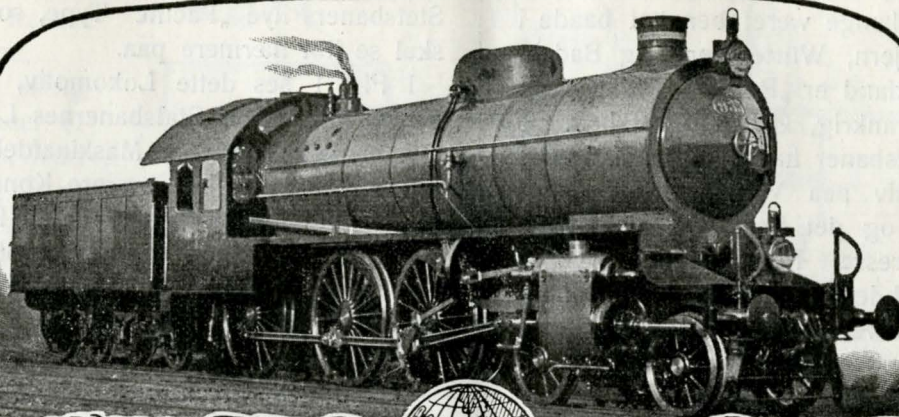


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



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

14. AARGANG. NR. 15

Redigeret af C. M. Christensen.

1. AUGUST 1914

DE ITALIENSKE STATSBANERS 2-C-1 4 CYLINDER TVILLING ILTOGSLOKOMOTIV, LITRA 690, MED RØGRØRSOVERHEDER PATENT WILHELM SCHMIDT

Fra Tysk ved Otto Bendixen.

Til Oplysning om Betydningen af Udtrykkene 2-C-, 2-B-, 2-C-1 Lokomotiver o. s. v. skal vi i Korthed som Indledning anføre følgende. Ved ældre Betegnelse af Lokomotivernes Hjularrangement benyttes i Reglen en Brøk, hvis Nævner angav Tallet paa samtlige Lokomotivets Aksler, medens Tælleren angav de koblede Akslers Antal. Men man vil forstaa, at der heraf ikke kunde ses, hvor de forskellige Aksler var beliggende; om Truck- eller Løbeaksler laa for eller bag de koblede Aksler eller begge Dele. Derfor benyttes nu en nyere Betegnelse, idet man begyndende ved Lokomotivets Forende angiver Løbeakslerne med Tal og de koblede Aksler efter deres

Antal med Bogstaver A-B-C-D-E o. s. v. Statsbanernes Lokomotiv Litra K er saaledes at betegne som et 2-B Tvilling Iltogslokomotiv, Litra P som et 2-B-1 4 Cylinder Compound Iltogslokomotiv, Litra R som 2-C Tvilling Iltogslokomotiv o. s. v. Et 2-C Lokomotiv er $\frac{3}{5}$ koblet, men det er et 1-C-1 Lokomotiv ogsaa. Heraf ses Fordelene ved den ny Betegnelse. Denne er iøvrigt tydeligt beskrevet i Maskinlæren II Udg. S. 55 og den mest anvendte. Englænderne og Franskændene benytte andre Betegnelser, som vi dog ikke skal komme ind paa her.

Vi har i tidligere Artikler, foruden de danske Statsbaners første 3 koblede Tvilling-Iltogslokomotiv (2-C) Litra R, ogsaa beskrevet de preussiske Statsbaners 2-C 4 Cylinder Tvilling Iltogslokomotiver, Litra S₁₀, af hvilke et var udstillet paa Verdensudstillingen i Bryssel 1910 og en lidt forandret Konstruktion (den forreste Del af Rammen som Barreramme) paa Udstillingen i Turin 1911. Medens den preussiske Jernbanedirektion hellere vil gøre sin sidste

lltogslokomotivtype (2-C 4 Cylinder Compound) noget sværere, fra 17 t. Akseltryk til 18 t., end gaa over til 2-C-1 „Pacific“ Typen (en Løber bag Fyrkassen), saa har denne Type længe været benyttet baade i Sachsen, Bajern, Würtemberg og Baden. Udenfor Tyskland er „Pacific“ Typen bl. a. benyttet i Frankrig, Østrig og Italien. De italienske Statsbaner havde et saadant 2-C-1 lltogslokomotiv paa Verdensudstillingen i Turin 1911, og det frembyder forskellige Ting af Interesse. For at kunde give en Beskrivelse af dette Lokomotiv har Hr. Ingeniør *Scappini* ved Societa Italiana Ernesto Breda i Milano elskværdigt overladt os et udførligt Materiale. Clicheerne til Afbild-

Jernbanemateriel var sammensat af et stort Antal Vogne og Lokomotiver for saavel Person- som Godstrafik. Blandt Lokomotiverne bemærkedes særligt de italienske Statsbaners nye „Pacific“ Type, som vi her skal se lidt nærmere paa.

I Fig. 1 ses dette Lokomotiv, der har No. 69001, og er Statsbanernes Litra 690. Det er konstrueret af Maskinafdeling X i Florentz, og er en sværere Konstruktion af det tidligere byggede 1-C-1 Prærie 4 Cylinder Compound lltogslokomotiv, Litra 680. Paa Grund af sin større Længde og Vægt, er det forøget med en Løbeaksel mere foran, og saaledes fremkom Typen 2-C-1. Dog er alle Maalene forskellige, saa

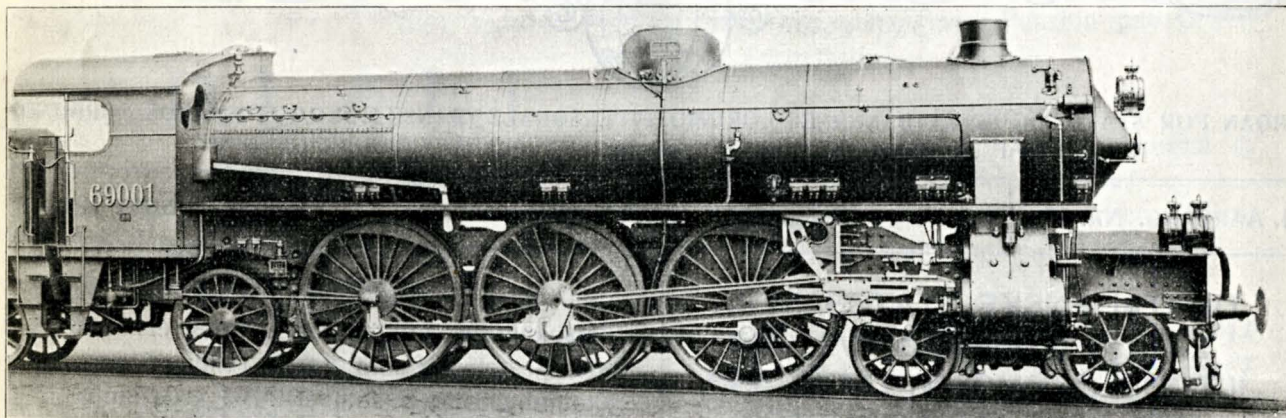


Fig. 1

ningerne er beredvilligt laant os af Hr. Ingeniør *Steffan*, Redaktør for „Die Lokomotive“ i Wien.

I Anledning af Kongeriget Italiens 50-aarige Bestaaende aabnedes den internationale Kunst- og Industriudstilling i Turin 1911. Den bragte et rigt Udvalg af Kunst- og Industriprodukter fra næsten alle Stater, der har Betydning paa dette Omraade, og Størrelsen af dens Areal overgik Verdensudstillingen i Brüssel 1910. Den Del af Udstillingen der optoges af Frembringelserne fra Jern- og Maskinindustrien var forbunden med den italienske Statsbanelinie. Her var den store internationale Jernbanehal indrettet, hvor Materiel fra Italien, Tyskland, Frankrig, Schweitz, Belgien og Rusland havde fundet Plads. Udstillingen af Italiens

der kan tales om en hel ny Type. Denne var hovedsagelig fra først bestemt for Strækningen Florentz—Rom.

Det første Lokomotiv med denne Aksel-anordning (2-C-1) benævntes „Pacific“ og byggedes 1886 i Amerika paa Leigh Valley Jernbanens egne Værksteder. Denne Type anskaffede Chicago-Milwaukee og St. Paul Jernbanen i Amerika sig i Aaret 1889 og siden blev „Pacific“ saa at sige Normaltypen for de stærkeste Persontogslokomotiver.

I Europa blev det første 2-C-1 Lokomotiv konstrueret i Aaret 1907. Det var til Paris—Orléans Banen, og det byggedes paa „Elsassiske Maskinfabrik“ i Belfort. Men straks derpaa fulgte Bygningen af andre Lokomotiver af lignende Type. Endnu

i 1907 for de badensiske Statsbaner og Great Western i England, 1908 til Bajern og franske Østbane,

1909 til de østrigske Statsbaner (1-C-2), Elsass, Württemberg og Paris-Lyon-Middelhavsbanen, 1910 til de belgiske og franske Statsbaner og i 1911 til de italienske Statsbaner.

For Tiden er 2-C-1 Lokomotivet under Arbejde paa Nydquist og Holms Lokomotivfabrik i Trollhättan til de svenske Statsbaner. Naar Direktionen for Paris-Orléans Banen var den første, der indførte 2-C-1 Lokomotivet i Europa, saa maa det ogsaa erindres, at det var Direktionen for Societá delle Strade Ferrate dell Alta Italia, der først indførte den ligeledes fra Amerika stammende Model 2-C, kaldet „Ten Wheeler“ (Vor Litra R). Den første Maskine var under Navnet „Vittorio Emanuele II“ udstillet paa Nationaludstillingen i Turin 1884, og der blev bygget over 100 Stk. til de italienske Baner.

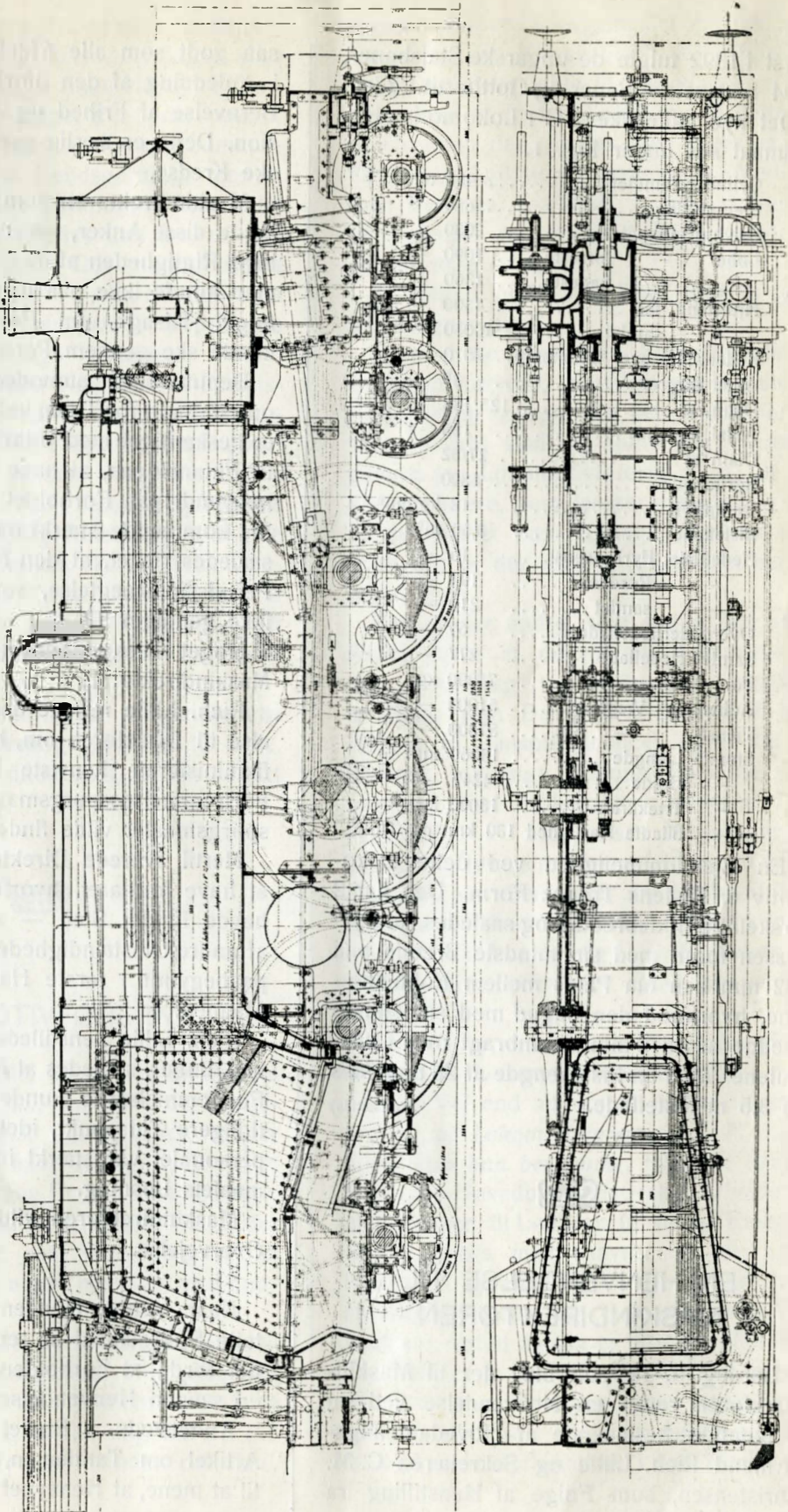


Fig. 2

Først i 1892 fulgte de ungarske Statsbaner, 1894 badensiske Baner og Gotthardt Banen.

Det nye italienske 2-C-1 Lokomotivs Hovedmaal ses under Fig. 1.

| | |
|-----------------------------|-----------------------|
| Cylinderdiameter | 450 mm |
| Stempelslag | 680 — |
| Drivhjulsdiameter | 2030 — |
| Løbe — forreste | 1090 — |
| — — bageste | 1360 — |
| Hjulstand, fast | 4300 — |
| — samlet | 10050 — |
| Kedelmitte over Skinetop .. | 2870 — |
| Antal Røgrør | 27 — |
| Diam. af — | 125/133 — |
| Antal Kedelrør | 155 — |
| Diam af — | 27/52 — |
| Rørlængde | 5800 — |
| Damptryk | 12 kg/cm ² |
| Risteflade | 3,50 m ² |
| Hedeflade, Fyrkassens | 16 — |
| — Rørenes | 194 — |
| — samlet | 210 — |
| Overhederhedeflade | 67 — |
| Samlet Hedeflade | 277 — |
| Tom Vægt | 78800 kg |
| Adhæsions Vægt | 51000 — |
| Tjenst — | 87300 — |
| Største Længde | 13060 mm |
| — Højde | 4247 — |
| — Trækkraft | 13060 kg |
| — tilladte Hastighed | 130 km. pr. Time |

En Ejendommelighed ved dette Lokomotiv er Ristens Trapez Form. Den har 2 forskellige Endebredder og saaledes, at Fyrkassen foran med sin mindste Bredde paa 832 mm kan faa Plads mellem Kobbelhjulene, hvorimod den bagud med sin største Bredde af 1570 mm er anbragt over Løbehjulene. Med en Ristelængde af 28 mm faas da 3,5 m²Risteflade.

(fortsættes)



EN HENVENDELSE TIL MASKINDIREKTØREN.

Lørdag d. 18. Juli blev der til Maskindirektøren rettet en Henvendelse ved en Deputation bestaaende af Hovedafdelingsformand Rich. Lillie og Sekretæren C. M. Christensen, som Følge af Henstilling fra

saa godt som alle Afdelinger Landet over i Anledning af den uforholdsmæssig store Berøvelse af Frihed og Adgang til Permission. Dette er særlig grelt for de sjællandske Kredse.

Maskindirektøren, som Deputationen forelagde disse Anker, var ingenlunde ubekendt med Rigtigheden af de paaklagede Forhold, men kunde ikke paa nærværende Tid give noget Tilsagn om Forbedring, der kun kunde ske gennem Personalførgelse.

Deputationen anmodede saa Direktøren om, da man for Tiden indenfor Statsbanerne er beskæftiget med Udarbejdelse af Kravene til Finansloven, at have Opmærksomheden henvendt paa Forholdet, saa at man overfor kommende stærkt trafikerede Tider stod saaledes rustet, at den Frihedsberøvelse og Permissionsnægtelse, som nu finder Sted, ikke gentager sig.

Noget Tilsagn herom blev ikke givet af Maskindirektøren.

Rich. Lillie rettede derefter en Henvendelse til Direktøren om, hvornaar de til Trafikministeren henviste Forhandlinger om Forfremmelsesspørgsmaalet og Tjenestetidsspørgsmaalet vilde finde Sted.

Hertil svarede Direktøren — efter først at have forklaret, hvorfor de ikke allerede havde fundet Sted — at disse som Følge af andre Omstændigheder først kunde ventes paabegyndt i første Halvdel af September Maaned.

Rich. Lillie henstillede at dele disse Forhandlinger, saaledes at Forhandlingerne om Forfremmelserne kunde finde Sted paa et tidligere Tidspunkt, idet at hele Lokomotivpersonalet var stærkt interesseret i Spørgsmaalets Løsning.

Maskindirektøren vilde tage dette under Overvejelse.

Naar denne Henvendelse om ovenomtalte Spørgsmaal er rettet til Direktøren, er det fordi, at Forholdene ligefrem tvang til en saadan Henvendelse.

Andetsteds i Bladet vil man finde en Artikel om Tantiemen, og vi er tilbøjelige til at mene, at Hensynet til dennes Førgelse

snart synes at være det eneste, der tænkes paa af Direktionen, thi at der ingen eller ihvert Fald kun tages ringe Hensyn til Personalet, er der jo meget der tyder paa.

At der er betydelig mere Kørsel i Sommerperioden er jo en Kendsgerning, men at dette skal have den Virkning, at Personalet ingen Permission (Ferie) kan faa, er dog for meget af det gode. Der knappes af paa Personale alle Vegne — men Bunden maa vel være naaet — man kan jo næppe gaa længere end til at tage Fridagene.

Saa langt ude med Nægtelse af Permissioner og Fratagelse af Fridage og Forlængelse af Tjeneste som i denne Sommer kan vi ikke mindes, at man nogensinde har været. — Netop i Aar i denne meget varme Tid var der en særlig Anledning til at give Frihed — det omvendte sker. I andre Virksomheder knappes Tiden af paa Grund af Varmen — hos os forøget Tjeneste — alt under Hensynet til Statsbanernes økonomiske Udbytte.

Vi ønsker at fremhæve, at ganske vist skal der tages rimeligt Hensyn til dette, men vi kan ikke finde os i, at Personalet skal lide herunder.



LOKOMOTIVFØRERNE.

Hvis nogen sagde, at der var Ro mellem Lokomotivførerne nu, saa talte de Usandhed, og det er vist ogsaa sandt, at der næppe er nogen anden Kategori, hvor det vanskeligere at skabe Ro end netop i denne.

Spørger man nu, hvori ligger det, at der er stadig Gæring, saa maa Spørgsmaalet sikkert først og fremmest besvares med Lønspørgsmaalet.

Gæringen er ikke, som mange gerne vil gøre det til, et Spørgsmaal om: „Skal jeg blive ved med at være Medlem af D. L. & L. F., eller skal jeg melde mig ind i J. F.“ eller omvendt, nej heri bunder det ikke,

men simpelthen i Spørgsmaalet om, med hvad tjener jeg den Klasse bedst, jeg tilhører.

Og om dette vilde vi gerne sige et Par Ord. Naar vi finder Anledning til dette, da er Grunden den, at der igen tages fat med Kraft paa Agitationen mellem vore Medlemmer her paa Sjælland, i Jylland kendes den næppe, og denne Agitation vilde vi gerne søge stoppet.

Vi vælger hertil vort Blad, som vi synes bedst egnet dertil.

Som vi før sagde, er Forholdet det, at Lokomotivførerne, navnlig paa Grund af Agitationen, spørger sig selv, hvor bør jeg være, hvortil skal jeg slutte mig, hvormed gavner jeg Lokomotivførerne mest; de Lokomotivførere, som tænker saaledes og som vil se uhildet paa Tingene, skønner nok, hvad der er det rette. — Med dem har det ingen Fare.

Saa er der andre, som stadig faar tudet Ørene fulde af de omtalte Agitatorer for den „gode Sag“, og det der stadig prædikes er dette: Kan Du ikke forstaa, at vi med Hensyn til Lønspørgsmaalet ingen Vej kan komme, saalænge Lokomotivførerne staar sammen med Lokomotivfyrbøderne i en Forening“. — Naar disse Mennesker tilstrækkelig længe er blevne fyldte med denne Snak, og de ellers føler sig tiltalte af Tanken om det finere Selskab, de kan komme i ved at indmelde sig i J. F., følger de maaske det „velmente“ Raad og vandrer hen i J. F.

Og saa er det dog en *bundfalsk Fremstilling*, at Lokomotivførerne opnaar mere ad den Vej end ad nogen anden, thi sandt er det, at *Lokomotivførerne i J. F. ingenlunde selv kan bestemme*, hvad de ønsker, at J. F.s-Hovedbestyrelse skal arbejde for med Hensyn til Lønkrav for denne Kategori. Denne Kreds maa saavel som de andre Kredse til syvende og sidst finde sig i, hvad Hovedbestyrelsen og Delegeretmødet bestemmer, enten de saa er tilfredse eller ikke. Og dette er jo fuldstændig korrekt; er man Medlem af en Forening, maa man bøje sig for Flertallet, selv om man nødigt gør det. At Lokomotivfyrbøderne i saa Henseende

kunde skade Lokomotivførernes Lønkrav er meningsløs Snak; thi en Ting er givet, Lokomotivførernes Lønninger kan ikke føres længere frem end netop til det Punkt, hvortil de Bevisligheder, man sikrer sig, kan føre dem. Længere kan man ikke komme, og kan det naas, kan dette ske akkurat ligesaa godt i Forening med Lokomotivfyrbøderne som med andre Kategorier. — Dette er dog en Ting, der er soleklar og kan ikke bortforklares. Thi det er en given Ting, at saadan som Lønningsloven af 1908 ser ud, bliver der ikke ved den kommende Revision af Loven tale om Lønforbedring for en enkelt Gruppe af de „statsansatte“, men om *alle*. Dette er givet. Hvis nu nogen Gruppe er bleven forurettet, kan der være Tale om en særlig Forbedring, ellers ikke.

Vi finder Anledning til at fremsætte disse Selvfølgeligheder, fordi det dog en Gang maa siges, og saa meget mere som vi stundom har haft Lejlighed til at erfare, at mange af J. F.s Lokomotivførermedlemmer aldeles ikke er tilfredse i Kredsen, men hellere end gærne gik derfra den Dag i Dag end i Morgen, idet at de tydelig ser, at der har de ikke hjemme, at den Organisation ikke med større Vægt kan fremme Lokførernes Krav end D. L. & L. F. — vi vover at paastaa: med betydelig mindre Vægt! — thi det er dog givet, at en Organisation, der kan lokalisere sine Bestræbelser, er i Stand til at kunde udnytte alle Muligheder i betydelig højere Grad end en Organisation, der har mange Kategorier at tage under sine beskyttende Vinger.

Dette kan gøres uden at gaa nogen af vore Medansattes Interesser for nær.

Vil man nu fra Kredsens Side paastaa, at de har Forhandlingsretten, saa siger vi dertil: „Ih bevares, det ønsker vi ikke at benægte“, men vi vil dog pointere, at vi *trods* denne Mangel har haft *mindst* lige saa megen Forhandlingsret som d'Hrr. om nok saa fundamentale Spørgsmaal som de nogensinde har haft. — Vi peger her paa Lokomotivførerspørgsmaalet og Tjenestetidsspørgsmaalet.

Derfor siger vi, man *kan* skabe For-

handling om en Sag, naar den kun behandles paa rette Maade.

Vi har foran os liggende et Eksempel af Beretningen fra Lokomotivførerkredsens Delegeretmøde d. 3. April 1914, og i denne finder vi under Punkt 6 „Lokomotivførernes Lønningsforhold“ en vedtaget Resolution, som vi skal tillade os at citere:

„9. Kreds' Delegeretmøde bemyndiger sine Repræsentanter i Hovedbestyrelsen til for denne at udtale, at saafremt Jernbaneforeningen ikke kan anbefale, at Lokomotivførernes Lønkrav fremmes som vedtaget paa Kredsens Delegeretmøde, forbeholder 9. Kreds sig Ret til ved den forestaaende Lønrevision selv at foretage, hvad vi maatte anse for formaalstjenligt“.

Vi vilde næppe tro vore egne Øjne, da vi læste dette, og vi spurgte os selv, om det var sandt, at det var Medlemmer af Jernbaneforeningen, der vedtog en saadan Resolution, og vi spurgte videre: hvad vil der ske, om 9. Kreds paa Trods af Jernbaneforeningens Hovedbestyrelse selv foretager, hvad den vil og i Modstrid med sin Hovedbestyrelse?

Men det er jo saa sandt, saa sandt, at der virkelig mellem 9. Kreds' Medlemmer findes mange, der mener, at Kredsen kan gøre hvad den vil, og da navnlig med Hensyn til et saadant Spørgsmaal som Lønsagen; men det er saamænd lige saa sandt, at skulde det Tilfælde indtræde, at Kredsen maatte gøre Alvor af sin Udtalelse i ovenstaaende Resolution, da maa der absolut opstaa Konflikt mellem Kredsen og Jernbaneforeningens Hovedbestyrelse. Det kan ikke være anderledes, thi en enkelt Afdeling af en Organisation maa bøje sig for de øvrige. Det er det eneste Princip, der kan bære en Organisation oppe, og J. F. kan i den Henseende ikke gaa uden om Reglen.

Hvad kunde Konsekvensen da blive af en saadan Handling? Eventuelt den at J. F. lukkede 9. Kreds ude. — — — —

En af de Delegerede er ude med en Udtalelse om, at det er „D. L. & L. F.“s Skyld,

at Lokomotivførerne ikke fik mere i 1908 end de gjorde.

Hvilke Beviser mon den Delegerede er i Besiddelse af for at kunde dokumentere sin Paastand, vi antager nemlig at han ikke farer med løs Sladder og fremsætter den Slags Postulater, hvor han er sikker paa ikke at blive imødegaaet. — Vi vil ikke paastaa det modsatte, det ligger langt fra os, vi er endda overbevist om, at d'Hrr., der den Gang gik Kredsen Ærinde, arbejdede det bedste de kunde for at skaffe Lokomotivførerne saa meget ud af Situationen som gøres kunde, men *vi er i Stand til at dokumentere*, at netop den Agitation, „D. L. & L. F.“ havde iværksat, var den, der satte Prikken over i'et.

Vi skal i Forbigaaende minde om 24-Mands Udvalgets noksom bekendte Udtalelse om vore aldeles „*overdrevne Fordringer*“ den Gang. — Vi er endda i Stand til at bevise, at J. F. har taget denne i sig igen.

At den samme Delegerede paa samme Sted udtaler om det Møde, der blev afholdt i Kjøbenhavn for Lokførere, at Repræsentanten for „D. L. & L. F.“ paa dette Møde skulde være sat grundigt til Vægs, noterer vi kun for Fuldstændighedens Skyld. — For vi fatter sandelig ikke, hvorfor det *ikke* skete, var der noget, der afholdt den Herre derfra?

Naar vi omtaler dette fra det omtalte Delegeretmøde, er det kun for at vise saavel den forsonlige Stemning, der præger enkelte af disse Delegerede, som den Maade, man tror at kunde behandle en saa stor Sag som Lønsagen paa.

Men Resultatet bliver nok det, at Kredsen arbejder i samme Aand som Hovedbestyrelsen.

Det er jo meget interessant at se en saadan Beretning, og ligesaa morsomt er det at have Lejlighed til at omtale den.

Vi begyndte med i denne Artikel at omtale den Uro, der faktisk findes blandt Lokomotivførerne, og vi har søgt at belyse, hvorfor den findes, og vi er derfor enige med de Lokomotivførere, der mener, at vi har Krav paa en noget større Stigning denne

Gang end almindelig, naar Hensyn tages til de faktiske Forhold. Men ligesaa enige vi kan være om dette, ligesaa uenige er vi med de Medlemmer af „J. F.“ 9. Kreds, der meget gjerne vil ud af denne for at danne en særlig „Lokomotivførerforening“, og det er der sandelig mange, der vil. — Det eneste vi vil anbefale alle de Utilfredse, enten de saa findes i „Kredsen“ eller hos os, er at se Tiden an. Det er jo givet, at Løsningen af den Sag om Samling af Lokomotivførerne inden længe vil være funden.



DANSK JERNBANEFORBUNDS KONGRES.

Dansk Jernbaneforbund holdt som bekendt den 26.—28. Juni Kongres i Viborg. — Vi kunde i den Forbindelse ønske at gøre vore Medlemmer og Læsere bekendt med dette Forbunds første Mands hele Opfattelse af J. F.s Beslutning.

Hr. Forretningsfører Char. Pedersen udtalte i Følge Referat af Jernbanetidende følgende:

„Der har i Aarets Løb gennem Fællesudvalget været plejet Forhandlinger med Lokomotivmændene om en Sammenslutning; det havde imidlertid sine store Vanskeligheder at komme til Enighed om den Maade, hvorpaa den kunde ske; thi Førere og Fyrbødere holdt strængt paa, at de under ingen Omstændigheder ville skilles, og i og for sig er det jo forstaaeligt, naar det tages i Betragtning, at de har staaet i samme Organisation i en lang Aarrække. Den Ordning, som Etatsorganisationerne hviler paa for Tiden, vilde imidlertid kræve en saadan Adskillelse, om der ikke var bleven Enighed mellem de forhandlende Parter om at udviske den skarpe Skillelinie, som adskiller D. J. F. fra J. F., og som uheldigvis ofte medfører, at gode Organisationsfolk, som har staaet i vore Rækker fra Forbundets Stiftelse, maa forlade vor Organisation ved et beskedent Avancement. Der blev da Enighed i Fællesudvalget om, at Lokomotivpersonalets Førere saavel som Fyrbødere

skulde samles i en af Etatsorganisationerne, og det skulde da overlades til dem selv at bestemme, hvilken af disse det skulde være. De valgte Jernbaneforeningen, hvad vi intet kunde have imod, saa vist som det for os ikke væsentligt var et Spørgsmaal om at faa saa eller saa mange flere Medlemmer, men derimod et Principspørgsmaal: samle Statsbanepersonalet i Etatsorganisationerne.

Lokomotivpersonalets Delegerede har da ogsaa vedtaget Overenskomsten enstemmigt, og Hovedbestyrelsen anbefaler Kongressen at gøre det samme. Jernbaneforeningens Delegeretmøde har imidlertid forkastet Overenskomsten med 48 Stemmer mod 24. Grunden til denne Forkastelse synes at være honnet Ambition hos en stor Del af Jernbaneforeningens Medlemmer, der aabenbart ikke kan tænke sig at staa i Forening med ganske almindelige Fyrbødere. Denne Afgørelse havde hverken vi eller Lokomotivpersonalets Organisation ventet. Den er saa meget mærkeligere, som Jernbaneforeningen derved gik imod Foreningens egne Repræsentanter i Udvalget, hvor der var opnaaet Enighed om Sagens Ordning. Det er sikkert meget uklogt gjort af Jernbaneforeningen, at den har forkastet Overenskomsten. For vort Vedkommende er Stillingen imidlertid klar. Vi kan selvfølgelig under ingen Omstændigheder tiltræde den Ordning, som Jernbaneforeningen har vedtaget, og saavidt jeg har erfaret, vil Lokomotivpersonalet heller ikke give dette Forslag sin Tilslutning. Vi maa nu forsøge, om der kan findes en Ordning imellem Forbundet og Lokomotivpersonalet, og jeg har nogen Grund til at antage, at dette er muligt."

Tager man nu „Lokomotiv-Tid.“ Nr. 13 og gennemlæser de to Hovedafdelingsformænds Mening om J. F.s Beslutning og Aarsagen til samme, vil man kunne se, at D. J. F.s Forretningsførers Anskuelse ganske er paraleltløbende med d'Hr. Mortensens og Lillies — hvilket er et klart Bevis for, at vi fra vor Side har set og bedømt Situationen paa rette Maade.



DIVERGERENDE OPFATTELSE.

D. J. F. — J. F.

Jernbaneforeningen har holdt Delegeretmøde i Nyborg, Dansk Jernbaneforbund Kongres i Viborg. — Begge disse Organisationer har beskæftiget sig med samme Spørgsmaal „Lokomotivpersonalets Tilslutning til Etatsorganisationerne, Jernbaneforeningen forkastede Overenskomsten. Dansk Jernbaneforbund vedtog den. Jernbaneforeningen vedtog et Kompromisforslag. Dansk Jernbaneforbund forkastede Kompromisforslaget. Jernbaneforeningens Hovedbestyrelse fik begrænset Myndighed til at fortsætte Forhandlingerne med D. L. & L. F. til en endelig Ordning. Dansk Jernbaneforbunds Hovedbestyrelse fik udstrakt Myndighed til at søge samme Sag løst paa en for D. J. F. og D. L. & L. F. tilfredsstillende Maade. Jernbaneforeningen behandlede hele Spørgsmaalet under Paavirkning af honnet Ambition. Dansk Jernbaneforbund vedtog en Resolution hvis Braad er en Protest imod den Aand der behersker Jernbaneforeningen.

Imellem Dansk Jernbaneforbund og Jernbaneforeningen findes et staaende Udvalg det saakaldte Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg og her vil Dansk Jernbaneforbund overfor Jernbaneforeningen meddele sine divergerende Opfattelser saaledes, at det af Jernbaneforeningen vedtagne Kompromisforslag ikke af Dansk Jernbaneforbund vil blive accepteret som Grundlag, hvorpaa en nærmere Forstaelse mellem J. F., D. J. F. og D. L. & L. F. kan bygges; hvilket igen vil sige, at det af Jernbaneforeningen vedtagne Kompromisforslag vil være at betragte som bortfalden, og naar D. L. & L. F.'s Forretningsudvalg igen mødes med ovenfornævnte Organisationers Repræsentanter i Fællesudvalget (et Møde der sikkert vil ske i August Maaned) da befinder man sig igen paa samme Grundlag som for ca. 1 Aar siden. Denne Situation bærer Jernbaneforeningen Ansvar for, et Ansvar, Hr. Høgsgaard i sidste Nummer af „Vor Stand“ søger at skyde fra sig under Moti-

vering af, at han kun har handlet af saglige Hensyn! (?) —

— — —
 For enhver Lokomotivmand maa disse Møder være belærende.

Jernbaneforeningen har i flere Aar som Medlemmer haft Lokomotivførere, Lokomotivførerklassen rekruteres fra Lokomotivfyrbøderklassen. Lokomotivførerne i Jernbaneforeningen havde ønsket i Lighed med Assistenterne, der samarbejder med Medhjælperklassen i samme Organisation, at kunde samarbejde med deres Medhjælper (Lokomotivfyrbøderne) ogsaa i samme Organisation. En saadan Naturlighed kunde ikke tillades og hvorfor?

Lokomotivfyrbøderne var ikke, hverken i aandelig Henseende eller i personlig Dannelse, af en saadan Beskaffenhed, at man kunde være i Selskab med dem. Først naar de fik Udnævnelsen til Lokomotivførere, indtraf disse udmærkede Egenskaber. Ser De mine ærede Læsere, dette er Hr. Høgsgaards Saglighed. Apropos Hr. Høgsgaard. Jeg tilgiver Dem den Takløshed, De gør Dem skyldig i ved Omtale af mig som Forfatter til den Artikel i „Vor Stand“, De har fundet Anledning til at citere. Formodentlig har Selvkritiken svigtet Dem.

Lokomotivførerne i Jernbaneforeningen er ved den Beslutning Jernbaneforeningen har taget, afskaaret fra Samarbejde med deres Medhjælper (Lokomotivfyrbøderne).

Lokomotivførerne i „J. F.“ arbejder i Lighed med Lokomotivførerne i D. L. & L. F. paa bedre sociale Forhold for Standen. Naar man nu ved, og det er min Overbevisning, at d'Hrr. Lokførere i „J. F.“ vil erkende, at ved at hæve sine Underordnede hæver man sig selv, saa kan det nu, da Lokomotivførerne i „J. F.“ er afskaaret fra dette, kun være et Tidsspørgsmaal naar „J. F.“ mærker den Skuffelse, Forholdet nødvendigvis har medført.

Lokomotivførerne i D. L. & L. F. har altid holdt ovenstaaende Grundsætning højt, noget vi Unge ved at respektere. At Lokomotivførerne i D. L. & L. F. efter det, J. F. nu har foretaget sig, skulde føle sig fristet af

samme Organisation turde vist være ganske udelukket; thi enhver Lokomotivmand med Selvfølelse og Æresfølelse kan kun betragte Assistenternes Beslutning som en Haan mod den Stand, hvoraf han er runden.

— — —
 Dansk Jernbaneforbunds hele Stilling til Spørgsmaalet fortjener i høj Grad Lokomotivpersonalets Opmærksomhed.

Ganske uegennyttigt har dette Forbund overfor J. F.s Beslutning taget en saadan Stilling, at det *gode Forhold*, der hidtil har hersket mellem J. F. og D. J. F., er bragt i Fare. — Som man af efterfølgende Citat af Jernbanetidende vil kunne se, lægges der ingenlunde Skjul paa, at den honnlette Ambition J. F. rummer, og som fik sit Udslag overfor Lokomotivfyrbøderne, har kaldt dette Forbunds ledende Mænd til Eftertanke, om ogsaa den Alliance, der findes mellem J. F. og D. J. F., i Virkeligheden kan betragtes som værende af nogen Værdi for D. J. F.

Jernbanetidende skriver saaledes:

„I Spørgsmaalet: Lokomotivpersonalet, stillede Kongressen sig paa det Standpunkt at beklage, at den Overenskomst, der var indgaaet mellem de respektive Organisationers Repræsentanter, paa Grund af en enkelt Forenings Holdning ikke var bleven opretholdt. Fra flere Sider gav man den Tanke Udtryk, at Samarbejdet med Lokomotivpersonalet var naturligere for Dansk Jernbaneforbund end Alliance med Jernbaneforeningen, saaledes som denne Forening for Tiden var sammensat og med den Aand raadende indenfor Rammerne, som havde fundet Udtryk paa Delegeretmødet i Nyborg overfor Lokomotivfyrbøderne.“

Naar man nu sammenholder ovenanførte med den Myndighed Kongressen udrustede Forbundets Hovedbestyrelse med til Fortsættelse af Forhandlingerne med Lokomotivmændene, saa betyder det overordentlig meget. Dansk Jernbaneforbund vil nu sikkert med god og ærlig Vilje søge at finde et Grundlag for et Samarbejde, hvorved Lokomotivpersonalet faar Part i Forhandlingsretten. At D. L. & L. F.s Forretningsudvalg til kommende Møder vil være be-

sjælet af samme Følelser er ganske klart, og tør jeg føje til som min personlige Opfattelse, vil det ogsaa nok lykkes at finde et Forslag, hvorom Enighed kan skabes, selv om Assistenterne i J. F. skulde have divergerende Opfattelser af lutter — „Saglighed“.

København i Juli.

Rich. Lillie.



HVAD DER BYDES PERSONALET I AARHUS.

Ferietiden er jo inde, og det er de fleste Steder med en vis Glæde, at man ser sine Feriegæster ankomme.

For Aarhus er Hr. Maskiningeniør Capito bleven en stadig tilbagevendende Feriegæst, idet han de sidste Aar ret ofte har afløst den herværende Maskinbestyrer, men Glæden iblandt Personalet herover kan man ikke paastaa er til Stede, idet der som Regel venter dem en eller anden mindre behagelig Overtaskelse og den er ikke heller udebleven denne Gang da Maskiningeniøren fungerer herovre.

Hvad mener man om følgende Skrivelse, der er opslaaet i Remisen paa Aarhus H.

Til *Lokomotivpersonalet i Aarhus.*

„Der er i den senere Tid fra nogle Lokomotivførere fremkommet Klager over, at deres Maskine dampede daarligt, og har de da som Regel givet Kullene Skylden.

Ved en her foretagen Undersøgelse har man imidlertid konstateret, at Kedelrørene paa flere Maskiner var tilstoppede og paa en enkelt var endda de store Overhederrør tilsatte. Det er en Selvfølge, at en saadan Tilstopning maa nedsætte Maskinens Fordampningsevne, og det burde derfor ligge i Lokomotivpersonalets egen Interesse at holde Kedelrørene rene.

Udstikning af Kedelrørene kan, naar Til sætningen ikke bliver alt for gammel ikke

tage mange Minutter og kan udføres saavel ved fremmed Depot som ved Hjemstedsdepotet, og da det altsaa har vist sig, at den Udstikning der foretages af Udvaskepersonalet under Maskinens Udvaskning ikke er tilstrækkelig, skal jeg herved paalægge Lokomotivpersonalet at sørge for, at Kedelrørene stadig holdes aabne.“

F. Capito,

fg.

Dette er selvfølgelig den letteste Maade, at slippe uden om Lokomotivførernes gentagne Klager over Kullene paa, men enhver Lokomotivmand i Aarhus vil vist indrømme, at daarligere Kul end dem der er kørt med i Sommerens Løb, skal man lede længe efter og heldigvis er det ret enestaaende, men Skylden skal lægges et Sted og Klagerne afhjælpes da ganske ugenert ved, at der lægges en Del mere Arbejde over paa Personalet til Trods for, at disse i Forvejen har mere end nok; men hvornaar mon egentlig Maskiningeniøren har tænkt sig, at dette Arbejde skulde foretages, thi man forudsætter, at det vel ikke forlanges at en Mand skal gaa i Røgkammeret, naar Maskinen er varm og opfyret, for at tage Pladerne ud.

Den Tur det gaar mest ud over er 62de Tur, da det særlig er D-Maskinerne, som det kniber for med de daarlige Kul og hvis Rør ogsaa er værst til at lukke sig.

Men opdag nu hvem der kan, hvornaar der er Lejlighed til at komme i Røgkammeret.

Maskinens Løb:

1. Dag. 2923—946—937—962—963
2. — 928—935—2956—960
3. — 925—928—2941—2939—2974
4. — 2930—935—2946—959
5. — 2925—2950—2958
6. — Udvaskning—2945

Udvaskningen foretages i Fredericia af et Udvaskehold og er den eneste knappe Tid hvor Røgkammeret er til at komme i, men her savnes de fornødne Apparater til en effektiv Udblæsning, saa hvis der er Tale om at Rørene lukker sig, maa det vist være her at Skoen trykker, thi naar Maskinen vaskes ud hver sjette Dag og denne Udblæs-

ning og Udstikning af Rørene blev gjort grundig, maatte den ogsaa kunde gaa sin Rundtur uden yderligere Rensning, men hvorom alting er, Personalet er ikke tjent med dette Arbejde ude og selvfølgelig heller ikke tjent med hjemme i den knap tilmaalte Fritid, at skulle hentes ned i Remisen for at udføre dette Arbejde, thi ellers er det en Parodi, at Personalet er fritaget for Udvaskning.

Den Dag Udvaskningen foretages er Personalet kommet i Seng Kl. ca. 2 om Natten og Lokomotivfyrbøderens Tjeneste begynder igen Kl. ca. 9 om Fm., da Underlagere og Bremsetøj skal opsmøres, saa ca. 7 Timers Hvile kan vist ikke kaldes for meget, især da Toget hjem alene i ren Køretid er paa 8 Timer 44 Min., saa her er Personalet heller ikke tjent med at skulle staa op Kl. 6 a 7 for at stikke Rør ud. Tjenestetiden er saamænd mere end lang nok i Forvejen.

Nej, lad os nu for det første faa denne Skrivelse pillet ned og Ordren annulleret, lad os saa faa bedre Kul og en mere effektiv Udblæsning af Rørene paa Udvaskedagen, saa bliver der temmelig sikkert ikke mere Dampmangel i Aarhus end andre Steder.

Turene i Aarhus, saavel 61^{de} Tur, 62^{de} Tur som den „lokale Tur“ er forøvrigt af en Beskaffenhed, saa de snarest mulig trænger til en ret grundig Forbedring, men herom maaske senere.

X.



TANTIEMEN OG REDUKTIONERNE AF LOKOMOTIVPERSONALETS EMOLUMENTER.

Efter hvad der meddeles, ser Fordelingen af Tantiemen, for sidste Driftsaar, saaledes ud:

Generaldirektøren 5194 Kr.
Direktører 3496 —

| | | |
|---|------|---|
| Trafikbestyrere | 2048 | — |
| Banebestyrere | 2048 | — |
| Maskinbestyrere | 2048 | — |
| Værkstedsbestyrere | 2048 | — |
| Søfartsinspektøren | 2048 | — |
| Signalinspektøren | 1798 | — |
| Skibsingeniøren | 1798 | — |
| Kontorchefer i Generaldirektionen | 1498 | — |
| Andre Kontorchefer | 1098 | — |
| Trafikinspektører | 1098 | — |
| Baneingeniører | 1098 | — |
| Maskiningeniører | 1098 | — |
| Stationsforstanderen Kbhvn. Pbg. | 799 | — |
| 6 Stationsforstandere hver | 649 | — |
| Bogholderen for Lønningsvæsenet | 449 | — |
| Forstanderen for Blanketforvaltningen | 449 | — |
| Forstanderen for Rundrejsebureauet | 449 | — |
| Kassekontrolører | 449 | — |
| Regnskabsførere | 449 | — |
| Fuldmægtige i 18. Lønningskl. | 449 | — |
| Ingeniørassistenter i 18. Lønningskl. | 449 | — |
| Skibsførere af 1. Grad | 449 | — |

Lov er Lov, og Lov skal holdes. Disse Ord, der er den vigtigste parlamentariske Grundregel, betyder, med Henblik paa Tantiemen, at dens Lovlighed er uangribelig, idet Loven som bekendt er vedtaget af Rigsdagen.

Anderledes stiller Forholdet sig med dens Anvendelighed i Praksis, thi vil man gennem en billedlig Fremstilling, symbolisere Tantiemens Velsignelse for Lokomotivpersonalet, kan der næppe tænkes en mere passende Illustration, end en stor Vægt, paa hvis ene Vægtskaal, Tantiemen og Overskuddet til Statskassen bliver opstablet hver for sig. Paa den anden Vægtskaal ses derimod hele Jernbanepersonalets Natpenge og øvrige Emolumenter liggende. Ved en nøjere Undersøgelse vil lagttageren nu kunne observere, at der fra den sidstnævnte Vægtskaal stadig flyttes flere og flere større Beløb over paa den førstnævnte, hvad der igen bevirker, at medens Tantieme og Overskudsvægtskaalen, som stadig mere og mere fyldes, tillige bliver tungere og tungere, selvfølgelig tvinger den anden opad, da den lidt efter lidt lettes for Indholdet.

Ved Vægtens Fod og ved den tungeste Vægtskaal, ses en Del hændergnidende, smilende og veltilfredse Mennesker, paa hvis Ansigter man læser de bedste For-

haabninger om en vedblivende Forøgelse af det kære Mammon. Anderledes bliver Indtrykket naar man betragter Forsamlingen ved den modsatte Vægtskaal; her mødes nemlig Øjet af alvorfulde og spørgende Blikke, i hvis Udtryk det saa tydeligt, som var det udtalt og skrevet, staar følgende Ord at læse:

Erkender Staten dog ikke, at ogsaa Jernbanepersonalet berøres af den herskende Dyrtid, hvor Prisstigningen paa Levnedsmidlerne i de sidste Aar beløber sig til ca. 20 %?

Er det Befolkningens Ønske, at Staten, som i Aaret 1908 under Henviisning til Lokomotivpersonalets Emolumenter, fastsatte den faste Løn paa dette Grundlag, ved Omlægninger af Turene og Fortolkninger skal fratage det kørende Personale en saa stor Del af dets aarlige Indtægter, at den enkelte Tjenestemand, trods Prisstigningen, nu har mindre Lønninger end før Lønningsloven 1908?

Hvorledes vil Jernbaneautoriteterne kunne forlange, at det underordnede Personales Interesser for Tjenestens prompte Udførelse skal vedblive at bestaa, naar det Dag ud, Dag ind oplever Beviser paa, at der, af den i Forvejen ringe Indtægt, yderlig skal fradrages til Statens Overskud og de Foresattes stadig stigende Lønningsforbedring, indtil 60 a 100 Kr. aarlig pr. Tjenestemand?

Og endnu har Tantiemeskaalen ikke naaet Bunden. Saaledes vil et Rygte, for hvis Paa-lidelighed der næppe kan rejses Tvivl, vide, at der fra Administrationens Side er planlagt en Besparelse paa Personalekontoen herunder Køre- og Natpengene, paa ca. 170 a 180000 Kr. for indeværende Driftsaar. Hvad dette vil betyde for den enkelte Tjenestemand kender enhver Ansat; thi han ved bedst hvor Skoen trykker. Han ved, at vi alle i Fællesskab skal betale gennem en maanedlig Lønningsreduktion.

Under Lønningslovens Behandling i 1908 udtalte Finansministeren, at Staten bør have de bedste Folk i sin Tjeneste, og at Folk bør vide, at det at komme i Statens Tjeneste er noget særligt godt. — — —

De forløbne Aar, og sikkert ogsaa de kommende Tider, vil uden al Tvivl give Anledning til en indgaaende Beskæftigelse med disse Udtalelser, eftersom de virkelige Forhold indenfor Statsbanerne har bevirket at disse kun kan betegnes som hule Ord; thi havde det virkelig været Administrationens Mening, ikke at skade Personalet økonomisk gennem Emolumenterne, saa burde den i Forvejen være fremkommen med en Ændring af det nugældende Reglement for Sportlerne, og hvorved den hidtidige Fortjeneste garanteredes. Derved vilde man have været i Overensstemmelse med den Opfattelse, som der i 1908 gjorde sig gældende i Rigsdagen under Behandlingen af Lønningslovene.

De nuværende Forhold vil føre til, at Personalet maa sætte alt ind paa, at faa en Lønningsform der er fuldstændig uafhængig af administrative Ændringer i Tjenestefordelingerne.

Argus.



AFHOLDSDEMONSTRATIONEN.

I Dagene d. 20. og 21. ds. har Afholdsfolk fra hele Landet været samlet til Møder i København.

Blandt de vedtagne Resolutioner skal vi her gengive en, som har Bud til os Trafikfolk:

Afholdenhed hos Trafikfunktionærer.

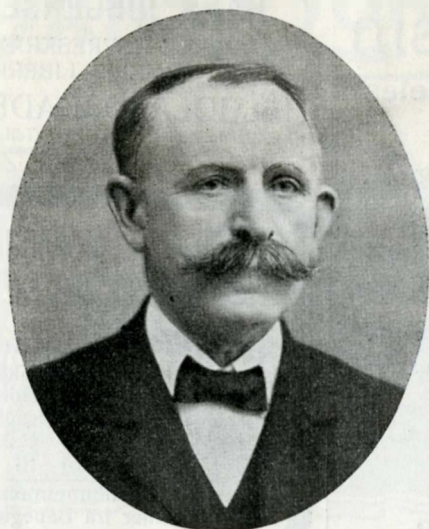
Paa Forslag af Dr. Ottosen, Skodsborg, vedtoges følgende Resolution:

„Aarsmødet udtaler, at Hovedbestyrelsen eller event. Landsforbundets Bestyrelse bør indgaa til Trafikministeriet med en indtrængende Henstilling om, at Ministeriet vil foranledige Spørgsmaalet om Trafikfunktionærernes Spiritusnydelse optaget til saa grundig og alsidig Undersøgelse i Sikkerhedskommissionen, som dette Spørgsmaals overordentlige Vigtighed kræver“.

Vi skal paa nærværende Tid ikke komme ind paa en nærmere Omtale heraf, hvilket der, naar Sikkerhedskommissionen en Gang bliver færdig med sit Arbejde, muligvis kan blive Anledning til.



40 AARS JUBILÆUM.



Lokomotivfører H. P. Frikke.

En af Maskinafdelingens Veteraner, Lokomotivfører H. P. Frikke i Skanderborg, fejrer d. 31. Juli 40 Aars Dagen for sin Ansættelse ved Statsbanerne.

Jubilaren begyndte paa Centralværkstedet i Aarhus d. 31. Juli 1874 og ansattes som Fyrbøder samme Sted d. 31. Januar 1875, for et halvt Aar senere at blive forflyttet til Langaa. Her opholdt Jubilaren sig til han den 1. April 1877 blev forflyttet til Aarhus, hvorfra han ved Forfremmelse til 1. Kl. Fyrbøder i Marts 1878 blev forflyttet til Fredericia.

Ved Forfremmelse til Fører d. 1. Okt. 1881 blev Hr. Frikke forflyttet til Skanderborg, hvor han nu i snart 33 Aar har kørt paa Midtbanen, hvor han bl. a. kørte Aabningstoget, da Banen i 1881 blev forlænget fra Herning til Skjern.

Jubilaren har altid staaet som et trofast Medlem af D. L. & L. F., og som den gode Kollega han er, er det et almindeligt Ønske, at han endnu i en Del Aar maa bevare sit gode Helbred og sit gode Humør. V. M.



Tak!

For udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum bringes herved min hjerteligste Tak!

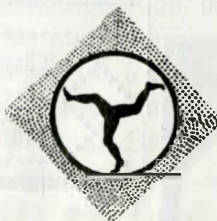
M. Kirketerp.

DE BRÆNDENDE SPØRGSMÅL.

Den 31. Juli afholdtes Forhandlingsmøde hos Maskindirektøren om de to bebudede Forhandlingsemner — Tjenestetidsspørgsmaalet og Forfremmelsen af de som Førere tjenstgørende Lokomotivfyrbødere.

NYT FRA ALLE LANDE

I Bajern er der for Lokomotivførernes Vedkommende truffen den Bestemmelse, at ingen Lokomotivfører som bærer Brillen, maa køre gennemgaaende Tog og under ingen Betingelser Tog over 65 km pr. Time. Yderlig siges der i Kundgørelsen, at enhver Brillebærende skal være i Besiddelse af 2 Par Brillen, saaledes at han har et Par til Erstatning ved event. Uheld med det ene Par.



Worning &
Petersens
Xeroformsæbe

er kun ægte, naas
dette Mærke finde
paa Emballagen. m

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.

„PAKHUSET“

Telefon Central 9064.

■ Varerne leveres franko. ■

Sct. Pederstræde 26 anbefaler sit Detail-udsalg af Kaffe, Sukker samt alle Kolonialvarer og Konserveres til billigste Dagspriser. Prislister sendes paa Forlangende. Ingen Filialer.

Telefon Central 110.

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

Laurits Jensen, Falconerallé 36.

1ste Kl.s Skræderforretning,

anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivmænd. m

Grundlagt 1887.

Telf. Nora 1298 x.

Marketenderiet paa Godsbanegaarden anbefales Foreningens 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.



PRØV
Zephyr-
Gummi-
Kravetøj!

Praktisk og
billigt!

Ingen Vaskeregning mere, kan afvaskes af enhver

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

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

Brødr. Christiansen

Istedgade 55

Telefon 2516

Trikotage- & Mannakturførretning.

Maskinstrikkeri

og elektr. Systue

Strømper forfædtes i Løbet af
2 Dage.

Jernbanemænd 5 Procent Rabat.

Wilson's GUMMIVARELAGER
Gothersgade 12.

Alle SYGEPLEJE-Artikler sendes
mod Efterkrav. — Ill. Katalog.

HANS JØRGENSENS

MODERNE HERRESKRÆDERI
UNIFORMER & LIBERIER

HELGOLANDSGADE 13, 1.

Hj. af Istedgade m Telf. Vester 352

^m 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'Hr. Lokomotivmænd m

Bruger De Træsko

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

Reparationer godt og billigt.

N. Hansen (Holbæk) Gasværksvej 4

Man bør

lade sig livsforsikre i

„Danmark“

Roskilde.

Herreekvipering & Skræderforretning.

Største Lager af færdige Herreklæder. Alt i Herreekvipering.
1 Kl. Skræderi med Garanti for god Passeform.

C. Skou Laursens Eftf. William Larsen
Algade 6 — ROSKILDE. — Telef. 264

Tuborg
Pilsner

foretrækkes af Ølkendere.