dänischer Lokomotivführer entbietet Vorstand und Standsausschus des Reichverbandes deutscher Lokomotivführer kollegealen Gruss mit dem Wunsche eines guten Verlaufs der Versammlungen.

Niemann.

Med Tak for Hilsenen beder jeg Dem bringe Delegeretmødet venlig Genhilsen. Haaber paa en Form for Sammenslutning, der kan tiltrædes af alle Partier.

Stahlschmidt.

Kan desværre ikke efterkomme ærefulde Indbydelse.

Lykke til Arbejdet.

P. D. Pedersen.

Hele Festen forløb baade smukt og muntert, og da Deltagerne Kl. 1 $\frac{1}{2}$ skiltes — for at møde fuldt arbejdsdygtige Kl. 10 næste Formiddag — var det med Tak til Aarhus Afd. og med Ønsket om Held og Lykke for Organisationen.

M. Mortensen.



EFTER DELEGERETMØDET.

Der er flere af vore Medlemmer, der har været noget utilfredse med, at de har hørt for lidt fra Hovedbestyrelsen om dens Ar-

bejde, om Resultaterne af den nye Organisationsform. Medlemmerne, som er mere paa Afstand fra det daglige Arbejde, har maaske tilsyneladende Grund til nu og da at mene, at det nu er noget længe siden, de har hørt noget fra H. B.; jeg vil derfor søge at give et Overblik over en af de vigtigste Sager, vor Org. i det forløbne Aar har arbejdet med. Det gaar jo nemt saaledes, at saalænge der arbejdes paa en Sag, er man stadig tilbøjelig til at udsætte at meddele noget. Man synes fremdeles, der er endnu et og andet, der trænger til at klares, inden der udsendes noget til Medlemmerne. Alt imedens gaar disse i Uvidenhed om, at der er sket noget, og de bliver derfor tilbøjelig til at mene, at Maskineriet vistnok gaar noget langsomt. Det er saaledes ret forstaaeligt, at enkelte bliver utaalmodige. Nu vil jeg ikke her paastaa, at Medlemmerne er utaalmodige, tværtimod har de vist baade Taalmod og tillige vist H. B. den Tillid, som er nødvendig, dersom Arbejdet skal blive til noget.

Som en af de Sager, der særlig har beskæftiget os meget stærkt, staar utvivlsomt Forhandlingerne med Jernbane-Foreningen i første Række.

Da vor Org. ifølge Beslutning af December 1912 havde faaet sin nye Form, ventede vi, at Vejen var banet for en Forstaaelse med de Lokomotivførere, der staar i J. F. Det viste sig imidlertid, at det dog ikke gik saa helt glat, der maatte endnu mange og lange Forhandlinger til, inden vi kom saa vidt, at man kunde øjne en lykkelig Udgang. Imidlertid gik vi i Gang med Arbejdet, og i Løbet af den første halve Del af 1913 lykkedes det at opnaa Forstaaelse med vore Kollegaer i 9. Kreds, saavidt at vi var enige om, at nu maatte der gøres en Ende paa den Komædie, der hidtil var spillet mellem Lokomotivførerne fra de to Lejre. Tilbage var nu at finde den Form, under hvilken dette kunne ske.

Men foruden vort uheldige Forhold til Lokomotivførerne i 9. Kreds stod vor Org. efter Forhandlingsreglernes Udstedelse ogsaa i et uheldigt Forhold til de øvrige Or-

ganisationer indenfor Etaten eller rettere til de to Etatsorg. De andre Foreninger kan vi i denne Forbindelse lade ude af Betragtning.

Forholdene havde jo nu udviklet sig saaledes, at vi i Forhandlingsreglerne var bleven sat uden for de Org., som var anerkendte ikke alene af Ministeriet, men ogsaa af den Del af den offentlige Mening, der beskæftiger sig med Statstjenestemændenes Organisationsforhold. Ganske vist følte vi os i vor gode Ret til at nyde samme Begunstigelse som de andre; thi Forholdet var jo det, at de Mænd, som havde bragt Forhandlingsreglerne til Verden, havde, for at bruge et mildt Udtryk, sat os paa Porten, og derved berøvet os den Anseelse som faglig Org., vi ifølge vort tidligere Forhold til de øvrige Org. havde erhvervet os, og som vi dog formener fremdeles at have Krav paa; men vore Indvendinger, vor Protest nyttede ikke. Forhandlingsreglerne stod der og sluttede Kreds om de to Etatsorg., medens vi i Offentlighedens Øjne stod udenfor. Det var jo netop dette Forhold, der berørte os pinligt. Selv om vi ikke anser Forhandlingsreglernes Indførelse i deres nuværende Skikkelse for noget særligt stort eller særligt værdifuldt, saa havde Reglerne denne magiske Evne, at kunne omgive de Org., som den omfattede, med en vis eventyrlig Glans, der stak Folk i Øjnene. Man delte herefter Organisationerne i to Grupper: de anerkendte og de andre. De anerkendte var de, som man maatte anse for Personalets naturlige Talsmænd, de „andre“ er de separatistiske.

Det er klart, at vore Medlemmer, der praktisk talt alle har været Medlemmer af Smedeforbundet, altsaa altid havde hørt hjemme blandt gode Organisationsfolk, maatte føle sig ilde berørt af at blive indrangerede mellem Separatister. Det berørte os ogsaa ilde, at vi ikke som hidtil kunde samarbejde med de øvrige Organisationer indenfor Etaten, thi Forstaaelsen af Enighedens og Samarbejdets Betydning mellem hele Personalet har aldrig manglet hos os, tværtimod. — Men vi har ment og mener

fremdeles, at man arbejder bedst, naar de enkelte Hovedretninger indenfor Etaten har Frihed til at arbejde for de Opgaver, der angaar dem alene, og saa samles om de fælles Opgaver. Det kan dog ikke nægtes, at Lokomotivpersonalet indtager en Særstilling indenfor Etaten, en Særstilling, det føler vi i det mindste selv, der nok kunde tillade os alene at arbejde paa vore særlige Opgaver, naar vi ikke derved træder de andre Org.s Interesser for nær. Iøvrigt har vi jo altid været villige til at gaa i Forbund med de øvrige Org. Men samtidig har vi altid haft den Opfattelse, at Lokf. og Lokfrb. hørte hjemme i samme Org. Disse to Stillinger har samme Interesser, og især har Lokfrb. samme Interesser som Føreren. Paa dette Punkt er det, vi har kollideret med Forhandlingsreglerne.

Da der nu kom Henvendelse til os fra D. J. F. med det for Øje at opnaa Forstaaelse med Lokfrb. maatte Forhandlingerne naturligt dreje sig om dette: hvorledes opnaas der Tilslutning til Etatsorg., uden at Lokf. og Lokfrb. behøver at skilles.

Den nærmere Udvikling af disse Forhandlinger staar at læse i Formandens Beretning og skal derfor ikke her ofres nærmere Omtale, derimod vil vi se lidt paa Resultatet.

Forhandlingerne førtes mellem Fællesudvalget, suppleret med 2 Repræsentanter fra 9. Kreds, og D. L. & L. F.s Forretningsudvalg.

Resultatet af Forhandlingerne blev dette, at vi bøjede os for Kravet om at gaa ind i en af Etatsorg., naar vi kunde derved opnaa, at baade Lokf. og Lokfrb. kunne gaa samlede i Jernbaneforeningen. Dette vort Ønske tiltraadtes af alle tilstedeværende Repræsentanter, altsaa ogsaa Jernbaneforeningens.

Fra D. J. F.s Repræsentanter udtaltes der, at naar vi opfylder Kravet om at gaa i en af Etatsforeningerne, maatte det overlades til os selv at bestemme, til hvilken Side vi ønskede at gaa. Jeg erindrer om, at Forhandlingsreglerne forudsætter en Deling af Personalet mellem 7. og 8. Lønnings-

klasse. Dog kan der deles efter en anden Grænse, naar de to Org. er enige derom. D. J. F. gav altsaa sin Tilslutning til, at Lokfb. valgte J. F. istedetfor D. J. F. Da det samme Standpunkt indtages af J. F.s Repræsentanter maatte man gaa ud fra, at alle Hindringer for Organisationens Tilslutning til Etatsforeningerne nu var bortryddede. Tilbage var der at faa Overenskomsten godkendt af de to Organisationer, J. F. og D. L. & L. F.

Dette er sket inden for J. F.s 9. Kreds og D. L. & L. F., tilbage staar J. F., som holder Delegeretmøde i Dagene fra d. 12. til d. 14. Juni, hvor Spørgsmaalet bliver endelig afgjort. — Hvad Beslutning dette Møde vil tage, ved man jo endnu ikke; men det ligger meget nær at antage, at ogsaa denne Forsamling vil tiltræde Udvalgets Beslutning. Det vilde jo ogsaa være en ret betænkelig Sag for en Organisation at gaa imod sine egne Repræsentanters enstemmige Tilslutning i et saa vigtigt Spørgsmaal som dette.

Det kan dog ikke nægtes, at der paa den ellers nu saa klare Himmel findes et mørkt Punkt, som dog ikke behøver at udvikle sig til truende Uvejrsskyer. Fællesudvalget enedes nemlig om, at Sagen burde nyde hurtig Fremme i de respektive Org., men saa vidt vi kan se af Meddelelser fra J. F.s Hovedbestyrelsesmøder, har denne vel behandlet Sagen, men ikke taget nogen positiv Stilling; man har udsat at træffe Afgørelsen indtil det ordinære Delegeretmøde. Denne Hovedbestyrelsens Stilling kan betyde, at enten er man ikke absolut enige, eller at man ikke tør tage noget positivt Standpunkt; det kan ogsaa betyde, og det anser jeg for det sandsynligste, at man mener, Spørgsmaalet er saa lige til, at man af den Grund ikke behøver nogen særlig Vedtagelse af H. B. — En fjerde Betydning af denne H. B.s Passivitet kunne ogsaa udlægges som „Ligegyldighed“. Jeg udelukker dog denne Mulighed, thi Spørgsmaalets endelige Afgørelse er dog af stor Betydning, ikke mindst for J. F. Denne Org., der formentlig fremdeles ønsker at

være den ene af de to førende Foreninger indenfor Jernbaneetaten, kan ikke betragte denne Sag med ligegyldige Blikke. Det er allerede galt nok med Passiviteten, der jo medfører, at vi, der for længe siden har givet Tilsagn om at afgøre og nu endelig har afgjort Spørgsmaalet, ikke godt kan være tjent med fremdeles at være forhindrede i at komme ind under ordnede Forhold. Men hvorom alting er, saa har D. L. & L. F. ved vort Delegeretmødes enstemmige Vedtagelse af Overenskomsten nu stillet Lokomotivpersonalet paa Lovens Grund derved, at vi nu opfylder Forhandlingsreglernes Bud om Tilslutning til en af Etatsorganisationerne.

Kravet, der stilledes til os, har vi tilbudt at opfylde. Den Org.s Repræsentanter, til hvem vi gav Tilbudet, modtog det enstemmigt. Den anden Org. (D. J. F.), der efter Forhandlingsreglerne ogsaa skal give sit Minde, har ogsaa enstemmigt givet dette. Tilbage staar nu Jernbaneforeningens Beslutning om at modtage Tilbudet.

Vore Medlemmer har gennem dette Tilbud ofret en stor Del af den Selvstændighed, vi hidtil har haft, og som kun Forhandlingsreglerne har gjort os stridig. Vi har ofret dette, fordi vi har indset, at det er den eneste Vej til at skabe Enighed blandt Jernbaneetatens Tjenestemænd.

Vi har saaledes opfyldt vor Pligt og venter nu paa, at man vil give os vor Ret, venter paa, at Jernbaneforeningens Delegeretmøde, som den eneste Faktor, der endnu mangler, vil modtage vort Tilbud.

M. Mortensen.



DEN PRØJSISKE REFORM AF EMOLUMENTERNE.

I forrige Nr. af nærværende Blad meddeltes, at der indenfor det prøjsiske Jernbanevæsen forestod en betydelig Reform af

hele det kørende Personales Emolument.

Aldeles overraskende for Personalet er denne allerede d. 1. Maj traadt i Kraft, og „Deutsche Eisenbahnzeitung“ bringer i det sidst udkomne Nr. en længere Artikel fra Bestyrelsen om Enkelthederne i Systemet, der hidtil har været hemmeligholdte.

Efter nævnte Blad skal her gengives de vigtigste Punkter, for saavidt de har Interesse for Lokomotivtjenesten.

Reformen er gennemført paa følgende Grundlag.

Lokomotivførere og Lokfyrb. erhoder:

- a) et aarligt Bestillingstillæg (Pauschabn) paa henholdsvis 360 og 200 Mark, som udbetales i maanedlige Rater.
- b) for hvert Tjenesteskifte (Tur) udbetales der Kørepenge, (Schichtgeld) hvoraf Lokomotivføreren i Strækningstjenesten erhoder 1 Mark og Lokfyrb. 0,70 Mark: medens Lokf. i Rangertjenesten faar 0,60 Mark og Lokfyrb. 0,40 Mark. Tjenestefordelingerne skal fra 1. Maj ændres saaledes, at der i hver Turfordeling (Rundtur) bliver mindst 25, men ikke over 30 Ture at udføre.
- c) et Nattillæg paa 12 Pf. for Lokf. og 10 Pf. for Lokfyrb. for hver fraværende Time fra Hjemstedsdepotet, mellem 10 Aften og 6 Morgen.
- d) Reserverlokf. og de eksaminerede Lokfyrb., som udfører Lokomotivførertjeneste, erhoder de samme Kørepenge og Nattillæg som Lokomotivførere; dernæst — for at yde dette Personale Erstatning fordi det kun modtager 200 Mk. i Overslags-tillæg — et Tillæg paa 0,45 Pf. for hver Tur.

Bladet opstiller derefter en Beregning over de gennemsnitlige Indtægter pr. Aar, og kommer til følgende Resultat.

1. Lokomotivførerne.

a.) Strækningstjenesten.

Bestillingstillæg	360	Mark
Kørepenge, (300×1 Mk.)	300	”
Gennemsnitlig Beløb af Natpengene	75	”

Summa 735 Mark

b.) Rangertjenesten.

Bestillingstillæg	360	Mark
Kørepenge. (300×0,60 Mk.)	180	”

Summa 540 Mark

2. Reserverlokomotivførerne og de eksaminerede Lokfyrb., der forretter Førertjeneste.

Bestillingstillæg	200	Mark
Kørepenge	300	”
Tillæg til Kørepengene	135	”
Natpenge	75	”

Summa 710 Mark

3. Lokomotivfyrbøderne.

a.) Strækningstjenesten.

Bestillingstillæg	200	Mark
Kørepenge, (300×0,70 Mk.)	210	”
Det gennemsnitlige Beløb af Natpengene ca.	68	”

Summa 478 Mark

b.) Rangertjenesten.

Bestillingstillæg	200	Mark
Kørepenge, (300×0,40 Mk.)	120	”

Summa 320 Mark

4. Aspiranterne.

Aspiranterne vil faa Bestillingstillæget i Form af en Lønningsforhøjelse; iverdigt erhoder disse de samme Satser som Lokfyrb.

Efter Bladets Udtalelser at dømme hersker der almindelig Tilfredshed med Reformen, der vil bevirke, at den store Afstand i Indtægterne som forekommer i det gamle System, der var opbygget paa samme Grundlag som vort, vil bortfalde; saaledes, at den hidtil herskende Utilfredshed indbyrdes mellem Personalet, Tid efter anden vil forstumme.

Yderlig har Ministerialdirektør W. Hoff, som forøvrigt i Tidsskriftet „Verein Deutschen Eisenbahnverwaltung“ har skrevet en længere Artikel om det gamle og nye System, og paapeget Manglerne ved det gamle, givet Løfte om, at Administrationen, naar Reformen har virket i nogen Tid, agter at forhandle med Personalets Tillidsmænd, om evt. Ændringer, hvor disse synes nødvendige; desuden har han lovet, at Lokomotivpersonalets faste Lønninger ved næste Lønningsrevision, der antagelig vil finde Sted i Samlingen 1914 og 1915, skal blive taget op til Behandling.

For de danske Lokomotivmænd, der ogsaa med Spænding imødeser Rigsdagssamlingen 1914—1915, for der at opnaa en haardt tiltrængt Forbedring af deres nuværende Kaar, vil det sikkert være interessant i denne Forbindelse at erfare, hvorledes vore Standsfæller lønnes i Prøjsen; det maa her bemærkes, at de saksiske og badenske Forhold er en Del bedre.

I Korthed skal derfor nævnes at Lokomotivførernes Slutløn er 2500 Mk., hvilket de opnaaede i 1908. Hertil kommer saa de foran nævnte Sportler med ca. 735 Mk., samt et Huslejetillæg, der retter sig efter Byernes Størrelse i følgende Klasser:

A.	B.	C.	D.	E.
720	580	480	400	290

Mark med,

en pensionsgivende Gennemsnitssats paa 495 Mk., medens den pensionsgivende Indtægt af de tidligere Emolumenter var sat til 540 Mark.

Forhøjelsen af det nugældende Huslejetillæg fandt Sted i 1911 og udgjorde den Gang 33%, idet Beløbene var henholdsvis 540, 432, 360, 300, 216 Mk., med en pensionsgivende Gennemsnitssats paa 327 Mark.

Vil man heraf foretage en Sammenligning mellem en dansk og en prøjsisk Lokomotivfører paa ældste Løn, og da blot regne med Huslejegodtgørelsen paa Sats C, der svarer til Byen Flensborg, bliver Facit den, at medens den tyske Lokomotivfører opbærer ca. 3715 Mark, er det kun et ringe Antal danske Lokomotivførere, som naar 3100 Kr. i aarlig Indtægt.

Disse Tal formaar bedre end Ord at bevise, at enten er den Paastand grebet ud af Luften, at Lønningerne i Danmark er for høje i Forhold til Udlandets særlig Tysklands, hvad visse Folkerepræsentanter og deres Partiblade stadig fremsætter under Arbejderkonflikter og Behandling af Tjenestemændenes Lønningskrav, eller ogsaa at Staten herhjemme lønner sine Tjenestemænd langt under Rimelighedens Grænser. Med den sidste Udtalelse kommer man sikkert Sandheden nærmest.

H. O.



LOKOMOTIVFØRERPRØVEN.

Til Prøven for Lokomotivførere, der er afholdt i Dagene fra den 3. Marts til den 21. April d. A., indstillede der sig ialt 19

Lokomotivfyrbødere, hvoraf efternævnte erholdt Karakteren „Bestaet“, nemlig:

R. S. Rasmussen, Kjøbenhavn H. 1., S. T. Hansen, Kjbh. G. 5., C. Jensen, Kjbh. H. 1., T. V. J. Hoppe, Korsør, T. D. H. Frandsen, Gjedser, A. A. Schrøder, Slagelse, R. M. J. Jensen, Slagelse, A. V. K. Andersen, Gjedser, L. J. Berg, Struer, V. T. A. Johansen, Struer, J. K. K. Nørgaard, Struer, E. S. Sivertsen, Struer, T. Thomasen, Struer, L. E. A. R. Kragh, Struer, M. V. Rasmussen, Holstebro, J. H. C. Jensen, Aalborg, H. P. J. Jensen, Aarhus, 2 Lokomotivfyrbødere erholdt Karakteren „Ikke Bestaet“



PERSONALIA.

$\frac{1}{5}$ 1914.

Forfremmede til Lokomotivførere er Lokomotivfyrbødere:

L. P. Nielsen, Helsingør, med Station i Langaa 3, C. N. I. Thomsen, Nyborg, m. St. i Struer, S. J. Simonsen, Fredericia, m. St. i Esbjerg, J. Schwalm, Silkeborg, m. St. i Langaa 3, C. Jensen, Aarhus. H., m. St. i Langaa 4, N. C. Henriksen, Kjbh. G. 1, m. St. i Vamdrup, R. Larsen, Nyborg, m. St. i Vamdrup, V. C. Vidstrup, Kjbh. G. 1, m. St. i Struer, H. C. Hansen, Esbjerg, m. St. i Esbjerg.

Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er Haandværkerne:

V. P. A. Pedersen, 5. Kreds, Korsør, m. St. i Korsør, N. P. C. M. A. Remming, 1. Kreds Hg., m. St. i Østerbro, C. Olsen, Vk. Kh. m. St. i Kjbh. G. 1, C. Bramsted, Vk. Kh. m. St. i Kjbh. G. 1, H. A. Greisen, 5. Kreds Ge., m. St. i Gjedser, V. Nielsen, Vk. Kh. m. St. i Kjbh. G. 1, P. M. Jensen, Vk. Kh. m. St. i Fredericia, J. C. P. Olsson, 3. Kreds, Ar., m. St. i Viborg, N. R. M. Nielsen, 3. Kreds, Ar., m. St. i Struer, H. K. Danielsen, 4. Kreds, Vg., m. St. i Fredericia, P. T. Boldrup, Vk. Kh., m. St. i Kjbh. G. 1, J. C. Jensen, 3. Kreds, Ar., m. St. i Glyngøre, O. E. Zorn, 3. Kreds, Lg. m. St. i Struer, J. E. Enevoldsen, 4. Kreds, Str., m. St. i Viborg, H. R. Hansen, 2. Kreds, Es, m. St. i Esbjerg, E. B. Bendtsen, Vk. Kh., m. St. i Kjbh. G. 1, C. M. J. Uhrskov, 1. Kreds, Kh., m. St. i Kalundborg, R. V.

S. Jakobsen, 1. Kreds, Kh., m. St. i Thisted.
F. T. L. Toft, 1 Kreds, Kh., m. St. i Fredericia.

Efternævnte forflyttes efter Ansøgning saaledes:

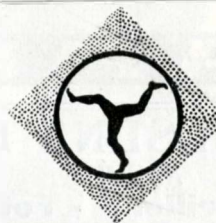
Lokomotivførerne:

N. L. Nielsen, Esbjerg til, Helsingør
P. E. Mejer, Vamdrup, til Aarhus H.
P. M. Rasmussen, Langaa 3, til Fredericia
H. J. S. Pedersen, Struer, til Nyborg
M. F. Bennekou, Fredericia, til Skanderborg

Lokomotivfyrbøderne:

M. A. Heelund, Viborg, til Silkeborg
A. M. Andersen, Østerbro, til Nyborg
H. F. Hansen, Kalundborg, til Skanderborg
A. T. L. Givskov, Glyngøre, til Langaa 4
J. Rasmussen, Kjbh. G. 1, til Nyborg
P. Jensen, Korsør, til Aarhus H.
K. M. Sørensen, Thisted, til Randers

A. Andersen, Viborg, til Aarhus H.
L. K. Markvardsen, Gjedser, til Nyborg
V. C. Høyer, Langaa 4, til Langaa 3
A. C. Madsen, Struer, til Vamdrup
E. N. C. Jørgensen, Fredericia til Aalborg
C. M. Madsen, Struer, til Helsingør

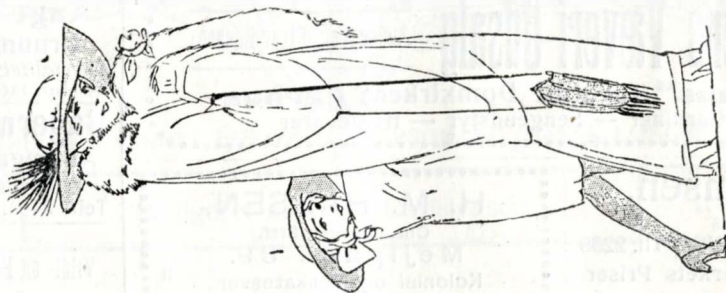


**Worning &
Petersens**
Xeroformsæbe

er kun ægte, naar
dette Mærke findes
paa Emballagen. m



**Dame- og
Børne-Konfektion.**



Waldemar Larsen,

Vestebrogade 56,
vis à vis Den kgl. Skydebane.

**Jernbanemænd
8 0/0 Rabat.**

Jernbanemænds Hustruer og Døtre
8 pCt. Rabat paa Damehatte.

Modetorretningen, Istedgade 49.

Istedhus Møbel-Magasin

leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles
favorable Vilkaar. — Garanti for Soliditet

CHR. NIELSEN, Telefon Vester 209. Enghaveplads 1 og 2.
København.

J. Chr. Christensen, 1. Kl.s Herreskræderi,
Telf. Vester 2837x **Vesterbros Torv 55,** Mezz. Telf. Vester 2837x

Største Lager af danske, engelske og skotske Stoffer.

Flot Snit og god Pasning garanteres. 20 Aars Praksis som Tilskærer. m

Livsforsikringselskabet „DANMARK“

Medlemmer optages med eller uden Heldbredsattest og med Præmiefrigatelse
ved Invaliditet ved Henvendelse til Overinspektør F. Rasmussen, Arkona-
gade 22^s, Tlf. Vester 677 — H. P. Mortensen, Hollændervej 13¹, F.,

Telefon Vester 5588 y, og Lokomotivfyrbøder Kildevang.

Kontor: Steenstrups Allé 9^s, Kbhvn., (11—1) samt
Clemensborg, Aarhus, Tlf. 2862, Kontortid 9—3.

Silius A. Petersen,
Istedgade 47

Hjørnet af Absalonsgade
Glas, Porcelæn.

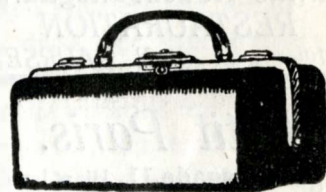
Sakse, Lommeknive.

Kurvevarer, Trævarer.

Komplette Køkkenudstyr
fra 20-100 Kr.

Hængelamper og Ampler.

5 pCt. til Jernbanens **5 pCt.**
Folk.



Lædervareforretningen

Sdr. Boulevard 46
anbefales.

Rejsekuffetter, Citytaske, Portemon-
nær, Skoletasker, Tegnebøger m. m
i stort Udvalg.

Reparationer udføres.

LEVERANDØRER TIL STATS BANERNE



De forenede **KUL** Importører
Flindt, Drost & Co. William Callesen.



Hovedkontor: INDUSTRIBYGNINGEN. — Telefon 211 - 725 - 3452

A/s FRICHS Lokomotivfabrik, Aarhus.

Sporskifte, Signalapparater, og alle andre Arbejder for Banerne.

A/s DE FORENEDE JERNSTØBERIER

LEVERANDØR TIL
MASKINAFDELINGEN

AARHUS

SPORSKIFTER — KRANER
SIGNALMATERIEL

• • AARHUS • •

N. P. NIELSENS EFTFL.

Bruunsgade 29. AARHUS Telefon 1083.
Uhre - - Brillere - - Fotografi.

Læge INGVAR KJÆRTINGE TANDKLINIK

Østergade 37 (10-4) — Aarhus.
Sygekassens Tandlæge i 25 Aar.

Aage Hass' Boghandel Bruunsgade 33. Aarhus.

Specialitet: Skolebøger & Skolemateriel.
Telefon 1400, Telefon 1400.

Bagermester N. J. Johansen Annægaard, Ingerslevplads 2.

Morgenbrød bringes overalt. R
Telf. 3494. AARHUS. Telf. 3494.

N. H. NIELSEN

Vildt- og Fiskeforretningen „PRIMA“

Specialitet: FISKEFARS. R
Bruunsgade 32, Aarhus. Telefon 1747

C. C. Andersens Væveri-Udsalg

(Indehaver Einar Hansen)

„Klemenshus“ (overfor Domkirken) Aarhus
Tæpper — Gardiner — Sengeudstyr — Hvidevarer

Soph. Sørensen,

Kul — Cokes
Montanagade 28. AARHUS. Tlf. 2268
Coks leveres til Gasværkets Priser.
Eneudsalg af Affaldstræ fra flere Savværker

H. M. HANSEN,

Chr. Jensens Eftf.
Mejlgade 89. R
Kolonial og Delikatesser.

J. W. Sieck,

Meilgade 78 — Telefon 2127.
AARHUS.
Sønderjyds Bageri & Conditori
Brødet bringes og forsendes overalt.

Svendborg Ovne og Komfurer

De forenede Jernstøberiernes
Fabriksudsalg
Telefon 1053 Sophus Frisch Telefon 1058
Hj. af Fiskergade og Frederiksgade

SKRÆDERFORRETNINGEN, Bruunsgade 50,

Telefon 2030, Aarhus
bringes i velvillig Erindring. R
Grundlagt 1897. I. LARSEN.

J. TH. WESTPHALL,

I senkram- & Køkkenudstørs-
forretning.
Bruunsgade 57. AARHUS. Tlf. 1513.
Telefon 1436
Leverandør til Vare- og Landbrugslotteriet

HANS JØRGENSENS

MODERNE HERRESKRÆDERI
UNIFORMER & LIBERIER

HELGOLANDSGADE 13, 1.
Hj. af Istedgade m Telf. Vester 3522

Et Hjemms Udstyr købes bedst og paa billigste Vilkaar

10% Udbetaling. Maandl. Afdrag
C. J. RING - AARHUS.
Montanagade 11-15. Telefon 876.
Forsendes fragtfrit over hele Danmark.

J. V. JENSEN

1. Kl. Herre- & Dameskræderi
Gl. Kongevej 131 Tlf. Vester 900y
Leverandør til Embeds-
og Bestillingsmænd

Petit Paris.

Helgolandsgade 11, Hj. af Istedg.
Kbhvn. Telefon Vester 3723.
Sygeplejeartikler & Gummivarer.
NB. Specialitet Modersprøjter.
Forsendes over hele Landet med
Postoprævning.
Jernbanemænd en gros Pris.

Skotøjsforretning.

Lager af nyt Fodtøj.
Reparationer udføres bedst og billigst.
Valby Langgade 67.
H. P. Hansen.

A. BRAAMS'

Skotøjsforretning- — Ny Carlsbergvej 11.
Lager af Fabriksfodtøj. Bestilling efter
Maal med Garanti for god Pasning.
— Specialist i vanskelige Fødder. —
Stort Reparationsværksted. Tlf. Vester 692 x.

„PAKHUSET“[™] Sct. Pederstræde 26 anbefaler sit Detailudsalg af Kaffe, Sukker samt alle Kolonialvarer og Konserver til billigste Dagspriser.

Prisliste sendes paa Forlangende. Ingen Filialer
Telefon Central 9064. Varene leveres franko. Telefon Central 1110.