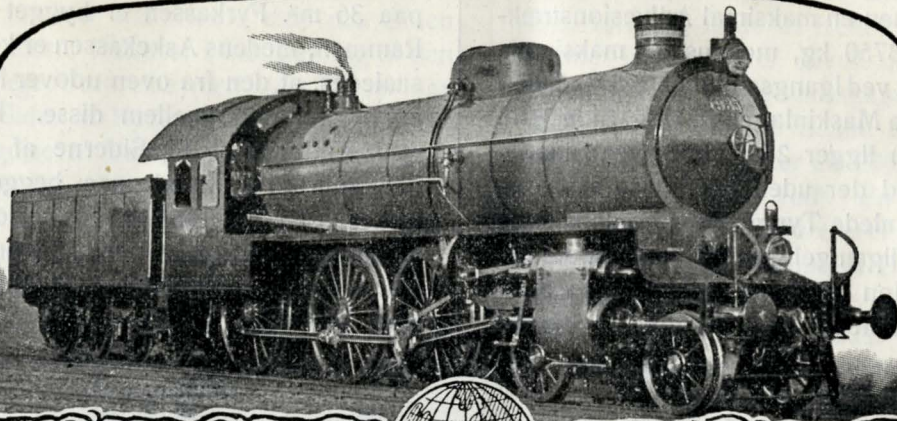


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR STATS- OG PRIVATBANERNES LOKOMOTIVPERSONALE (DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND)
UDGIVET AF „DANSK LOKOMOTIVFØRER- OG LOKOMOTIVFYRBØDERFORENING“.

14. AARGANG. NR. 13

Redigeret af C. M. Christensen.

1. JULI 1914

1-F-1 TENDERLOKOMOTIV MED WILH. SCHMIDT'S RØGRØRS- OVERHEDER

TIL STATSBANERNE PAA JAVA
Fra Tysk af Otto Bendixen.

Den i Løbet af de sidste 10 Aar forekommende Anvendelse af parallelt forskydelige koblede Aksler vinder stadig større Udbredelse og nye Tilhængere i Lokomotivbygningens Fagverden. Et nyt Bevis herpaa danner den ovennævnte Lokomotivtype (Fig. 1 og 2), der er bestilt af de hollandske Statsbaner paa Java og bygget af *Hannoversche-Maschinenbau-Actien-Gesellschaft* i Hannover-Linden. Støttende sig paa Grundlagene i *Helmholtz* Lære om Lokomotivernes Bevægelighed i Kurver danner dette 6-koblede Lokomotiv et nyt Forsøg, der gør Mallet Typen Rangen stridig, idet der ved denne klæber sig flere driftstekniske Ulemper.

Maskinen er bygget til 1067 mm Sporvidde, og Kurvebevægeligheden opnaas paa en meget enkelt Maade ved en forreste og

bageste radiel indstillelig Adamsaksel og ved Forskydelighed af 1 og 6 Købelaksel efter System *Gölsdorf*. Herved opnaas følgende Fordele: Størst mulige Enkelthed, ensartet udelt Drivværk, dertil større Sikkerhed mod at „spille“, Undgaaelsen af alle eftergivende Dampledning, komplicerede Led eller Tandhjul, sikrere Beliggenhed af Kedlen og korte Dampledning.

Den forreste og bageste Købelstangs Bevægelighed sker ved *Hagens* Lagere. Løbeakslerne har en Tilbagestillingsindretning, som med to Fjedre er i Besiddelse af en Tilbageføringskraft, der er ca. $\frac{1}{5}$ af Akseltrykket. Lokomotivet er i Stand til let at køre gennem en Kurve paa 140 m Radius, hvorved Udslaget af den forreste og bageste Løbeaksel andrager \div 100 mm og Sideforskydningen paa den 1. og 6. *Gölsdorf*-aksel \div 30 mm. Hjulstandene er, som det ses paa Fig. 2, nøjagtig ens til det lodrette Middelplan saaledes, at Lokomotivet er lige godt egnet til at køre i begge Retninger. Med en samlet Hjulstand paa 10250 mm og

en fast Hjulstand paa 3750 mm holder Akseltrykket sig med 9,5 t indenfor den for Broer og Overbygningen foreskrevne Grænse.

Tjenestevægten er 74600 kg, og med denne yder Maskinen en maksimal AdhæSIONstrækraft paa 13750 kg, medens den maksimale Trækkekraft ved Igangsætning er $\frac{1}{D} \cdot d^2 \cdot p \cdot 0,75 = 12200$ kg (se Maskinlæren II. Udg. Side 316). Kedelmidten ligger 2450 mm over Skinnetop, hvorved der uden Forøgelse af Lokomotivets samlede Tyngdepunkthøjde opnaas en lettere Tilgængelighed til Vedligeholdelse og Reparation af alle Kedeldeel og i Særlighed Støtteboltene. Kedlen er bygget

til et Tryk af 12 kg/cm² og har en ildberørt Hedeflade paa 156 m² og 2,6 m² Risteflade. Den indbyggede almindelige Wilh. Schmidt Røgrørsoverheder har en Overhederflade paa 36 m². Fyrkassen er bygget bred over Rammen, medens Askekassen er konstrueret saaledes, at den fra oven udover Rammerne er bygget ned imellem disse. For at faa god Lufttilførsel til Siderne af Risten, er der anbragt Lufttræk paa begge Sider af Askekassen. Fyrkassen saavel som Langkedlen er iøvrigt af normal Konstruktion. Gangtøjet er almindeligt Tvillingdrivværk med 540 mm Cylinder og 510 mm Stempel-

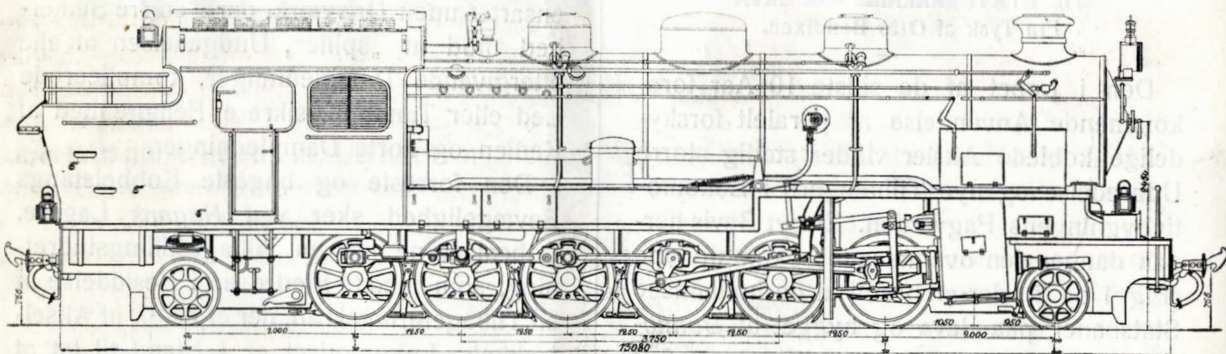
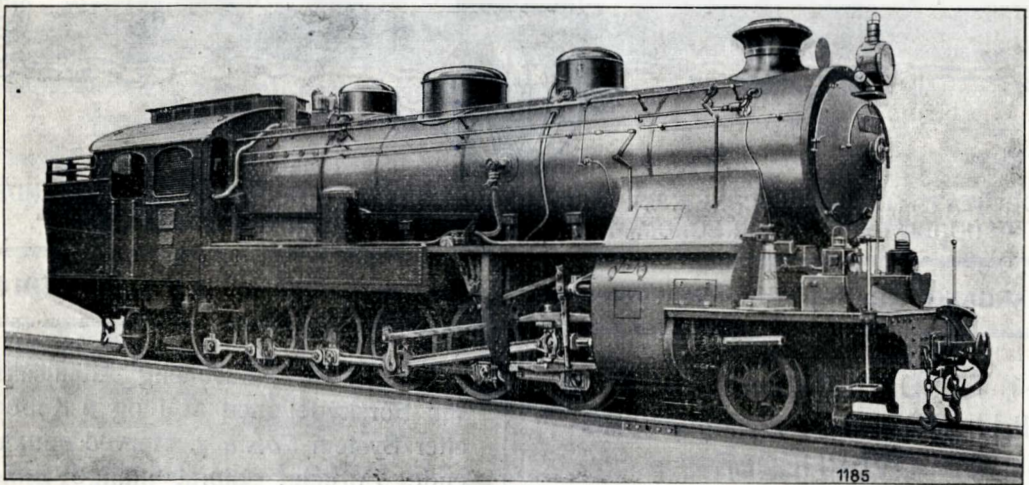


Fig. 1 og 2. 1-F-1 Tenderlokomotiv med Wilh. Schmidt's Røgrørsoverheder til Statsbanerne paa Java.

Sporvidde	1067 mm	Fordampnings-Hedeflade	1675 m ²
Cylinderdiameter	540 —	Overheder-	36 —
Stempelslag	510 —	Tom Vægt	57600 kg
Drivhjuls-Diameter	1102 —	Tjenest	74600 —
Løbehjuls-	774 —	Største Længde	15000 mm
Fast Hjulstand	3750 —	— Bredde	2700 —
Samlet	10250 —	— tilladte Hastighed	50 km/Ttme
Dampspænding	12 kg/cm ²	Vand-Indhold	8,5 t
Risteflade	2,6 m ²	Kul-	3,0 t

slag. Styringen er den sædvanlige Udførelse efter Model *Heusinger*. Rammen bestaar af 2 gennemgaaende Plader, der tillige er godt afstivede af Vandkasserne, der dels er anbragte mellem Rammerne dels paa Siden udover disse. Dette er i Modsætning til den sædvanlige Udførelse med Vandkasser paa begge Sider af Kedlen, og den her valgte Anbringelse af Vandbeholderne har forskellige Fordele.

Vandbeholderen rummer 8500 l Vand, medens Kulbeholderen paa Bagsiden af Førerhuset rummer ca. 3000 kg Kul. —

Maskinen er forsynet med Repressions Bremse System *Riggenbach* og almindelig Skruebremse. I Forbindelse med Togbremseledningen har Maskinen Vacuum Bremse System *Hardy*.

Af særlige Udrustninger ved Maskinen skal her endnu nævnes: *Marcottys* Røgforbrændingsindretning (Lok.-Tid. Nr. 19, 1911, S. 300), Dampsandspreder System *Gresham* til for- og baglæns Kørsel, stilbar Udgangsrør, *Haushälter* Hastighedsmaaler og Signalskivetræk. Herved kan Signalskiver sættes op paa Maskinens Forende, naar der fra Førerhuset trækkes i en Snor.

Det her beskrevne Lokomotiv er med sin Akselanordning en hel ny Type, der har faaet Navnet „Javanic“. Foruden denne Maskine har Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft leveret mange forskellige Typer til de fleste oversøiske Lande, f. Eks. et stort Antal til Kina og Japan. Den 30. Januar i Aar afleverede denne Fabrik det 7000de Lokomotiv, som var et E Godstogslokomotiv med Overheder til de preussiske Statsbaner. Vi skal muligvis senere komme tilbage til en nærmere Omtale af Fabriken, der hører til Tysklands ældste og største, og af det sidstnævnte Lokomotiv. Til Slut skal blot her kort beskrives et Par af de specielle Indretninger til Lokomotiver, som Fabriken i Hannover leverer, nemlig Fødevandsforvarmer og Vandudskiller til Lokomotivkedler.

Ved Bygningen af de nyere Lokomotiv-

typer, i Særdeleshed Atlantic Typen (2-B-1) og Pacific Typen (2-C-1), er man bleven tvungen til Anvendelse af stadig længere Kedelrør eller overmaade lange Røgkamre. Den forreste Ende af Kedelrørene paa saadanne Lokomotiver giver næppe nok en Udnyttelse af Forbrændingsgassen, da Varmeforskellen mellem denne og Vandet, der med 15 kg/cm² maaler ca. 200°, ikke beløber sig til meget over 100°. En Udnyttelse af de forreste Ender af Rørene er hyppigt blevet anvendt til Overhedning af Dampen, f. Eks. *Clench-Gölsdorf* Overheder, dog er denne Overhedning ganske middel selv ved store Dimensioner hos Overhederen. Ved de øst-rigske Statsbaners Lokomotiver, der var udrustet med Gölsdorfs Overheder, faldt de 25 % af den samlede Hedeflade paa Overhederen. Tillige bortfalder da Vandets Vægt paa den forreste Del af Lokomotivet, og netop her er den mest nødvendig ved de ovennævnte Lokomotivtyper. Ligeledes er Formindskelsen af Kedlens Vandforraad med det Rum, som Overhederen indtager, heller ingen Fordel.

Langt hensigtsmæssigere er det at anvende den betydeligt afkølede Forbrændingsgas til Forvarmning af Fødevandet, som strømmer ind i Kedlen med en Temperatur af ca. 80°. Denne ringe Temperatur hos Fødevandet tillader den af tekniske Grunde ønskelige Forlængelse af Kedelrørene. Der er nu allerede bygget eller patenteret forskellige Fødevandsforvarmere til Lokomotiver, der dog for det meste er yderst komplicerede, f. Eks. Model *Trevithik*.

Fortsættes.



MILITÆRAAND OG JERNBANEDRIFT.

Jernbanedirektionen i Danzig har for nogen Tid siden set sig nødsaget til at udstede følgende Rundskrivelse til Personalet:

En Tjenestemand i det herværende Distrikt er af sine Medansatte bleven

forhaanet og bespottet, fordi han var Medlem af en Afholdsforening, saaledes, at han har bebudet sin Udmeldelse af Foreningen; denne Optræden fra Kollegernes Side er absolut forkastelig. De Ansatte bør hilse det med Glæde, naar deres Kolleger søger at overvinde Tilbøjeligheden til Alkoholnydelsen ved med Energi og Viljestyrke at søge Optagelse i en Afholdsforening, der ved sine Grundsætninger, Belæring og Bestræbelser understøtter Tilbagevendelsen til den rigtige Vej og i ordnede Forhold og saaledes søger at indskrænke Følgerne af svære Fejl. Den Art Bestræbelser maa i Standens Interesse understøttes og fremmes af alle Tjenestemænd. Vi føler os overbeviste om, at denne Henvisning er tilstrækkelig. Skulde mod Forventning slige Tilfælde gentage sig, da vil de skyldige blive draget til Ansvar.

Denne Bekendtgørelse er at tilstille samtlige Tjenestemænd.

Indholdet af denne Kundgørelse behøver for saavidt ingen Kommentarer; dertil er Billedet tydeligt nok til at bevise, at National-sangen „Deutschland, Deutschland, über alles“ forsaavidt ikke gælder det moralske Spørgsmaal indenfor Jernbaneetatens Personale, og en yderlig Omtale vilde ogsaa være unødvendig, dersom ikke denne Paa-mindelse i sig selv afgiver en træffende Illustration til den Tanke, som en Indsender forrige Sommer gjorde sig til Talsmand for i „Aarhus Stiftstidende“. Efter i et længere Indlæg at have forsøgt at overbevise Lærerne om, at det ved Statsbanerne skorter paa den fornødne Disciplin og Respektfølelse, kom Vedkommende tilsidst til det overraskende Resultat, at det eneste saliggørende Middel til en Forbedring var dette, at enhver, der opnaaede Ansættelse i Statens Tjeneste, skulde have gennemgaaet mindst en af Skolerne for Korporaler, Kornetter eller Sergenter og maatte have gjort mindst 2 à 3 Aars Tjeneste som Befalingsmand i Hæren.

Betragter man Forslaget lidt nøjere, behøver der ingen bedre Argumenter til at imødegaa dette militaristiske Hjertesuk end netop den foran citerede Rundskrivelse, idet enhver, der er nogenlunde kendt med tyske Jernbaneforhold, ved, at Ansættelsen af Personalet ved de tyske Statsbaner netop foregaar efter de af Forslagsstilleren i „Aarhus Stiftstid.“ opgivne Regler.

Selv om man i Almindelighed godt kan indrømme, at Moraliteten indenfor det danske Militærvæsen nok er bedre end i Tyskland, saa har sikkert de senere Aars Kritik af vort hjemlige Militær bevirket, at den overvejende Del af Befolkningen har lært at indse, at det danske Jernbanepersonale ikke trænger til Militæraanden. Det Arbejde, som Jernbanepersonalet gennem dets forskellige Organisationer har udført til Standens moralske Højnelse, særlig i de senere Aar, er uden al Tvivl af større Ægthed og Betydning, end naar „Aarhus Stiftstidende“ udtaler:

„I ældre Tider blev Statsbanerne i det væsentligste rekrutteret af Hærens Befalingsmænd. Baade Officerer og Underofficerer søgte den Gang over i Jernbaneetaten. Det var altsaa i disse Tider veldisciplinerede og skolede Mænd, der kom ind i Etaten. De havde lært baade at lyde og byde. De havde lært at forstaa, at den, der har Ansvar, har ogsaa en Pligt, som for dem var et Æresbegreb, og man var sikker paa, at de havde et vist Fundament af Evner og Kundskaber. Det Personale, som Banerne paa den Maade fik fra Hæren, var gennemsyret af den militære Aand, som det bibeholdt og til en vis Grad forplantede til det øvrige Personale.

Det er den Aand, som Banepersonalet nu savner.

I vor Tid rekrutterer Statsbanerne fra en hel anden Fløj. Hærens Befalingsmænd søger ikke mere til Banerne, og de bliver heller ikke foretrukket, fordi Ledelsen savner Forstaaelsen af, hvilken Betydning den militære Aand har indenfor Etaten.“

For saavidt, som det er rigtigt, at Statsbanerne ikke mere foretrækker Militærper-

soner, men derimod stiller større Fordringer til Ædrueligheden, er der vist ikke noget at bebrejde Statsbanernes Autoriteter derfor; thi der er vist næppe nogen Tjenestemand, der ønsker Tiderne fra den ældre Generation tilbage, hvor Moraliteten nærmest kun var en tom Frase i Statsbanedriften. Billedet fra Tyskland, hvor saa at sige alle faste Stillinger rekrutteres fra Militærvæsenet, er saa sandt ikke egnet til herhjemme at gentage Eksperimentet med den den militære Aand, selv om muligvis Kulturtrinnet ogsaa ligger nogle Grader højere her.

Til en betryggende Jernbanedrift hører ikke Militærpersoner med Aand, men derimod oplyste, dannede og ædruelige Tjenestemænd med praktiske Kundskaber og Evnen og Lysten til praktisk Arbejde i Overensstemmelse med Befolkningens Ønsker. I den sidstnævnte Retning arbejder Militæraanden som bekendt ikke.

H. O.



DELEGERETMØDET I JERNBANEFØRENINGEN.

Fra Delegeretmødet i J. F. bringer vi følgende Uddrag efter „Vor Stand“, som vi antager vil interesse vore Medlemmer:

Vi skal citere:

„Om det udførte Arbejde bliver der siden Lejlighed til at tale. Mødets to vigtigste Sager, Lønningssagen og Sammenslutningen med Lokomotivpersonalet bragtes et godt Stykke frem ad Vejen; ganske vist lykkedes det ikke at vinde Flertal for den foreslaaede Ordning med D. L. & L. F., der mentes at kunne bringe for stor Forstyrrelse i de tilvante Forhold, men om Ønsket at komme til en endelig acceptabel Ordning var alle fælles, og vi skulde tro, at der ogsaa paa det vedtagne Grundlag er Mulighed for en Ordning, der vil kunne tilfredsstille alle Parter“.

Referat.

Sammenslutning mellem D. L. & L. F. og Jernbaneforeningen.

P. D. Pedersen refererede Sagens Forhistorie og anbefalede varmt, at Delegeretmødet sluttede sig til den Overenskomst, som var Resultatet af Forhandlingerne mellem Fællesudvalget og Lokomotivpersonalet

Høgsgaard bekæmpede i et udførligt Fordrag Overenskomsten, der efter hans Skøn vilde bringe megen Uro ind i Foreningen og bl. a. vilde føre til en Formandskrise; selv om man kunde have megen Sympati for en Ordning, hvorved hele Personalet kunde faa Del i Forhandlingsretten, var det ikke berettiget at kræve dette Offer af Jernbaneforeningen, heller ikke efter D. L. & L. F.s Holdning til tidligere Mæglingsforsøg. (Bifald)

Togf. J. Christophersen understregede den store Betydning for Organisationerne af at komme til en Ordning; selv om det maaske ikke vilde vise sig muligt at gennemføre en saadan paa det foreliggende Grundlag, burde Forsøgene ikke opgives. Han stillede derfor følgende Forslag:

„Delegeretmødet beslutter at nedsætte et Udvalg paa 5 Medlemmer med det Formaal at finde en for Jernbaneforeningen acceptabel Form for Sammenslutning imellem Lokomotivpersonalet og Jernbaneforeningen. Udvalget afgiver Betænkning for Delegeretmødet Dags Dato Kl. 4 Em“.

Om dette Forslag førtes nu en Diskussion, hvori deltog Kragh, Lillelund, Lokf. Holm, P. D. Pedersen, R. C. Jensen, N. P. Nielsen, Høgsgaard, Jespersen og Henriksen, hvorefter det vedtoges og til Udvalget valgtes: Formanden, Okkels, Høgsgaard, Christophersen og Høegh.

Forhandlingen om denne Sag genoptoges Kl. 4 Em., idet Udvalget enstemmigt indstillede følgende til Delegeretmødets Vedtagelse:

„Det paalægges den kommende Hovedbestyrelse snarest at fortsætte Forhandlingerne med Dansk Jernbaneforbund og D. L. & L. F. paa følgende Grundlag:

- 1) Lokomotivførerne indmelder sig i Jernbaneforeningen (9. Kreds).
- 2) For at gøre Lokomotivfyrbøderne delagtige i Forhandlingsretten gives der dem en Repræsentant i Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg, derved at dette Udvalg udvides fra 7 til 8 Medlemmer.

I Fællesudvalget forhandles Lønnings-, Pensions-, Fribefordrings-, Orlovs- og lignende for hele Personalet fælles Sager.

- 3) Sager, der kun vedrører Lokomotivpersonalet, forhandles i et af Jernbaneforeningens 9. Kreds og Lokomotivfyrbøderne nedsat Fællesudvalg efter Regler, som fastsættes ved Forhandling mellem de to Parter.

Hovedbestyrelsen bemyndiges til at afslutte den endelige Overenskomst, dog kun forsaavidt der ikke i ovennævnte Grundlag foretages Ændringer af principiel Art.

Naar Udvalget i det hele taget mener at kunne anbefale ovenstaaende Forslag, sker det ene og alene i Erkendelse af, at D. L. & L. F. er den ældste faglige Organisation i Etaten.

Th. Stahlscmidt. Okkels. Høegh.

J. Christophersen. D. O. Høgsgaard."

Formanden forelagde Udvalgets Forslag og anbefalede dets Vedtagelse.

Buchwald kunde med stor Glæde anbefale dette Forslag.

R. C. Jensen spurgte, om ikke Fyrbøderne vilde høste Frugterne af Jernbaneforeningens Arbejde uden at yde noget dertil.

Formanden benægtede dette. Høgsgaard, Lillelund og Ottbøl kunde alle anbefale Forslaget, der imødekom Lokomotivpersonalets rimelige Ønsker uden at bryde formeget med Jernbaneforeningens Traditioner. P. D. Pedersen kunde gaa med til dette, hvis det oprindelige Forslag ikke kunde gennemføres.

Dalgaard anbefalede, men maatte kræve Garanti for, at Fyrbøderforeningen ikke saa gik udenom Fællesudvalget.

Efter at Okkels, Christophersen og flere havde diskuteret Rækkevidden og Forstaaelsen af Enkelthederne i Forslaget, præciserede Henriksen, at netop Enkelthederne

i en eventuel Overenskomst ikke her kunde vedtages, allerede fordi ogsaa den anden Part skulde høres, men Delegeretmødet kunde ved Vedtagelsen af Forslaget fastslaa, at det ønskede en Ordning gennemført og at denne i Hovedprinciperne burde være som den foreslaaede.

Afstemning var forlangt foretaget ved Navneopraab.

Det oprindelige Forslag — Overenskomsten mellem Fællesudvalget og D. L. & L. F. — forkastedes med 48 Nej mod 24 Ja, 1 stemte ikke, 4 var fraværende.

Herefter vedtoges Udvalgets ovenstaaende Forslag med 55 Ja mod 11 Nej, 6 stemte ikke, 5 var fraværende". — — —

Hovedafdelingsformændene har i den Anledning tilsendt os følgende:

Resultatet af de store Anstregelser blev altsaa dette: Forslaget forkastedes. Det, man havde anset for umuligt, er dog sket. Assistenterne har klamret sig fast til den Magtstilling, som deres numeriske Overlegenhed i Jernbaneforeningen giver dem. Den Tanke at skulle dele Magten med andre har været utaalelig for dem. Navnlig kunne Syndikalistene Hr. Høgsgaard ikke tænke sig at leve videre, saafremt det, fra alle Sider anerkendte Forslag, blev ført ud i Livet. Forslaget, der var stillet af Jernbaneetatens Fællesudvalg, var enstemmigt vedtaget af dette. Forslaget er senere tiltraadt af Jernbaneforeningens 9. Kreds, af Dansk Jernbaneforbund, af Centralorganisationen og enstemmigt af D. L. & L. F. — Men nu har Jernbaneforeningen pure forkastet det.

Nedsablingen skete efter Anbefaling af Hr. Assistent Høgsgaard. Vi er ikke overrasket over Hr. Høgsgaards Stilling. Fra vor Side er der ofte paastaaet, at det er Assistenterne, der dirigerer Jernbaneforeningen. Afstemningen den 13. har tilfulde leveret Beviset for vor Paastands Rigtighed. — Ja, saa brutalt bruges denne Magt, at man endogsaa har lukket Munden paa Hr. Assistent Heede, den Mand som i Fællesudvalget straks og uden Forbehold akcepterede Tanken om at optage Lokfb. i J. F., og han arbejdede ihærdigt med for at op-

naa Enighed. Men nu er han forsvunden. Man ser ham ikke længere. Er der nogen der tror, at Hr. Heede uden videre har taget Træskoene i Haanden og løbet sin Vej, nej der er gaaet noget forud. Hvordan det nu er gaaet til -- Hr. Heede har maatte lystre Hr. Høgsgaards Pisk og paa den Maade løbe fra sit eget Forslag. Syndikalisten taaler ingen Mukken. Nu nok herom, vi vil vel nok senere faa Lejlighed til at ofre d'Hrr. Assistenters Organisationsarbejde en Del Opmærksomhed.

Men hvad nu spørger vore Medlemmer. Der er stillet et nyt Forslag som J. F., Hr. Høgsgaard iberegnet, *haaber vil kunde gennemføres*, og J. F.s Hovedbestyrelse har faaet Bemyndigelse til at forhandle og afslutte Overenskomst med os paa det givne Grundlag.

Naar d'Hrr. i Udvalget tror paa, at der paa det givne Grundlag kan opnaas Enighed med os, saa skal vi straks sige, at vi ikke rigtig tror paa denne „Tro“.

Naar vi ser paa det fremsatte Grundlag, synes vi at kunne kende det fra tidligere Tid, kun med den Forskel at sidst vi saa det, var det et sundt og kraftigt Forslag, der havde Muligheder for at blive til noget, medens det nu er en sølle Vantrivning, man har hugget den ene Arm af.

Bestemmelsen i Forslaget om, at Lokomotivførerne indmelder sig i 9. Kreds, forekommer det os overflødigt at indsætte i et Forhandlingsgrundlag; thi deri kan vi indmelde os, naar vi har Lyst, om dette Punkt behøver vi ikke at forhandle.

Bestemmelsen om Fællesudvalget er jo en Del af det, vi saa ofte har forlangt. Vi har jo altid ønsket at slutte Forbund mellem D. L. & L. F. og Etatsorg., men hver Gang er dette slaaet ned som uantageligt for de andre Organisationer. Nu kommer J. F. og foreslaar Forbund mellem J. F. og en Del af D. L. & L. F. medens en anden Del skal gaa helt ind i J. F. Det forekommer os at være en underlig Ting, som netop vil volde den Forstyrrelse, som Hr. Høgsgaard med sin udmærkede Dannelselse ikke kunde taale.

Hvad mon D. J. F. vil sige til dette Forslag. Dersom man kunde tænke sig en saadan Halvering, mon saa ikke D. J. F. vilde forlange at Lokfb. sluttede sig til denne Org.

Nej, vi er bange for, at den ikke rigtig gaar med dette Grundlag; vi kan næsten sige heldigvis.

Vi er overbeviste om, at der ogsaa i J. F. findes Folk, der siger heldigvis. Og hvorfor siges der heldigvis. Jo Forslaget rummer den Fare, at Forbundsfællerne ikke rigtig kan finde, hvor det ene begynder, og det andet hører op, og i saa Fald vilde vi snart blive beskyldt for illoyal Optræden. Hr. Assistent Dalgaard har jo allerede fat i den rigtige Ende, naar han ønsker Garantier mod, at Lokfb. ikke gaar uden om Fællesudvalget. Hr. Dalgaard kan se, at Forslaget ligefrem indbyder til at gaa uden om Fællesudvalget.

Men dette gælder jo ikke for Lokfb. alene, det samme kan lige saa godt gælde for Lokf., der er samme Fare for, at ogsaa de skal gaa egne Veje. — Hvad er det nemlig, der forlanges af os. Der forlanges, at Lokf. skal gaa i J. F.s 9. Kreds. Den anden Del af Org., Lokfb., slutes der Forbund med saaledes, at der foruden Fællesudvalget oprettes et særligt Udvalg, som Bindeled mellem de to Dele af den samme Organisation.

Vi kan ogsaa omskrive det, saa det bliver noget mere klart, hvad det egentlig er, det drejer sig om. Det kommer da til at lyde saaledes:

Hovedafdelingen for Lokf. af D. L. & L. F. indmelder sig i J. F.s 9. Kreds, mellem den anden Hovedafdeling, Lokfb., og J. F.s 9. Kreds slutes der et Forbund. Naar vi nu fastholder, at D. L. & L. F. fremdeles eksisterer, ogsaa efter at den foreslaaede Ordning er traadt i Kraft, saa ligger det nær at antage, at de to Hovedafdelinger vil arbejde sammen som hidtil. Men det vil igen sige det samme som, at 9. Kreds efter Forslagets Gennemførelse praktisk talt bliver ophævet. Ja vi kan godt med det samme slaa fast, at saafremt dette Forslag gaar igennem

saa vil 9. Kreds fremtidig kun eksistere som et Navn paa Papiret.

Det har Hr. Dalgaard indset, og derfor har han ønsket Garantier, og saadanne Garantier er det foreliggende Forslag ikke værd. Noget andet var det med det nu forkastede Forslag, der havde vi garanteret, at vi i alle Forhold vilde staa som loyale Medlemmer, der til enhver Tid vilde overholde de gældende Love. Ja det var jo for saa vidt unødvendigt, thi naar man staar i en Forening og har Medlemsrettigheder, saa maa man ogsaa paatage sig de i Lovene fastsatte Forpligtelser.

Noget andet er det med det, vi nu indbydes til — her byder man Lokfb. Forpligtelser uden de tilsvarende Rettigheder.

Der er saaledes endnu ikke opnaaet Enighed mellem J. F. og D. L. & L. F. Men derimod er der opnaaet Forstaaelse mellem os og vore Kolleger i 9. Kreds, og det er jo ogsaa af stor Vigtighed. — Lokomotivførerne har dog samme Interesser, enten de staar i J. F. eller D. L. & L. F., og hvorfor saa bekæmpe hinanden til Glæde for vore Modstandere. Nej Lokomotivførerne vil ikke længere slaas. Vi vil være enige, det er vi allerede i det væsentlige, vi bliver det ogsaa nok i det uvæsentlige.

Vi kan altsaa trøste d'Hrr., som spekulerer i Splid mellem Lokomotivførerne med, at de gør en daarlig Forretning, thi vi vil ikke længere leve i Ufred med hinanden.

Maalet er herefter: Samling af Lokomotivførerne.

M. Mortensen.

Mandag d. 25. August 1913 traadte efter Udveksling af derom omhandlende Skrivelser Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg sammen for med Repræsentanter for D. L. & L. F. at finde et Grundlag for en Sammenslutning af Lokomotivpersonalet til Etatsorganisationerne. Paa dette Møde drøftedes i store Træk forskellige Forslag; men allerede paa et efterfølgende Møde d. 5. September naaede man frem til den Overenskomst, Jernbaneforeningen nu har forkastet.

Overenskomsten, der af samlige Repræsentanter fik den varmeste anbefaling, gik som bekendt ud paa at samle Lokomotivpersonalet i J. F. Derved vilde denne Forening faa en Medlemsforøgelse af tæt op imod 1100 samtidig med, at ca. 1300 Lokomotivmænd vilde staa samlede i en Organisation.

Naar man ser hen til, at det alle organisationsinteresserede Jernbanemænd i vor Tid stræber efter, nemlig en tæt Samling af alle Ansatte, havde man haft Grund til at haabe, at de ledende Medlemmer i J. F., selv om de her blev stillede overfor noget ganske nyt, havde fulgt Fællesudvalgets Indstilling og dermed deres Repræsentanters korrekte Forstaaelse af den Samfølelse, der bør være det bærende og gældende for alle Jernbanemænd. — Men saaledes gik det ikke. — Da Fællesudvalgets Indstilling blev forelagt J. F.s Hovedbestyrelse, blev man klar over, at der i denne Hovedbestyrelse fandtes Folk med overordentlig begrænset Horisont; thi Sagen (Overenskomsten) fandt ingen Sympati hverken hos Formanden, Stationsforstander Stahlschmidt eller d'Hrr. Assistenten i Hovedbestyrelsen — den maatte forberedes — det vil sige den henvises til et Udvalg, der efter nogle Maanedes Forløb afgav sin Betænkning.

Denne var imidlertid ikke nogen enstemmig Betænkning; der havde dannet sig en Flertalsmening og en Mindretalsmening. Flertallet fulgte den Samfølelse, der havde været saa stærkt gældende i Fællesudvalget, og anbefalede J. F.s Hovedbestyrelse Overenskomsten til uforandret Vedtagelse. Mindretalsindstillingen (Assistenternes Repræsentant Høgsgaard) var ikke besjælet af saadanne Tendenser — men bekæmpede Overenskomsten. Atter blev J. F.s Hovedbestyrelse stillet overfor noget højst pinligt, og en for denne Organisation beklagelig Holdningsløshed greb Hovedbestyrelsen, — et nyt Udvalg maatte nedsættes for yderligere at frelse Hovedbestyrelsen fra at tage et endeligt og bestemt Standpunkt til Overenskomsten.

Med dette ny Udvalg havde vi et Møde

d. 12. Januar i Aar, hvor et subsidiært Forslag drøftedes; men iøvrigt var dette Møde ganske uden Betydning.

Imidlertid var Overenskomsten af J. F. forelagt Centralorganisationen til Udtalelse; thi den Mulighed kunde jo tænkes, at der i dennes Bestyrelse fandtes Folk, der var ligesaa lidt seende og ligesaa begrænsede, som den Mindretalsindstilling, der repræsenteredes ved Høgsgaard og lige-stilledes høje Kultur.

Ak, nej! D'Hrr. Assisterer i J. F. havde regnet forkert. Centralorganisationen havde de rette Mænd, der henstillede til J. F.s Hovedbestyrelse at anbefale og vedtage Overenskomsten med Lokomotivpersonalet. Trods alt dette var J. F.s Hovedbestyrelse lige beslutningsløs og henviste den, skønt deres egne Repræsentanter i Fællesudvalget havde henstillet Overenskomstens Vedtagelse til hurtig Fremme, for det aarlige Delegeretmøde i Juni Maaned i Aar. Hovedbestyrelsen havde dermed fastslaaet, at den manglede Evne til at tage et bestemt Standpunkt til Spørgsmaalet.

D. L. & L. F. behandlede som bekendt Overenskomsten paa Delegeretmødet i Aarhus i April Maaned, og det bør fremhæves, at den Samfølelse, den Forstaaelse af at faa en Samling af alle Lokomotivmænd i nær Tilslutning til Etatens øvrige Ansatte var stærkt raadende i Forsamlingen, ja saa stærkt gældende at trods det, at D. L. & L. F. er den ældste Organisation og forøvrigt en livskraftig og levedygtig Organisation, besluttede man enstemmigt at vedtage Overenskomsten, hvorved Lokomotivpersonalets Organisation D. L. & L. F. indmeldte sig i J. F. som en Kreds med 2 Afdelinger eller som to Kredse. Hermed havde J. F. faaet Lokomotivpersonalets udstrakte Haand og havde nu paa deres Delegeretmøde kun at slaa til. —

Omtrent samtidig med, at D. L. & L. F. traf denne Beslutning, holdt J. F.s 9. Kreds (Lokf.) Generalforsamling, og ligeledes her blev Overenskomsten vedtaget med alle Stemmer mod 1.

Man ser nu heraf først Fællesudvalgets

Indstilling, der opfordrer J. F. til at vedtage Overenskomsten, dernæst Centralorganisationen Anbefaling og Henstilling, endvidere J. F.s 9. Kreds (Lokf.) Vedtagelse og endelig D. L. & L. F.s Beslutning, tilbage stod nu J. F.s Delegeretmøde.

Som bekendt afholdtes dette i Dagene fra d. 12—14. Juni i Nyborg, men allerede nogen Tid i Forvejen var der mellem Assisterne begyndt en Agitation gaaende ud paa Forkastelse af Overenskomsten og til-lige at give de af Assisterne, der valgtes som Delegerede, bundet Mandat til at stemme Overenskomsten ned. — Naar man nu ved, at J. F.s betydeligste Medlemstal er Assisterne, og at denne Kreds til Delegeretmødet sendte 41, og alle øvrige Kategorier, der er repræsenteret i J. F., kun sender 36, (for Lokf. Vedkommende er disse repræsenteret ved 7 af de 36) saa vil man kunde se, hvor umaadelig vanskeligt de andre Kategorier er stillede overfor Assisterne; saaledes med Overenskomsten, der absolut maatte betragtes som værende af afgørende Betydning og stor Interesse for J. F. 9 Kreds, hvilket bevises ved den Paus i Overenskomsten, hvor d'Hrr. Lillelund og Strand ønskede tilført Protokollen, at de agtede at sætte deres Mandat ind paa Gennemførelsen af Sagen for deres respektive Kreds, Vedkommende. Absolut maatte dette fastslaa at betydelige Interesser her stod paa Spil for en Del af J. F.s Medlemmer — nemlig 9. Kreds — men trods det, tog Assisterne intet Hensyn, thi Overenskomsten passede ikke ind i den syndikalistiske Retning, disse Assisterer efterhaanden synes at nærme sig. —

Den 13. Juni naaede man til det Punkt paa Dagsordenen, der lød „Sammenslutning mellem D. L. & L. F. og Jernbaneforeningen (Overenskomsten).

Togfører P. D. Pedersen indledede med varmt og indtrængende at anbefale Overenskomsten til Vedtagelse.

Assistent Høgsgaard bekæmpede i et udførlig Foredrag Overenskomsten, under Bifald fra Assisterne. Naar man nu ved, at samme Høgsgaard ynder at reklamere

med sit socialdemokratiske Sindelag samtidig med, at han benytter enhver Lejlighed til at kokettere med demokratiske Repræsentanter paa Tinge, saa forbavses man, at netop han, der her fik sin demokratiske Ærlighed prøvet, bekæmper en almindelig demokratisk Handling, udfra dels syndikalistiske, dels honnerte Følelser. Fra 13. Juni staar Høgsgaard i et flatterende Lys, en saa fuldstændig Svingning af et demokratisk Princip var en komplet Falliterklæring. Selvkritik og sund Sans var som bortblæst fra ham og rene syndikalistiske Tilbøjeligheder har taget Magten fra denne Mand til at tænke klogt — med 48 Stemmer mod 24 blev Overenskomsten forkastet, og J. F. gjorde sig her skyldig i en meget uklog Afgørelse — 48 af J. F.s Delegerede fastslog deres manglende Organisationsforstand og bristende Organisationsevne. — At J. F. vedtog et Kompromisforslag forrykker intet.

Høgsgaards syndikalistiske Opfattelse og Formandens stupide Standpunkt har fremkaldt en Situation som vil medføre Ansvar.

For Lokomotivfyrbødernes Vedkommende er Stillingen forsaavidt uforandret vel organiserede og vel diciplinerede og tillige nu stærkt konsuliderede ved Overenskomsten med D. S. & M. F., kan de tjene som Mønstre for andre Kategorier. — For Lokomotivførerne haaber jeg, at Stillingen vil forandre sig. — Paa flere Møder har jeg haft Lejlighed til at træffe Folk som Lillelund, Strand og Høegh og er det min Overbevisning, at disse og Folk som Mortensen, Christensen o. fl. nu vil finde hinanden i enigt Samarbejde mod Maalet, Samling af alle Lokomotivførere saaledes, at vi om kort Tid, lad os haabe til næste Aars Delegeretmøde, har en Samling af 1300 Lokomotivmænd i en Organisation selv om det nu, som Følge af Jernbaneforeningens Handlemaade ikke kan blive i denne Organisation saa i D. L. & L. F. Til „Dansk Jernbaneforbund vil jeg her rette en Tak for deres Arbejde for at tilvejebringe en Ordning af Lokomotivpersonalets Særstilling til Forhandlingsreglerne, at D. J. F. skulde føle sig tilfredsstillet af J. F. Kompromis-

forslag betragter jeg som usandsynlig, idet, Principet for D. J. F. Tilslutning til Overenskomsten er brudt. — Forbundet lagde nemlig ingen Skjul paa at de respekterede det Princip der var det bærende for D. L. & L. F. nemlig det, Samarbejde med Lokf. og Lokfb. i en Organisation, og da D. J. F. i Dagene 26.—28. Juni har holdt Kongres i Viborg har sikkert ogsaa saavel J. F.s Afgørelse som dets Kompromisforslag været til Behandling.

At D. J. F. vil finde Anledning til en Udtalelse om Situationen, anser jeg for givet, og jeg føler mig tillige overbevist om, at den ikke vil falde sammen med den Smaatskaarehed, der behersker Assistentklassen i J. F.

Rich. Lillie.



DE TYSKE LOKOMOTIVMÆND RIGSFORBUND.

I Dagene fra 14 Juni til 20 Juni har ovennævnte Forbund afholdt sin 3die Kongres i Breslau.

Dette Forbund dannedes i Aaret 1860 af Lokomotivførerne Maass, Schirmer og Scotti.

Deres Fagtidende begyndte at udgaa i Aaret 1863 og startedes af Lokf. Maass.

Disse Tal er hentede fra den Beretning, som er udarbejdet i Anledning af Kongressen, men den angiver ingen Tal forinden Aaret 1867 som angives at være det første Virksomhedsaar.

Den $\frac{1}{1}$ 1867 havde Forbundet 267 Medlemmer, en ret beskeden Begyndelse, men det vokser hurtigt, i 1870 var der 3440 Mdl. i 1880 9973 Mdl., i 1900 17740 Mdl. og den $\frac{1}{4}$ 1914 havde Rigsforbundet 50032 Medlemmer. Den stærke Stigning i Medlemstallet har Forbundet haft siden 1909, da en meget stærk Rørelse gjorde sig gældende saavel indenfor Rigsforbundet som Landsforeningerne og efter at en Vedtagelse i Stuttgart aabnede Adgangen for Aspiranter.

Udenfor det egentlige Organisationsarbejde har Forbundet ligefra Begyndelsen understøttet Medlemmerne gennem en Hjælpekasse. — Denne har til Eks. i 1868 udbetalt 675 Mark i Understøttelse, og dette Beløb er gradvis steget indtil i Aaret 1913, hvor der er udbetalt 49220,40 Mark.

En stor Virksomhed.

Organisationens totale Udgifter androg i Aaret 1913, 100000 Mark, en meget stor Sum, som dog er godt givet ud, idet at man derved paa forskellig Maade har gavnet Standen.

Vi har i et Berlinerblad fundet følgende Omtale af en af Kongresdagene i Breslau, og da vi mener, at det har Interesse for danske Lokmænd, skal vi gengive dette.

Lokomotivfører Dagen.

Ønske om Forbedring af Lønnen og af Stillingen.

Lokomotivfører Forbundet for Preussen og Hessen holdt sit Møde, som finder Sted hver 3die Aar, i Breslau.

Geheimeoverbygningsraad Wagner henedede i et Foredrag Opmærksomheden paa de store Fremskridt, Lokomotivtekniken i den sidste Tid havde gjort, og som var ganske overordenlig store. Men selv om Fremskridtene blev end aldrig saa store, kunde Lokomotivføreren aldrig erstattes med en Maskine. Overfor Udlandet staar vore Jernbaner i første Række, ikke mindst takket være vore Lokomotivføreres Pligtfølelse.

Senere talte Næstformanden om „Udviklingen og det Stade Lokomotivførernes Indtægt nu stod paa“

Forsamlingen vedtog derefter følgende Resolution:

„Forbundet af Lokomotivførere for Kongeriget Preussen og Hessen forsamlede til Generalforsamling den 17 Juni 1914 i Koncerthuset i Breslau udtaler sin Tak til Exzellenzen Hr. Minister v. Breitenbach for Regulering af Hjælpefyrbødernes Lønning og for Biindtægtreformen“. (Se Loktid. Nr. 10). Generalforsamlingen opfordrer Bestyrelsen til ad statistisk Vej at konstatere Manglerne ved det nye System og om at henvende sig til de høje Myndigheder for at faa disse fjærnede.

Med Hensyn til Lønningerne har Lokomotivførerne endnu ikke faaet deres berettede Krav opfyldt og Lønningsbestemmelserne af 1914 har for de examinerede Lokomotivfyrbødere skabt en Tilstand, der i Fremtiden vil bringe Tab for dem.

Generalforsamlingen udtaler Haabet om at efter at de nuværende Lønningers Urimelighed er bevist og Berettigelsen af at vore Lønninger reguleres er anerkendt særlig paa Grund af vore Forkundskaber og Beskaffenhed af vor Tjeneste og at vor Ønskes Maal om at komme op i Højde i hvert Fald med Assistenterne.

Generalforsamlingen beder Bestyrelsen fremdeles stræbe efter at Standen værdsættes som den efter alles Skøn fortjener“.

Vi kunne næsten sige at det var som det var skrevet om os herhjemme og vi kan i fuldt Maal slutte os til Formandens Ord i Slutningen af hans Tale, hvor han siger:

Vær enige — enige — enige.

Og disse Ord gælder netop i vore Dage og netop paa nærværende Tid for os mere end for andre.

Kun gennem Enighed naaer vi Maalet fremad og opad.



STATISTIKENS BETYDNING FOR ORGANISATIONSBEVÆGELSEN.

Det er en Kendsgærning, at der under Statistikens Tal kan skjule sig de største Fejltagelser og benægtes kan det ikke heller, at der ved Indsamlingen og Sammenstillingen opstaar en stor Fare for Uagtsomhed og Fristelser til Partiskhed! Under Statistikens Tal kan der nemlig selv med det mest punktligt Ydre skjules de værste og største Ensidedigheder. Betegnende i den Henseende er saaledes Historien om en Regeringskontorist i Amerika, hvem det en Gang blev paalagt at indsamle statistiske Oplys-

ninger om et vist Spørgsmaal; først bad han nemlig om at faa at vide, til hvilken Side af Sagen man ønskede, at den skulde have Indflydelse og Støtte! Den kendte Udtalelse, at Tal ikke lyver, maa derfor undertiden tages med et vist Forbehold, med Hensyn til Udarbejdelsen af en Statistik.

Trods den her nævnte Ulempe, som saaledes kan opstaa ved Statistikens Fremstilling, er denne, forudsat en korrekt Affattelse, af overordentlig stor Betydning, eftersom Fordelene i Virkeligheden opvejer Manglerne. Undersøger vi Statistikens Betydning lidt nøjere, opdager vi nemlig snart, at denie danner et af de vigtigste Led i hele Samfundsudviklingen; thi ligegyldigt hvilket Emne vi griber, overalt møder vi Statistikens Tal med en stadig stigende Udbredelse.

Hvad beviser Statistiken i Nutiden? Vil man besvare dette Spørgsmaal, behøver man blot at henvise til Offentligørelsen af Erhvervsforholdene, Priserne paa Livsfor nødenheder, Ind- og Udførsel af Varer, Jernbane- og Dampskibstrafiken, Syge-, Fødsels- og Dødelighedsprocenten, kort sagt, alle Spørgsmaal, der vedrører de offentlige sociale Interesser, finder Forklaring og Besvarelse gennem Statistikens Tal. Betydningen af en nøjagtig udarbejdet Statistik er overalt anerkendt; ikke alene af Staten, Kommunerne, Aktieselskaber, o. s. v., men tillige har alle faglige og politiske Organisationer, uanset om det er Arbejdsgivere eller Arbejderforeninger, taget den i sin Tjeneste,

(fortsættes).



Bemærk!

Med nærværende Nr. af Bladet følger til alle Afdelinger en Brochure, som er os tilstillet af Malmø Afd. af „Sveriges Lokomotivmannaförbund“.

Brochurene fordeles mellem Afd. i Forhold til Medlemstallet og ønskes omdelt saaledes at saavel Afdelingernes som Underafdelingernes Medlemmer kan gøre sig bekendt med denne.

Der bør saaledes paa alle Opholdsværelser henlægges Eksemplarer af denne.

D. L. & L. F.

25 AARS JUBILÆUM.



H. C. Pedersen.

Lokomotivfører Harald Petersen, Roskilde, kan 1. Juli fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand ved De danske Statsbaner H. Pedersen blev antaget som Maskinarbejder 18. Januar 1889 og ansat som Lokomotivfyrbøder 1. Juli 1889. Efter i ca. 11 Aar at have udført denne Gærning blev H. P. Lokomotivfører 1. Maj 1898 i Roskilde, hvor han siden har været.

H. P. har været Medlem af D. L. & L. F. siden Organisationen stiftedes og er et af den Slags Medlemmer, man fuldt ud kan stole paa. H. P. er en brillant Kammerat og Kollega, som kun har Venner, kendt som han er for sin djærve, brede Form.

Vi vil, til de mange Lykønskninger Jubilaren modtager i Dagens Anledning, føje vor, sammen med en Tak for den Støtte, han gennem sit trofaste Medlemsskab i D. L. & L. F. har ydet. Vi vil dertil føje Ønsket om endnu adskillige Aar at se H. Pedersen mellem os.

De københavnske Afdelinger gøres bekendt med, at ved „Frederik d. VIII.“s Ankomst til København, vil der med kort Varsel blive arangeret et Besøg, for Medlemmer med Damer.

Besøgsudvalget.

SOMMERFERIE.

Der lyder stadig Røster snart fra den ene snart fra den anden om Vanskeligheden ved at faa den nødvendige Frihed i Sommerens Løb til den af os alle eftertragtede Sommerferie. Det er jo i høj Grad beklageligt om ikke alle Lokomotivmænd kan faa i hvert Fald nogle Dage fri, saaledes at de sammen med Familie kan tilbringe nogen Tid paa Landet.

Da Beklagelserne over dette Forhold i Sommer lyder stærkere end tidligere og dette maaske har sin Aarsag i Sparesystemet, vil vi gerne bede Medlemmer som saaledes har faaet nægtet Permission, *om at lade Hovedafdelingsformændene tilflyde Meddelelse derom, saaledes at der deraf kan skønnes i hvor stor Udstrækning saadan Nægtelse sker.* — Vi vil i denne Forbindelse gærne omtale, at Forholdet bør ordnes saaledes, at *alle* i hvert Fald faar nogle Dage fri og at man ikke kritikløst bevilger 14 a 20 Dages Ferie, saaledes at andre slet ingenting kan faa. Ligeledes vil vi gerne paatale det uheldige i den rent systematiske Nægtelse af Søndagsfrihed saaledes, at snart sagt ingen kan faa mere end 6 Dages Frihed.

Det ser saaledes ud, som om der er for lidt Personale til Afløsning i Sommerens Løb. Det er jo ikke Hensigten, at nogle Lokomotivmænd skal tvinges til helt at opgive Tanken om Sommerferie, naar denne først kan opnaas i Vinterens Løb.

Vi synes at Trafikafdelingens Personale i den Henseende er meget gunstigere stillet, navnlig Kontorpersonalet, som med Lethed opnaar meget lange Ferier.

Forholdet maa ændres derhen, at vore Overordnede fordeler Friheden saaledes at alle kan faa et vist Antal samlede Dage fri i Sommermaanederne.

Laurits Jensen, Falconerallé 36.

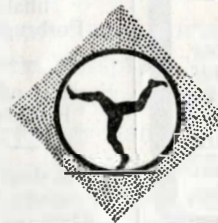
1ste Kl.s Skræderforretning,
anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivmænd. m

Grundlagt 1887.

Telf. Nora 1298 x.

Struer Lokomotivfører Afdl.

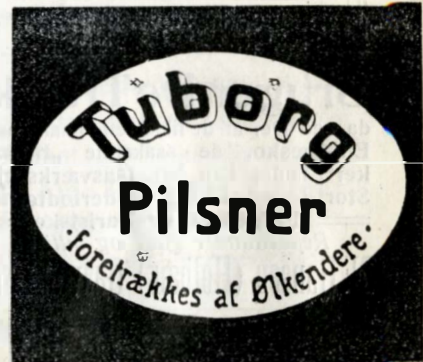
afholdt Lørdag den 20. Juni Udflugt til Humlum og Toftum Bjerger, med Afrejse fra Struer Kl. 3²⁵ Em. Efter Ankomsten til Humlum gik man til Toftum Bjerger, hvor der serveredes fælles Kaffebord, hvorefter man morede sig paa forskellig Maade. Efter Ophold paa Bjergene og ved Limfjorden paa et Par Timer spadseredes tilbage til Humlum Kro, hvor der afholdtes Fællesspisning. Her bød Afdelingsformanden Hr. C. Rasmussen Velkommen ved Bordet, hvorefter der blev holdt Taler af flere af Deltagerne. Efter Fællesspisningen tog man en Svingom, der gik med Liv og Lyst til Kl. 1 Nat efter hvilket Deltagerne blev afhentet med Særtog fra Struer. Alt i alt en vellykket og fornøjelig Tur for Deltagerne.



Worning &
Petersens
Xeroformsæbe

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

Man bør
lade sig livsforsikre i
„Danmark“



Cafe YRSA

Ingerslevsgade 104 — Telefon Central 10,172
Middag. A la carte hele Dagen. Billige Priser. 1. Kl. Varer.
Specialitet: Bixemad. Musik hver Aften.

Laurits Olsen.

F. F. Andersen,

Skrædermester.

Anbefaler sig til Lokomotiv-
personalet med alt Skræderarbejde.
Leverer Uniformer til D. S. B.
Telf. Byen 1411 x. Larsbjørnstræde 11

H. Alberts Conditori

bringes i de ærede Lokomotiv-
personale Erindring.

Alle Slags Bestillinger modtages.

H. ALBERTS.

Sønder Boulevard 45.

HANS JØRGENSENS

MODERNE HERRESKRÆDERI
UNIFORMER & LIBERIER

HELGOLANDSGADE 13, 1.
Hj. af Istedgade m Telf. Vester 352

Trikotage-Forretningen
„EKSTRA“ Istedgade 40

Alt i
Underbeklædning.

Dame-Linned, Herre-Skjorter,
Strømper og Sokker, Børnetøj,
stort Udvalg! Kadet-Dragt 2,60.
prima Stof, eget Fabrikat,
Kjoler og Overtøj til Børn.

0/0 Rabat til Jernbanemændene.
Kun 5 Minutter fra Banegaarden.

CARL OLSEN

SKRÆDER-ETABLISSEMENT

ENGHAVEPLADS 8

TELEFON: VESTER 1081 u
Anbefaler sig til d'Nr. Lokomotivmænd m

Bruger De Træsko

da ved De, at de fikse lette haandlavede
Elletræsko, de saakaldte „Holbæk-
ker“, findes kun her Gasværksvej 4.
Stort Lager af brugt Læderfodtøj samt
Morgensko og Turistsko.

Reparationer godt og billigt.

N. Hansen (Holbæk) Gasværksvej 4

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

Marketenderiet paa Godsbanegaarden anbefales For-
eningens Medlemmer. De kooperative Virksomheder
»Stjernen« og Enighedens Produkter føres.

Ærbødigst

N. P. CHRISTOFFERSEN.

Marketenderiet,

NB. Cigarer og Tobakker i gode Kvaliteter føres til billige Priser.

Cigar- & Tobaksfabriken

„DANMARK“.

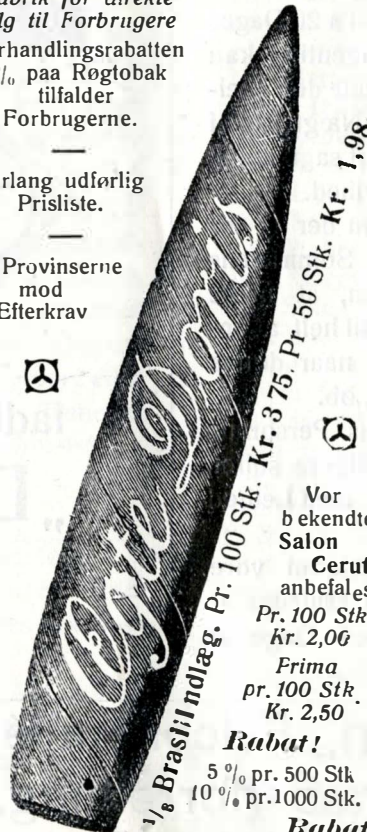
20, Niels Hemmingsensgade 20.

Grundt. 1888. KØBENHAVN Telefon 562

Fabrik for direkte
Salg til Forbrugere
Forhandlingsrabatten
32% paa Røgtobak
tilfalder
Forbrugerne.

Forlang udførlig
Prisliste.

Til Provinserne
mod
Efterkrav



Vor
bekendte
Salon
Cerut
anbefales
Pr. 100 Stk.
Kr. 2,00
Prima
pr. 100 Stk.
Kr. 2,50

Rabat!

5% pr. 500 Stk
10% pr. 1000 Stk.

Rabat!

A. Kruses

billige Modeforretning.
Falkoneralle 3. Basar- m
bygningen.



PRØV
Zephyr-
Gummi-
Kravetøj!

Praktisk og
billigt!

Ingen Vaskereg-
ning mere, kan af-
vaskes af enhver

koldt Vand. Føres i alle Facons og flere Farver.
Sendes overalt pr. Postoprævning.

K. Hintz, „Flippen“.
Istedgade 128. Kbhvn. B.

Brødr. Christiansen

Istedgade 55

Telefon 2516

Trikotage- & Manufakturforretning.

Maskinstrikkeri

og elektr. Systue

Strømper forfædtes i Løbet af
2 Dage.

Jernbanemænd 5 Procent Rabat.

„PAKHUSET“

Sct. Pederstræde 26 anbefaler sit Detail-
udsalg af Kaffe,
Sukker samt alle Kolonialvarer og Konserver
til billigste Dagspriser.

Prisliste sendes paa Forlangende. Ingen Filialer.

Telefon Central 9064.

Varerne leveres franko.

Telefon Central 1110.