



17. Aarg. Nr. 21.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. November 1917.

Lokomotivet i Sprogene.

Fra Tysk ved Otto Bendixen.

Hvorfra har nu Englænderne Ordet „locomotive“? — Den første Halvdel stammer fra klassisk Latin fra locus (Sted), dog er denne Stamme ellers ikke gaaet over i Engelsk, men dog uforandret i det tyske og mange andre Købmandssprog, f. Eks. i loco (Modsatning: transit). For den anden Ordhalvdel er Forholdene noget anderledes. Det nylatinske Tillægsord: motivus (egnet til Bevægelse, bevægelig) forekommer først i det fjerde Aarhundrede hos Chalkidios i den latinske Oversættelse fra Platons Timæos og nepos som Tillægsord til vis og spiritus. Det er ganske vist heller ikke blevet overtaget i hvert Fald som Tillægsord, dog har de romanske Sprog og ligeledes det Engelske optaget Stamordet: mov henholdsvis: mot af movere bevæge), motus (Bevægelse). Det engelske „motion“ (Bevægelse), er heller ikke blevet det tyske Sprog fremmed (det samme gælder det danske): Man tager sig nogen „Motion“ efter det rigelige Maaltid, eller ogsaa forinden, for at skærpe Appetitten. Ogsaa det Middellatinske: motivum (Paavirkning, Bevæggrund) er gaaet over i de romanske Sprog (Italiensk, Portugisisk og Spansk: motivo, Fransk: motif) og ligeledes i de germanske Sprog (Tysk: Motiv).

George Stephenson kaldte det første

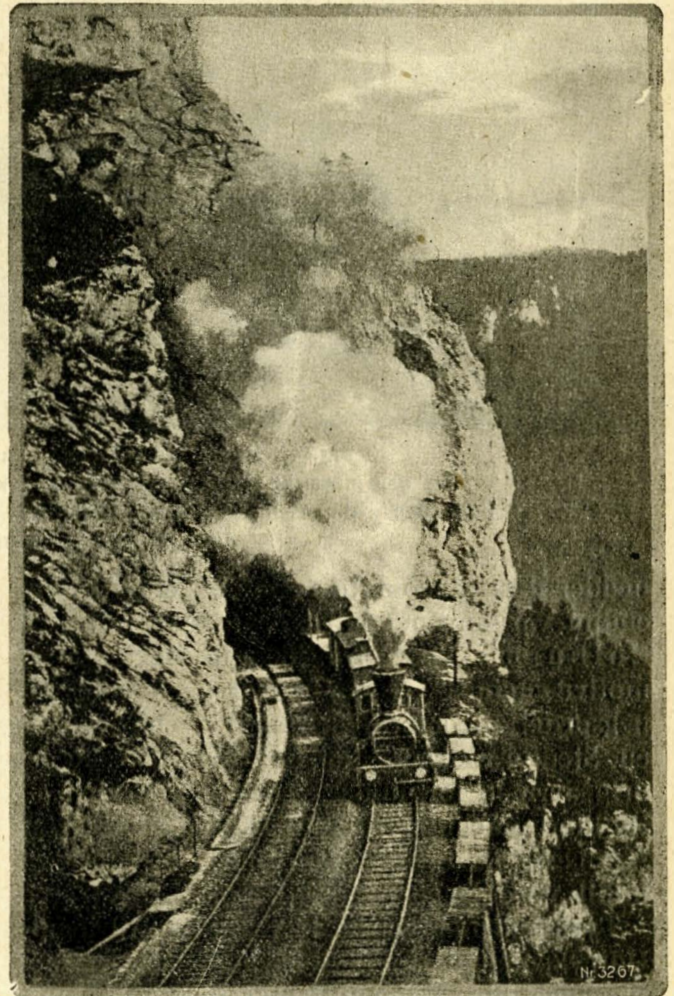


Fig. 1.*) Godstog paa Semmeringbanen (Østrig) Første Jernbaneanlæg over Alperne, bygget af Ghega 1848—54. Gennemgaaende Stigning 1:40, Kurveradius 190 m, Toppunkt i Semmeringtunnel 896 m.

*) Ved en beklagelig Fejltagelse i Trykkeriet er i forrige Nr. Fig. 4 anbragt som Fig. 1.

Lokomotiv*) fra sin i 1823 med Hjælp af Pease og Richardson i Newcastle grundlagte Fabrik for „Locomotion“ (Bevægelse [Stedforandring]), et Ord som endnu findes i Fransk. Dog er Ordet „locomotive“ selvfølgelig ældre. Oprindeligt var det et Tillægsord (Adjektiv), thi man læser f. Eks. i Patentskriftet fra Dobbs og George Stephenson fra 1815: „construction of locomotive engine“. Ligeledes i Manchester-Liverpool Jernbanens Præmiekonkurrence fra 25. April 1829

tivmaskinen. Det første Værk af Heusinger von Waldegg (Wiesbaden 1851—54) hedder saaledes endog: „Abbildung und Beschreibung der Locomotive-Maschine.“

Selv om ogsaa: locomotive-engine i det mindste fra 1830 var almindelig anvendt i England, saa hedder det dog allerede i de nævnte Præmiekonkurrencer hyppigt foruden: locomotive-engine simpelt hen: engine og machine, men aldrig: locomotive alene, Betegnelser, som er bestaaende den Dag i Dag, navnlig i Sam-

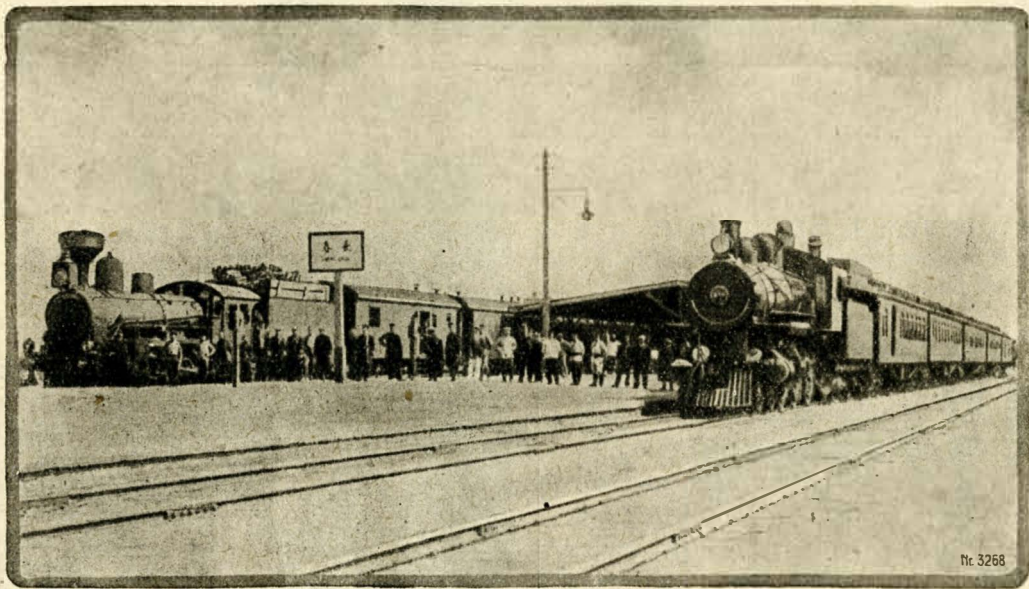


Fig. 4. Banegaard i Tschantschun (mellem Charbin og Mukden.)

Til venstre den kinesiske Østbanes russiske Tog kommende fra Moskwa; Lokomotivet for Træfyring. Til højre den sydmandschuriske Banes tilsluttende Luksustog til Port Arthur og Fusan (Skibsforbindelse til Japan); amerikansk Iltogslokomotiv.

hedder det: „locomotive engine“, et Ord, som endnu var anvendt ind i Tredserne. Zerah Colburn's Værk fra 1860 hedder: „Locomotive engines“. Ogsaa Fransk har endnu Tillægsordet: locomotif, locomotive = bevirkende en Stedforandring, dog har det Franske aldrig dermed forbundet Ordet: engin, men altid kun: machine, fra det i 1835 udgivne Værk Armengaud om „Machines-Locomotives“ indtil vore Dage.

Tyskland har vel da i Tilslutning til denne Udtryksmaade for videnskabelige Værker overtaget die „Lokomotivmaschine“ (Lokomo-

mensætninger som f. Eks.: express engine, goods engine, pilot engine (Forspandslokomotiv), bank engine (Skydelokomotiv for stærke Stigninger), switching engine (Rangerlokomotiv) o. s. v.

Men omkring 1840 maa det Engelske allerede ogsaa have lavet Tillægsordet: locomotive til et Navneord.

Fra England har „Lokomotivet“ dernæst tiltraadt sit Sejrsløb over de romanske og germanske Lande. Franskmanden siger: la locomotive, Italieneren: la locomotiva, Portugiseren: a locomotiva, Rumæneren ligeledes: locomotiva, Hollænderen: de locomotief (Hunkøn), Danskeren: Lokomotivet (Intetkøn). Svenskeren og Nordmanden: lokomotivet (Intetkøn). Kun Spanieren gør en Undtagelse.

*) Leveret 1825 til Stockton—Darlington Banen. Det er bevaret og stod til 1892 som Mindesmærke ved North Road Banegaard, siden paa Top Bank Banegaard i Darlington.

han kalder Genstanden: la locomotora. En Motor efter germansk og romansk Sprogbrug er det jo utvivlsomt (sammenlign Tysk: Elektromotor, Engelsk: electromotor, Fransk: électromoteur). Det synes herefter som Forbindelsen: locomotora er fuldkommen sproglig rigtig, ogsaa Fransk besidder Tillægsordet: locomoteur, locomotrice = Bevægelse fra Stedet. (I Tidsskrift for tyske Ingeniører skriver Kutzbach: Riedler vil ved Motorer kun forstaa drevne Kraftmaskiner, ved hvilke Energi frembringes ved Maskinkraft, f. Eks. Elektromotorer, Trykluftmotorer. Kutzbach er af den Anskuelse, at Motor mere betegner Maskinens Slutningsøjemed, hvorfra den faar

Kobling bevæger de bærende Hjul. I den for ca. 10 Aar siden begyndte Kamp mellem Kraftvogn (Motorvogn) og mindre lettere Lokomotiver (for det meste handlede det sig her om Damplokomotiver) blev ogsaa for de sidste Ordet „Motorlokomotive“ præget, det man hellere skulde have erstattet med: „Leichtlokomotive“ let Lokomotiv, eller en lignende Dannelselse.

Men Lokomotivet har vel nu efter 70 Aar erhvervet sig fuld Borgerret i det tyske Sprog. Lidet bekendt turde det være, at det en Gang i tysk Sprogomraade maatte føre en Kamp om sit Køn. Foran Forfatteren ligger et lille Musikstykke: „Berlin-Potsdamer Eisenbahn-

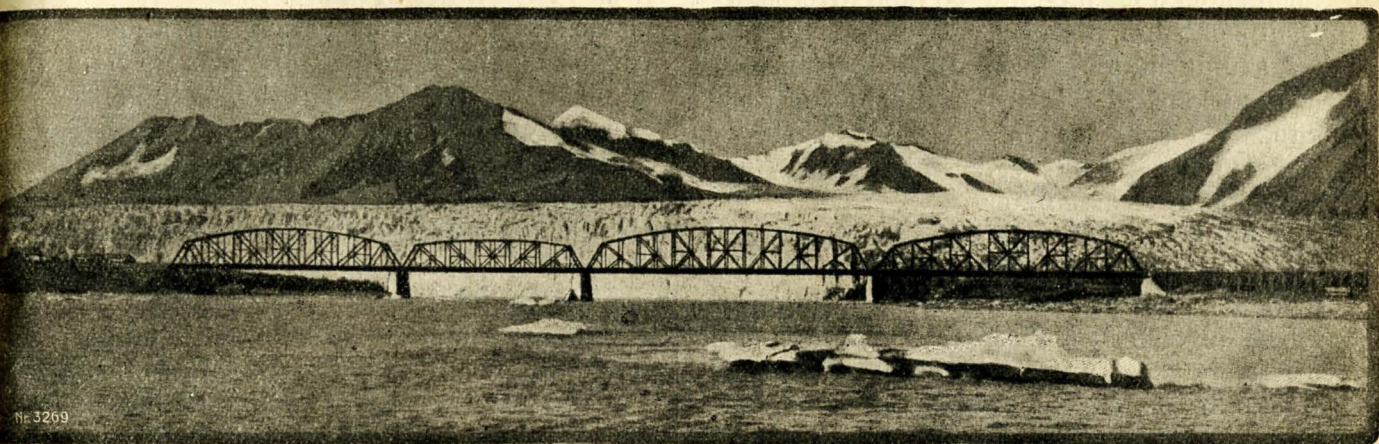


Fig. 5. Copper River and Northwestern Jernbane (Alaska.)

Bro over Kobberfloden umiddelbart ved Foden af Wiles Gletscheren, bygget 1910.

4 Spændvidder paa 123, 93, 138 og 123 m.

Energien, er derefter ligegyldig for dens Benaevnelse). Ganske isoleret synes iøvrigt Ordet: locomotor ogsaa at være forekommen i det engelske Sprog i det mindste i de forenede Stater. „Railway and Locomotive Engineering“ 1912 S. 11, skriver: „Norris Locomotive Works, when first established, announced, that they intended building locomotors.“ (Norris Lokomotivfabriker bekendtgjorde, da de først etableredes, at de paatænkte at bygge locomotorer).

Men en ganske mærkværdig Ting er det tyske „Motorlokomotive“. Nærmest forstod man vel herved et Lokomotiv, hvis motoriske Bevægelse ikke ogsaa bevirkede en Bevægelse fra Stedet, som altsaa var udrustet med f. Eks. en Gas-, Benzin- eller lignende Motor, hvis Bevægelse først gennem en indstillelig

Galopp“, komponeret kun for Piano, arrangeret af F. G. Normann, Forlag J. J. Riefenstahl, Berlin, Spandauerstrasse 9, desværre uden Aarstal. Musikken indeholder nogle Oplysninger: „Klokken giver Signal til at stige ind, Lokomotivets Fløjten (Das Pfeifen, des Locomotivs), Lokomotivet fløjter (das Lokomotiv pfeift) o. s. v. — Striden om Lokomotivets Køn, det vil sige, om det skulde hedde die Lokomotive eller das Lokomotiv, var virkelig en alvorlig. Den førte i 1854 til længere Afhandlinger i tekniske Tidsskrifter. Nedenstaaende herom er et Uddrag fra „Organ für Fortschritte des Eisenbahnwesens“, 1854:

„Fra østrisk Ingeniørforenings Tidsskrift optager vi følgende om Brugen af Hunkøns eller Intetkønskendeordet ved Ordet „Locomotiv, hvorefter vi betragter det sidste

som det rigtige, og ligeledes vil anvende det i Fremtiden.“

„Saa har det Tyske, til det iøvrigt gode tyske Ord Dampfwagen (Dampvogn), endnu optaget det fremmede „Locomotiv“ fra det engelske Sprog. Den temmelig almindelig udbredte og anvendte Læsemaade siger: die Locomotive, som vi rent ud betegner som en forkerl, og derimod betragter d a s L o c o m o t i v som det rigtige.

(Forts.)

Dyrtidstillægskampagnen.

Den ærede Redaktion har ønsket, at Kredsformændene i Anledning af den overstaaede Kampagne om Supplement- og Dyrtidstillæget skulde udtale sig om Pladsopsigelserne i Almindelighed, Stiiuationens Forløb og Resultatet. Jeg skal gerne følge Opfordringen og søa kortfattet, som det er mig muligt, fremsætte mine Synspunkter.

Den 21. August samledes Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg til Møde for at drøfte hvilken Taktik Jernbaneorganisationerne burde anvende ved Efteraarets Lønningskampagne. — I dette Møde bragtes Spørgsmaalet om kollektiv Pladsopsigelse første Gang officielt paa Bane, som et eventuelt anvendeligt Middel. — Spørgsmaalet rejstes af Dansk Jernbaneforbunds Repræsentanter. Ganske vist kom dette Spørgsmaal ikke overraskende, for ligesom saa mange andre havde ogsaa Repræsentanterne gennem Aviserne bragt i Erfaring, at ovennævnte Forbunds Afdeling for Stationspersonalet paa et Tillidsmandsmøde havde vedtaget en Resolution der anviste denne Fremgangsmaade forsaa vidt Dyrtidstillæget ikke blev tilfredsstillende.

Ligefrem begejstret for den foreslaaede Fremgangsmaade blev jeg ikke, dels fordi den krævedes anvendt paa et Tidspunkt, der efter min Mening var det allermest uheldige for Jernbanemændene i al Almindelighed og for Lokomotivpersonalet i Særdeleshed; men derimod ingenlunde det mest uheldige for Regeringen, dels at det foreslaaede Middel — det kraftigste Tjenestemændene ejer —, forekom mig for kraftigt i Forhold til det, Spørgsmaalet drejede sig om: et Dyrtidstillæg; — thi

hvilket Middel skulde saa anvendes til at fremkalde eventuelt forbedre en Lønningslovsrevision? Endelig maatte man ikke glemme, at norske Kolleger fornylig havde anvendt nævnte Middel til at fremkalde en Lønningslovsrevision, og det laa derfor nær for udenforstaaende at faa de Tanker om danske Jernbanemænd, at Darwins Lære har sin Berettigelse — hvilket naturligvis heller ikke virkede opmuntrende.

Forretningsføreren for Dansk Jernbaneforbund mente imidlertid at kunde forsvare en eventuel Anvendelse af dette Middel, og da dette Forbunds ordinære Kongres i første Halvdel af September Maaned vilde komme til at tage Stilling til Spørgsmaalet, maatte Anvendelsen af Pladsopsigelser som Middel betragtes som en Kendsgerning, hvis Forbundets Kongres vedtog det. — Absolut Enighed om den af Dansk Jernbaneforbund forelagde Fremgangsmaade var der ikke blandt Fællesudvalgets Medlemmer; fra vor Side fremsatte vi vore Betæneligheder og maatte holde for, at skulde Organisationerne anvende dette kraftige Middel, maatte der ogsaa kræves mere og vi maatte anse det for rimeligt, at kom vi ud i Lønkamp, maatte der kræves en Lønningslovsrevision, der ihvertfald bragte Lønningerne op paa Højde med Konjunkturerne omkring 1. August 1914. — Imidlertid var Flertallet af Fællesudvalgets Medlemmer sindet til kun at lægge alle Kræfter ind paa et forbedret Dyrtidstillæg, og da Dansk Jernbaneforbunds Forretningsførers Stilling var den at følge Kongressens Beslutning, var der ogsaa absolut Enighed mellem Jernbaneforeningens, Værkstedorganisationens og os Repræsentanter om, at Dansk Jernbaneforbund i en eventuel Lønkamp, der havde Bud til os alle, ikke maatte staa ene.

Disse solidariske Betragtninger var afgørende for vor Stilling. Et ekstraordinært Hovedbestyrelsesmøde blev afholdt og det besluttedes enstemmigt at indkalde ekstraordinært Delegeretmøde, saaledes at dette blev afholdt umiddelbart efter at Dansk Jernbaneforbunds Kongres havde truffen sin Beslutning.

Dansk Jernbaneforbunds Hovedbestyrelse stillede paa Kongressen en Resolution, der i Betragtning af, at Regeringen havde lovet For-

handling, viste en loyal Fremgangsmaade, og i paakommende Tilfælde udrustede Forbundets Ledelse med Bemyndigelse til at kunne anvende kollektive Pladsopsigelser som Mid- del. — Forbundets Hovedbestyrelse tog vistnok Behandlingen af denne Resolution for overlegent, med det Resultat, at deres Reso- lution forkastedes med faa Stemmer og en af kampbejgestrede Kongresdelegerede frem- sat Resolution vedtoges.

Den Resolution, der saaledes blev vedtaget, indeholdt efter vor Mening den taktiske Ska- vank, at den uden Hensyn til Forhandlingernes Forløb straks afkrævede Forbundets Med- lemmer deres Pladsopsigelser og ansatte en bestemt Dato (1. Oktober) for Afleveringen af disse, selv om Forhandlingerne ikke var afsluttede, og den var heller ikke hensynsfuld i sin Form, naar Forhandlingens Form først skulde prøves.

Vor Hovedbestyrelse beskæftigede sig i et Møde umiddelbart før Delegeretmødet meget indgaaende med Dansk Jernbaneforbunds Kongresbeslutning, og i et Møde med en Re- præsentation fra Jernbaneforeningens Hoved- bestyrelse, enedes man om paa vore respek- tive Delegeretmøder at stille Resolutioner, der i Principet var ens og i Overensstemmelse med den Aand, der var den bærende i den Resolution Forbundets Hovedbestyrelse havde stillet, samtidig med, at man forberedte alt til hurtigt at kunne indkalde Medlemmerenes Pladsopsigelser, hvis det skulde være nødven- digt.

Den Resolution, vor Hovedbestyrelse fore- slog, blev uden Ændringer vedtaget. Vedtagel- sen skete ogsaa for Jernbaneforeningens Ved- kommende, dog fik denne Resolution en Til- føjelse, der gjorde den en Nuance mere radi- kal; men samtidig bibragte den noget samme taktiske Svaghed, som den af Dansk Jernbane- forbund vedtagne, idet den fastsatte en Dato for Indkaldelse af Opsigelserne — uden Hen- syn til Forhandlingernes Forløb.

Dansk Jernbaneforbunds Hovedbestyrelse tog unægtelig Konsekvensen af Kongressens Beslutning. Ved Møder, Ekstranumre og andre Tryksager agiteredes der kraftigt for Depo- nering af Medlemmernes Pladsopsigelser med det for Forbundet særdeles glædelige og op-

byggende Resultat, at de førend Forhandlin- gerne med Regeringen endnu var paabegyndt havde ca. 93 pCt. af Medlemmernes Opsigelser deponeret.

I Jernbaneforeningen, navnlig blandt Assi- stenterne, agiteredes ogsaa stærkt for en al- mindelig Deponering af Pladserne, og det skal lades denne Organisations Sekretær, Hr. Høgs- gaard, at han ikke sparede sig for at fremkalde den største Kamplyst hos Medlemmerne.

For vort eget Vedkommende blev Sagen taget med den Ro, den burde tages med og var mest egnet og formaalstjenlig for denne Sag. Alt Materiale tilrettelagdes hos de re- spektive Afdelingers Formænd, saaledes at en telegrafisk Ordre fra Hovedbestyrelsen i Lø- bet af 24 Timer vilde være i Stand til at ind- kalde Pladsopsigelserne. Lokomotivfyrbø- derne var absolut parate og fuldt paalidelige, hos Lokomotivførerne var der kun blandt de københavnske nogen Nervøsitet; men denne Nervøsitet var absolut fjernet, da Regeringen den 25. September begyndte Forhandlingerne. Lokomotivpersonalet stod saaledes som en Blok parat til at følge Jernbaneforeningen og Dansk Jernbaneforbund. — Vi var ikke ved agitatoriske Taler opgejlet til Kamp for Kam- pens Skyld, vi var parate til med den Vægt vi var i Besiddelse af at kaste os ud i Kampen for Sagens Skyld. — Taktiken havde vi god- kendt; men Hensynet til de to med os sam- menarbejdende Jernbaneorganisationer, vor solidariske Pligt var i denne Sag vor første og største Følelse.

Saa begyndte Forhandlingerne med Rege- ringen. Vor Organisation var repræsenteret ved een Repræsentant i Modsætning til de andre Organisationer der var til Stede, som var repræsenteret ved to. — Vi er nu en Gang ikke Etatsforeningen, trods det vi i talmæssig Størrelse overgaar flere Etatsforeninger, maa vi finde os i Ordningen, at vor Organisation, hvis Kampen blev effektiv, sikkert ikke var den mindst betydningsfulde af de repræsen- terede Organisationer, forandrede ikke vor be- skedne Stilling. — Men vi havde den Glæde, vi der afventede Forhandlingerne, at vor Re- præsentant ikke alene stod korekt i denne Sag overfor Regeringen, men ogsaa stærk — med hele Statens Lokomotivpersonale bag sig.

Saa kom det, Regeringen, disse evnerige Mænd, havde sporet og aabenbart fuldt ud regnet med den taktiske Svaghed „Dansk Jernbaneforbund“s Kongresdelegeredes Resolution indeholdt — de manøvrerede Forhandlingerne saaledes, at de holdt Forhandlingerne løbende ud over 1. Oktober og derved skabte den Situation for „Dansk Jernbaneforbund“s ansvarlige Mænd, at disse blev stillet overfor enten at følge Kongressen Beslutning og inden 1. Oktober aflevere de deponerede Pladsopsigelser eller ogsaa loyalt fortsætte Forhandlingerne — og derved gaa imod Kongressens Beslutning.

Situationen var alt andet end lystelig for disse Mænd, takket være Bestemmelsen i Resolutionen af den bestemte Dato for Opsigelsesernes Aflevering. — Fulgte de Kongresbeslutningen, paadrog de dem Ansvaret for, at Forhandlingerne med Regeringen blev afbrudt for hele Centralorganisationen, (en Stilling, Regeringen med den største Virkning kunde udnytte overfor Tjenestemændene). Gik de imod Kongresbeslutningen og undlod at aflevere Pladsopsigelserne, vilde de risikere, at Medlemmerne, der paa dette Tidspunkt var kamplystne, vilde føle sig svigtet af Lederne. — Til Held for denne Sag tog 10 af „Dansk Jernbaneforbund“s 15 ledende Mænd incl. Forretningsføreren det kloge Standpunkt ikke at aflevere Pladsopsigelserne, men loyalt at fortsætte de med Regeringen paabegyndte Forhandlinger. — Personlig beundrer jeg Forretningsføreren og hans Medarbejdere for deres Holdning; thi i første Omgang vil de Mennesker komme til at høre mange drøje Ord; men naar der er gaaet nogen Tid og de kamplystne i „Dansk Jernbaneforbund“ begynder at tænke koldt, vil de hurtigt komme til Erkendelse af, at deres ledende Mænd handlede klogt, og at det var uklogt ikke at vedtage den Resolution disse Mænd paa Forbundets Kongres havde foreslaaet.

Trods det, at Situationen ikke krævede dette, fandt Jernbaneforeningen Anledning til den 26. September om Aftenen telegrafisk at indkalde Opsigelserne i Henhold til den Resolution, der, som ovenfor nævnt, fik indsat en bestemt Dato for Opsigelsesernes Indsendelse. — Resultatet heraf var, at Assistentpersonalet

viste sig som en brugbar Organisationsdel af Jernbaneforeningen, hvorimod de øvrige Kategorier i denne Forening ligesom svigtede; navnlig var dette Tilfældet for de ledende Embedsmænds Vedkommende. Uden at komme ind paa de Skrøbeligheder, der viste sig i Jernbaneforeningen som Organisation, tror jeg, at Klaus Berntsens bevingede Ord om „Opdragelse“ har haft sin Virkning paa ledende Embedsmænd og paavirket deres Holdning i Spørgsmaalet om Pladsopsigelserne.

Om selve Forhandlingerne med Regeringen kan jeg kun udtale mig ud fra Referater; jeg deltog som bekendt ikke i dem. Mit Indtryk er imidlertid det, at Organisationernes Repræsentanter har forhandlet korrekt, de havde nu en Gang faaet en Klods om Benet (Fristen for Indleveringen af Opsigelserne), og dette gjorde dem mindre smidige i Forhandlingerne.

Hvad det økonomiske Resultat angaar, saa er det, der er opnaaet acceptabelt, maaske lidt spinkelt i Forhold til den overmaade megen Larm, der gik forud.

Det er forsvarligt; thi det vilde absolut ikke kunne forsvares, for ca. 300 Kr. at kaste Tjenestemændene ind i en Kamp paa nuværende Tidspunkt, hvor Eksistensen stod som Indsats.

Det organisationsmæssige Resultat er derimod glædeligt. For vor eget Vedkommende stuttedes Ringen. For første Gang i vor Organisations Historie havde vi det glædelige Øjeblik at se alle Lokomotivmænd samle sig under den Organisation, der er deres Vaaben og Værge. — (Jeg skal i en senere Artikel komme tilbage hertil). For „Dansk Jernbaneforbund“ viste det sig, at en Kongresbeslutning blev loyalt efterkommet af deres Medlemmer, et Bevis for, at Forbundet er en sund og kraftig Organisation.

For Jernbaneforeningen viste det, at Organisationen i en bestemt Kampsituation endnu ikke var helt organisationsopdraget. — Uden at blande mig i Jernbaneforeningens indre Forhold, vil jeg af Hensyn til den Betydning Samarbejdet mellem de respektive Jernbaneorganisationer har, haabe, at de Udslag man fra kamplystne Assistenters Side finder i „Vor Stand“ ikke maa have til Følge, at man lader de ledende Embedsmænd sejle deres

egen Sø. — Jernbaneorganisationerne maa som deres første og højeste Maal have Samling og Enighed.

Rich. Lillie.

Holmsvedsulykkens retslige Efterspil.

I Anledning af den sorgetige Jernbaneulykke den 26. Februar 1917, som vi omtalte her i Bladet for 16. Juni, blev en Ekstra-Stationskarl sigtet som den, der ansaas for nærmest ansvarlig for Ulykken. Senere blev den som Stationsforstander fungerende Stationsformand A. Rosén tiltalt som medansvarlig for Ulykken.

Det vil være Medlemmerne bekendt, at Lokomotivføreren, forsaavidt ovennævnte Stationskarl ikke havde indrømmet sin Skyld, var meget nær ved at blive ofret, fordi han og Lokomotivfyrbøderen havde set „Korsignal“ medens alle andre havde set „Stop-signal“. — Det viste sig heldigvis, at Lokomotivmændene havde gjort deres Pligt. Ansvar for Ulykken kom til at hvile, hvor Skylden laa.

(Lad os i Parentes bemærke, at ikke en Mo'rs Sjæl tænkte paa at give Togføreren Ansvar — det de alle tiden ynder at skilte med — formodentlig fordi alle Jernbanemænd ved, at hermed har Togføreren intet at skaffe).

Sagen behandledes af Ala Herreds Ret og i Dommen udtales følgende:

Det paahvilede Stsfmd. A. Rosén, der tjenestegjorde som Stationsforstander, da Ulykken indtraf, i Henhold til § 42 og 43 i Sikkerhedsordningen for S. J. samt § 45 i Instruks for Stationsforstandere uafhængig af Sikkerhedsanordningens Tilstedeværelse at inspicere Sidesporskiftets Stilling.

Da Rosén ved Ulykestilfældet har undladt at foretage en saadan Inspektion, men desuagtet har givet Stationskarl J. Lundqvist Ordre til at sætte Signal, endvidere har givet Afgangssignal til Invalidetoget, ansaas Rosén at have undladt, hvad der paahvilede ham og derigennem hovedsagelig været Aarsag til Ulykken, hvorfor han idømtes 6 Maaneders Fængsel.

Stationskarl Lundqvist ansaas paa Grund af Sko-desløshed at have medvirket til Ulykken, for hvilken han dømtes til 3 Maaneders Fængsel — betinget Dom. Desuden dømtes Tiltalte til at erstatte Statens udlagte Vidneudgifter og Lundqvist tillige til at betale hans Sagfører 600 Kr.

Statsbanerne fik ligeledes Ret til at fremsætte Krav om Erstatning for Udgifterne i Anledning af Ulykken.

Denne Afgørelse vil sikkert forbyse mange, som med Interesse har afventet Resultatet. Thi saadan som Sagen viste sig i Begyndelsen, havde man Grund

til at tro, at Lundqvist vilde blive dømt som Hovedmanden, og at Rosén skulde være sluppen billigt fra sin Part i Ulykken. Den over Lundqvist fældede Dom syntes imidlertid at være i Overensstemmelse med den almindelige Retsopfattelse vedrørende L.s Andel i Ulykken, navnlig siden alle Omstændigheder ved denne er kommen for Dagens Lys.

Hvad Dommen over Rosén angaar, saa kunde andet næppe ventes, endskønt det maa erkendes, at den synes haard, fordi han ved Ulykestilfældet tydeligvis har handlet efter en forud tillæmpet Slen-drian, der gjorde hans ulykkesvangre Ligeegyldighed mere forklarlig.

Imidlertid er det klart, at den strengt juridisk set milde Dom over Lundqvist maatte bero paa en særlig tungt vejende Omstændighed i Bevisførelsen til den Anklagedes Fordel. Og denne Omstændighed er — saavidt vi kan bedømme Sagen — en Udtalelse af Sekretæren i Jernbanestyrelsen A. Allander, som L.s Sagfører, Arthur Rydin fra Gevle, fremlagde for Retten ved sidste Retsmøde forinden Domsafsigtelsen. Hr. Allanders Opfattelse af Sagen er jo i Korthed bleven refereret i Dagspressen og allerede da vakt stor Opmærksomhed i Fagmandskredse. Det var dette, der hentelede Sagførerens Opmærksomhed og foranledigede ham til at henvende sig direkte til Hr. A. Han erholdt ogsaa det ønskede Svar, som vi gengiver ordret, fordi det indeholder Synspunkter, som det ogsaa for Lokomotivpersonalet er af stor Værdi at erindre.

Svaret lød som følger:

Med Skrivelse af 9. ds. har jeg fra Dem modtaget Udclip af et Blad, der gengiver en Udtalelse af mig angaaende Holmsvedulykken den 26. Februar 1917 med Ønsket om, at jeg nærmere vilde udtale min Mening vedrørende Ansvar for Ulykken.

Bladudklippet havde følgende Ordlyd:

„Sekretæren i Jernbanestyrelsen, A. Allander, har forklaret, at hvis Dagspressens Fremstilling af selve Ulykkehændelsen er rigtig, har Signalmanden ringe Skyld.

Ingen mekanisk Anordning medfører andet end en forstærket Sikkerhed. Det er de reglementariske Bestemmelser der indeholder den absolute, den grundlæggende Sikkerhed. Reglementsbestemmelserne siger, at en Stationsforstander ikke maa give Ordre til at sætte Signal eller give Afgangssignal forinden Togvejen er inspiceret, samt at Signalmanden ikke maa give Signal inden saadan Ordre gives. Undtagelser findes ikke for Stationer med Nøgleafslasning.“

Paa Foranledning heraf har jeg den Ære at meddele, at ovenstaaende Citat gengiver min Udtalelse rigtig.

Til nærmere Belysning heraf tillader jeg mig til en Begyndelse at berøre den almindelige Grundregel, som efter min Mening bør følges ved Fastsættelsen af det retslige Ansvar for Jernbaneulykker.

(Fortsættes.)



Fra det daglige Liv.

Hr. Redaktør!

Kan der blive en lille Plads til mig i Deres ærede Blad for nogle Bemærkninger til et Svar Togfører Altofte i Helsingør har fremsat i „Dansk Jernbaneblad“ for 3. Oktober paa en Artikel i Frederiksborg Amtstidende“ for 2. August under Overskriften „Kommissioner“.

Forfatteren til sidstnævnte Artikel begynder med at omtale den nedsatte Lønkommission og fortsætter med Forslag om at nedsætte en Kommission til at undersøge hvad og hvormeget det Arbejde er værd den enkelte præsterer lige fra Generaldirektøren til Manden ude paa Linien. Han konkluderer i, at Værdimaaleren sagtens vilde pege med Viseren: „For mange Folk, for lidt udrettet“. — Denne Artikel finder ovennævnte Togfører Anledning til at besvare, hvad der i og for sig kunde være os uvedkommende fordi den ikke indeholder noget Angreb paa os, som nedenstaaende Citat — et Brudstykke — vil vise, men fordi Togføreren i sit Svar gør Forsøg paa at vise, at Lokomotivmændene intet Ansvar har. Han gør dog heldigvis intet Forsøg paa at vise, at der kan spares noget af Betjeningen paa Lokomotivet.

Nu vil jeg gerne have Lov til at sige, Hr. Redaktør, at det ikke er min Mening at tage højtideligt paa, hvad den eller den Togfører kan mene om hans Ansvar eller om mit Ansvar, det kan man tage sig let, vi ved jo bedre Besked, men jeg synes dog, vi skal knytte nogle Bemærkninger dertil. Det forekommer mig, at Statsbaneudvalget af 1911 i sin Tid ret indgaaende beskæftigede sig med Togførerstillingen, og at man tilsidst ræsonnerede som saa: Statsbanerne er jo en meget stor Institution, som meget vel kan tillade sig den Luksus at have nogle Togførere gaende, selv om de som saadan, hvad Navnet kunde tyde paa, ingen Ting betyder med Hensyn til Sikkerheden, men fordi der dog burde være nogle Retræteposter for ældre, veltjente Togbetjente. — I den Retning gik de Betragtninger, der den Gang anstilledes, derfor imponerer den Mand i Hg. mig med sin Dristighed, naar han nu tror at kunde dupere nogen Jernbanemand med Krøniken om Togføreren's Ansvar.

Forfatteren til Artiklen i „Frederiksborg Amtstidende“, der kalder sig „En, der har rejst viden om“, skriver bl. a. følgende:

„Hvad skal vi f. Eks. med en Togfører og 2 Konduktører i Il-, Person- og Blandet-Tog; Arbejdet ved disse Tog kan godt udføres af een Togfører og een Konduktør; Togføreren hjælper til ved Billetteringen;

det kan lige saa vel praktiseres ved Statsbanerne som ved de private Baner, og som det sker i Udlandet. Togførerne i deres nuværende Stilling er for gammeldags og for kostbare, og Forsinkelserne har vi jo ligefuldt. Som sagt, der trænges sikkert til en Udtynding lige fra oven og nedad. Hvilken Forandring, naar man sætter sig i Toget fra Helsingør via Hornbæk (Privatbane). Hvilken Fart er der ikke over den Smule Personale og hele Toggangen samt rene, propre Vogne; det er, som om man pludselig var i et andet Land.

Et Forslag til den ærede Rigsdag og Statsbaneledelsen: Giv Kvinden Adgang ogsaa til at søge Stilling baaede som Forstander, Assistent, Togfører, Konduktør og Portør; det kan Kvinden ligesaa vel udføre som en Mand; det er ikke nødvendigt at have Gardemaal eller have 250- eller 300-pundige Mandfolk hverken til at klippe Biletter eller give et Pift i en Fløjte. Det er jo ofte komisk at se paa d'Hrr. Togførere; de har ikke meget at tage sig til paa Perronen, mens Toget holder, men naar saa endelig efter den sædvanlige Forsinkelse der er vist Afgang, Togføreren da med meget anstrengt og værdig Mine, Haanden i Vejret og derefter Signalet med Fløjten; det minder meget om en Hane imellem en Flok Høns, naar den galer og derefter ser sig omkring, spørgende: Se, dette kan jeg præstere, men det er der ingen af jer, der kan! — Men det er dog ikke altid, at Lokomotivføreren lystrer, og det er godt for de rejsende, ellers kom de ikke med — men saa kan de jo vente til næste Tog, det er jo Parolen.

Som før sagt, lad Kvinden faa udstrakt Adgang til de forskellige Etater, vi har Beviser nok baaede herhjemme og fra Udlandet paa, hvad Kvinden kan præstere, lad os blive fri for de kedelige, ofte ubehagelige og utilfredse Mandfolk, de trænger absolut til Afløsning.

Hvor der ved de danske Statsbaner kan siges, at der præsteres noget forholds-mæssig samt paahviler et Ansvar, det er hos Lokomotivføreren og hans Hjælper.*)

Hvis nu Togføreren havde nøjedes med et svare paa det Angreb Artiklen indeholder paa Togs-personalet kunde Svaret jo have været paa sin Plads, men som vi nedenfor skal se, finder han sig beføjet til, fordi „En, der har rejst viden om“ mener, at Lokomotivføreren og hans Hjælper bestiller noget og der paahviler ham et Ansvar, til at ville hæve sin Stilling paa Lokomotivmandens Bekostning, og det kan jeg ikke lide Manden for. — Lad os dog blive udenfor. Togføreren mener, at Manden ikke har set ret meget, naa, det er vi vel ikke helt enige om; nogle af hans Betragtninger er ikke helt uefne; blandt andet „Togføreren med den anstrengte og værdige Mine“ paa Perronen passer vist helt godt, dog har han vel ikke set, at d'Hrr. sommetider er saa „anstrengte“, at de end ikke kan komme ud af Kupeen

*) Udhævelsen af os. Red.

medens Toget holder paa Stationen, men blot stikker Hovedet ud for at se, naar der vises Afgang, for saa, som „Manden for det hele“, allernaadigst at tilkænde-give ved Signal til Lokomotivføreren, at nu maa han køre, medens han til næste Station henslænger sig mageligt paa sin Pude, bekymret og betyngtet af sit „kolosale Ansvar“ for Togets Sikkerhed.

Nu tænker jeg, Hr. Redaktør, naar De kommer til dette, De da ryster paa Hovedet og siger til Dem selv: „Herregud „Caspar Røgbrænder“, saa mange Linier, fordi en Togfører i Hg. vil forsøge at bilde sine Medmennesker Ting ind, som ingen hverken før eller senere tror paa —“, saa svarer jeg „det er saamænd heller ikke for de andre Menneskers Skyld, men det var dog rart for de Menneskers egen Skyld at faa pillet dem ned af denne Piedestal, de gerne stiller dem tilrette paa, at de ikke bliver helt svimle af Troen paa deres vældige „Ansvar og Magt“.

Nu skal De høre, hvad han skriver om Lokomotivføreren og hans Ansvar:

„Det er saare iøjnefaldende, at Forfatteren er uvidende om, at Ansvarret for Togenes Fremførelse ikke ligger hos Lokomotivføreren, men derimod hos Togføreren.

Lokomotivføreren har kun Ansvar for, at Lokotivet er i tjenstdygtig Stand, at respektere de givne Signaler, at overholde Køretiden og under Kørselen have Vished om, at han har hele Toget med. Alt andet Ansvar paahviler Togføreren.“

Er det nu ikke væmmeligt, at den Togfører saadan paaa en Gang vil gøre Lokomotivføreren til intet. — Det er tilsyneladende hans Mening, naar man tager i Betænkning, at „En, der har rejst viden om“ sikkert har tænkt paa Sikkerheden, og rimeligvis slet ikke har skænket Togføreren store Arbejde og „Ansvar“ for at holde rede paa de Rejsendes Tal, Vognnumrene, Papirer, Afhængning af Vogne o. s. v. — Det har han saamænd ikke tænkt paa, han har vidst, at de Folk paa Lokomotivet har et Ansvar fra Togets Udgangs- til Endestation, om ikke fra andre Steder, saa fra Dagspressen, naar der er hændet en Ulykke eller et Uheld, da bliver Lokomotivføreren Manden, om hvem hele Intesessen samler sig — Togføreren — han, som Hr. Altolte siger har Ansvarret — er der saamænd ikke en Kat der gør af.

Hvis saa var, at Lokomotivføreren nogensinde gik Togførerne i Bedene, om jeg maa benytte dette Udtryk; men vi er saagu helt enige om, „at Lokomotivføreren har kun Ansvarret for, at Lokomotivet er i tjenstdygtig Stand, at respektere de givne Signaler, at overholde Køretiden og under Kørselen have Vished om, at han har hele Toget med“. — Det er netop i korte Træk det hele. — Andet og mere er der vist ikke. — Det er da helt rigtigt, naar han fortsætter: „Alt andet Ansvar paahviler Togføreren“.

Det er Lokomotivføreren det paahviler, at Toget kommer sikkert fra Station til Station ved at respektere de givne Signaler og samtidig overholde Køretiden. — Og saadan er det over hele Strækningen, han

skal bare sørge for, at Maskinen arbejder rigtigt, at der er Damp nok, at Toget ikke er sprængt og at intet Signal overses, overhøres; han har kun med Sikkerheden at gøre. — Hvis De saa spørger mig, hvad der bliver til Rest, maa jeg svare med Togføreren: „Alt det andet, — mere maa De ikke forlange af mig, jeg ved ikke mere, og kan ikke faa Øje paa mere“. Siger De saa til mig: „Ja, men saa er Togføreren alt Ansvar for Toget, naar det holder paa Stationen, for at Tiden overholdes o. s. v.; saa maa jeg sige: „Det tror jeg ikke, fordi jeg aldrig har set det, og fordi, at Stationen saa har Kommandoen“.

Men at det er rigtigt, at Togføreren har „Alt det andet Ansvar“ ved Toget derfor garanterer

Deres ærbødige

Caspar Røgbrænder.

P. S.

Det er sandt, Hr. Redaktør, har De hørt, at Togføreren føler sig som Kaptajnen paa et Skib! Hans Kommandobro er mere hyggelig, en behagelig Kupé bag i Toget; han maa ogsaa have det lidt bedre paa Grund af Ansvarret — hans Udkigsmænd er Lokomotivføreren. — Saadan sagde en Togfører forleden Dag. — Sammenligningen halter vist en Kende. Udkigsmændene har i dette Tilfælde Ansvarret for sin Gerning — Togets sikre Fremførelse, medens Kaptajnen har Ansvarret for sin Udkigsmænds Gerning. — Togføreren har Ansvarret for „Alt det andet“ og det bliver vist aldrig opklaret.

C. R.

De sjællandske Statsbaners Lokomotivpersonales private Enkeunderstøttelses-Kasse.

Ved det stedfundne Valg af Bestyrelse for de næste 3 Aar valgtes Lokf. C. Kirkensgaard med 160 Stemmer, Lokfyrb. C. V. Christensen med 154 Stemmer og Lokf. Axel Madsen med 96 Stemmer. Derefter havde Lokfyrb. K. Johansen 59 Stemmer, Lokf. A. Carstensen 5 Stemmer, Lokf. C. A. C. Andersen 4 Stemmer, Lokomotivformand V. Clausen 3 Stemmer, Lokomotivmester J. Hansen 2 Stemmer og Lokf. M. Wagner, C. T. Jensen, L. M. Schmidt, C. M. Højer, A. Østerberg og N. P. C. Nielsen hver 1 St. Bestyrelsen har konstitueret sig og valgt Lokf. Axel Madsen til Formand, og Lokf. C. Kirkensgaard til Kasserer. Til Representant valgtes Lokfyrb. C. V. Christensen, Lokfyrb. K. Johansen er Suppleant.

Formandens Adresse er: Sofievej 13, 2. S. Til. Nera 1878 x, og Kassererens Herluf Trollesvej 4 A, 3. S.

Støt vor Organisation i Ord og Gerning

Nyt fra alle Lande.

Tysklands Besparelser i Tinforbruget.

Et af de Metaller, Tyskland har knappest af under Krigen, er som bekendt Tin, og det er ganske ejendommeligt at se de Metoder, man anvender, for at indføre de nødvendige Besparelser, saaledes at Forbruget bliver det mindst mulige. Der maa saaledes ikke sælges Loddetin med mere end 30 pCt. Tinindhold, og det hertil anvendte Metal maa kun fremstilles af Affaldsprodukter. Alle loddede Samlinger maa absolut kun anvendes, hvor Falsning, Nitning og elektrisk eller autogen Svejsning er uanvendelig. Det er med andre Ord forbudt at lodde med Tin, naar en af de andre Maader kan anvendes. Der gives Anvisning paa et brugbart Loddetin, som kan fremstilles af 10 Dele Tin, 80 Dele Bly og 10 Dele Cadmium. At dette sidste er tre Gange saa dyrt som Tin spiller i denne Forbindelse ingen Rolle, da det er nødvendigt at anvende det sjældne Tinnmetal til andet teknisk Brug, medens man har rigeligt af Cadmium.

En Røgviser til Skibsskorstene,

som er anbragt i en af den amerikanske Flaades Skibe, synes at være et meget praktisk Apparat.

I en mindre Kasse er der paa Skorstenens Forkant anbragt en almindelig Glødelampe, hvis Lys gennem en Linse kastes tværs over Røgen mod en paa Agterkant anbragt Plade af Selenium, der sidder i en tilsvarende Beskyttelseskasse. Fra denne Plade fører elektriske Ledninger, som fødes fra Skibets Lysnet, ned paa Fyrpladsen til et Galvanometer, hvis Viser peger paa en Skive inddelt i Felterne „Mørk“, „Mellem“, „Lys“, „Klar“. Som bekendt har Metallet Selenium den Egenskab, at dets Modstand formindskes under Belysning og omvendt. Galvanometeret vil derfor ved tyk Røg gennem Skorstenen vise høj Modstand, d. v. s. pege paa „Mørk“, og ved let Røg angive ringe Modstand, altsaa pege paa „Lys“.

Til de to Kasser — Afsender og Modtager — fører Trykluftledninger, der blæser ind i Skorstenen og holder Lampe med Linse samt Selenium-Pladen fri for Sod.

Apparatet, der har vist sig driftsikkert, vil særligt have Betydning for Orlogsskibe, men kan muligvis ogsaa finde Anvendelse ved Land-Anlæg, hvor Røgudvikling er forbudt.

Transportabel Elektromotor til Robaade.

Den transportable Paahængsmotor har faaet en Konkurrent i en let haandterlig Elektromotor, der paa et Øjeblik kan sættes paa Hækken af et almindeligt Rofartøj. Motoren, hvis Omdrejningshastighed er meget høj — 3000 pr. M. — er anbragt dierkte over Drivakslen, som er indesluttet i et teleskopisk Rør, saaledes at Skruen kan indstilles til den rette Dybde under Vandets Overflade. Skruen drejes gennem en modificeret Snekkebevægelse, som nedsætter

Skruens Omdrejningsforhold betydeligt, og oven over Motoren er anbragt et lille, bevægeligt Styrerat, der styrer Fartøjet ved at kaste Skruen tilhøjre eller tilvenstre eller helt rundt, hvis Baaden skal gaa modsat Vej. Hele Anlægget er lavet af en Aluminiums- og Mangan Legering, saaledes at Vægten er formindsket til det mindst mulige, hvad der vil sige, at hele Anlægget uden Batteri vejer 25 kg.

Batteriet bestaar af to 6 Volts, 120 Ampere Timers Celler, men et mindre kan ogsaa anvendes, særligt naar Baaden kun er beregnet til kortere Ture. Ved et enkelt Arrangement kan Motoren fjernes fra Drivakselen, saaledes at den kan anvendes til et andet Formaal.

En af Verdens stærkeste Isbrydere.

har for kort Tid siden begyndt sin Virksomhed paa St. Lawrencefloden. Den er bygget paa den kanadiske Afdeling af Vickers Værft i Montreal og har kostet tre og en halv Million Kroner. Længden er 89 Meter med en Bredde paa $17\frac{1}{2}$ og et Dybgaende paa 5.9 altsaa omtrent paa Størrelse med de største søgaaende Fragtdampere, som den dog overgaar i Bredden. Ganske naturligt har Isbrydere jo stor Bredde, dels fordi Deplacementet maa være rigeligt for med tilstrækkelig Virkning at kunne arbejde i Jsen, uden dog at have for stor Længde for Manøvreens Skyld, dels for at den brudte Rende kan blive saa bred som mulig. Den her omtalte Bryder, hvis Navn er J. D. Hazen, har to Dampmaskiner paa ialt 4000 HK, og kan i frit Vand gore 16 Knob og gaa glat gennem 76 cm. Is.

Den er foruden tæt siddende Spanter og Bovforstærkning forsynet med en særlig stærk Yderklædning paa 29 mm Plade samt en særlig stærk Dobbeltbund, og dens Udseende er ganske ejendommeligt paa Grund af det høje Fribord.

Store Dampkedler i amerikanske Elektricitetsværker.

Efterhaanden som Maskinenederne, specielt ved Anvendelse af Dampturbiner, bliver større og større, er man ogsaa i den senere Tid i Amerika kommet ind paa at gøre Kedlerne større.

Der er nu Udsigt til, at man vil kunne komme op paa Turbinestørrelser paa indtil 50,000 KW., og dette vil nødvendiggøre en betydelig Forøgelse af Damptrykket, hvorved man paa bedre Maade opnaar en god Driftsøkonomi end ved den stærke Overhedning, som ofte foraarsager Vanskeligheder.

Nogle fra amerikansk Side fremsatte Forslag gaar ud paa at anvende et Damptryk paa 40 Atm. og endnu mere. Rent bortset fra Økonomien vil man ogsaa, især i større Byer, blive tvunget til at udnytte Pladsforholdene saa meget som muligt, og man maa da gribe til det Middel at bygge Kedler med meget stor Hedeflade; der skal saaledes allerede være udført Kedler paa 2200 m² Hedeflade (exkl. Overheder og Ekonomiser) og med Damptryk indtil 24.5 Atm., og Resultatet skal have været tilfredsstillende.

Tysk Pandemetal.

Paa Grund af Metal-mangel har man i Tyskland gjort sig store Anstrengelser for at fremstille Legeringer helt uden eller under alle Omstændigheder med et meget ringe Kobberindhold. Ifølge det amerikanske Blad „Machinery“ er det saaledes lykkedes Tyskerne at fremstille et Lejemetal med et meget ringe Kobberindhold og lige saa lidt Tin, som skal være i Besiddelse af de samme gode Egenskaber, som de bedste Bæreløjer. Legeringen skal bestaa af 3,3 pCt. Kobber, 12 pCt. Bly, 21,3 Tin og 63,4 pCt. Zink. Det sidste Metal, hvoraf der jo som bekendt er rigeligt forhaanden, har jo under Krigen spillet en fremragende Rolle i Metalindustrien. Legeringen fremstilles ved at smelte Rødgods og derefter tilsætte Tinnet og Blyet, og først derefter den nødvendige Zinkmængde, som, før det sættes til den smeltende Blanding, forvarmes til omtrent 400 Gr. F. Legeringen skal være meget haard og skal have givet gode Resultater i Praksis.

Til Medlemslisten.

Overført fra D. S. og M. F.: Lokfyrb. Thorvald Jensen, Gb.

Optaget i D. L. F.: Lokfyrb. J. E. Frederiksen, Gb.

Rettelse til Adressefortegnelsen.

Expeditionens Adresse er nu: Lokomotivfører Alf Olsen, „Siesta“, Solvej, Helsingør.

Under Nyborg Lokfyrb. Afd. rettes Formandens Adresse til: Søndergade 36, St. Nyborg.

Personalia.

Navneskifte:

Lokfører F. C. Olsen, Østerbro, hedder Ferdinand Charles Tankmar fra 2.—10.—17.

Afskediget efter Ansøgning:

Lokfører A. A. Munch, Aarhus H., paa Grund af Alder med Pension fra 31.—12.—17.

16. Oktober 1917.

Forflyttet efter Ordre:

Ingeniørassistent under 17. Lkl., B. Suaning, Maskinkontoret, til 2. Distrikt, Maskintjenesten, Aarhus.

1. November 1917.

Kgl. udnævnt til Lokomotivmester efter Ansøgning:
Lokformand F. Eriksen, Fredericia, i Fredericia.

Forfremmet til Lokomotivfører:

Lokfyrbøder A. Larsen, Esbjerg, i Brande.

Forflyttet efter Ansøgning:

Lokfører R. P. Lyngkilde, Struer, til Brande.
Lokfyrbøder C. E. L. Rasmussen, Esbjerg, til Odense.

Forflyttet efter Ordre:

Lokfører H. C. Soele, Bramminge, til Brande.
— J. S. Christensen, Bramminge, til —
Lokfyrbøder J. N. Smidt, Bramminge, til —
— R. H. A. H. Larsen, Bramminge, til —
— A. Bentsen, Bramminge, til —



Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

Den mest økonomisk og let teste Maade at bruge Husholdningssæbe paa. Faas overalt.



HAFNIA

Samlet Forsikringsbestand
over 275 Mill. Kr.

Samlede Garantimidler
over 75 Mill. Kr.

Emanuel Møller & Co., Vinhandlere,

St. Pederstræde 34 og 36 (ved Vestervold).

Telefoner 4518—2897

Kvaliteten gør Udslaget.

Ved nye Etableringer og eventuelt Skifte af Leverandør vil d'Hrr. Købmænd ikke blive skuffede ved at træde i Forretningsforbindelse med os. Som Grund for dette anføres, at vi siden Etableringsaaret 1895 har opnaaet en meget betydelig Omsætning.

Nørrebros Vinimport

ROBERT BERTHELSEN

Stort Lager af 1ste Klasses Vine & Spirituosa. - - Billigste Priser.

Nørrebrogade 178.

Tlf. Taga 1300

Billigste Priser.

Vesterbros Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres FODTØJ

Leverandør i Forretningen grundlagt 1879.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Redaktion: Vesterbrogade 98 a², Kjøbenhavn B. tlf. Vester 2895 v.
Abonnementspris: 2 Kr. 50 Øre aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Ekspeditioner: { For Kjøbenhavn: C. Hansen, Sommerstedgade 22², Telefon Vester 4011.
For Provinsen: L. Rasmussen, Haas Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.

Damer!

Hattene pyntes gratis.

Vi har nu fremlagt vore Straahatte til Damer og Børn. Billigste Priser paa Pladsen. Kun i Partivarehandelen. Frederiksborggade 1 (lige overfor Rosenborggade.)

Ryg

CREMO
Tobak.

Kolonialforretningen,

25 — Ægirsgade — 25

Ægte holl. Java-Kaffe

Kolonial og Material

☐ ☐ ☐ Georg Bestles Vine. ☐ ☐ ☐

P. ANDERSEN. Tlf. Taga 220 x.

Konfektkældereren

Vesterbrogade 16

Største Udvalg i Konfekt og Chokolade.

Tlf. Vester 2504 x

35 Vestergade 35

o o o Ved Siden af „Bristol“

Er Københavns billige Kaffelager.

Husk dobbelt Vægt gives af alle Kvaliteter, for derved at bevise vore billige Priser paa vor extra Kvalitet, som sælges til vore almindelige Butikspriser 45 à 49 Ø. pr. 1/8 Kilo.

Ordre pr. Telefon inden 12 expederes samme Dag.

Abonner paa

SOCIAL-DEMOKRATEN

Abonnement:

Pr. Kvartal 3 Kr. 90 Øre.
- Maaned 1 - 30 -
- Uge 30 -

Kontorer:

N. Farimagsgade 49
Telefon Central 1395 og 7495

Modefor retningen „Lilli“,
GODTHAABSVEJ 55

Tlf. 887 y. Tlf. 887 y.
DAME- OG BØRNEHATTE.

Sengeudstyrs- Lageret,

Nørrebrogade 158,
Hj af Thorsgade

5 Min. fra Slangstrupbanen
5 Min. fra Nørrebro Station.

Dyner
Uldtæpper
Vattæpper
Pudevaar
Dynevaar

samt **Gardiner**
(mindst 100 Mønstre).

Fjer renses — **Vaar** vaskes.
Vaar syes og stoppes gratis.

Filial: **Ryesgade 75.**

Bekendtgørelse

til Dansk Lokomotivforbunds Medlemmer.

Det meddeles de ærede Medlemmer, at der er aabnet 1ste Klasses Møbelmagasin, hvor de erholder 10 pCt. foruden en yderst billig Pris paa alle Møbler. Ratebetaling kan indrømmes.

Ærbødigst

Snedkermester **Anton Dam,**
2 Enghavevej 2 (Hj. af Vesterbrog.)

Ægirsgades
MEL- & GRYNLAGER

anbefaler sig med alt i

Mel, Gryn og Foderstoffer.

Smaa Priser. Gode Varer.

S. Chr. Petersen, Ægirsgade 36.

Husk

Hørkram- & Detailhandel

Vedbækgade Nr. 10.

Udsalg af Kul, Koks og Brænde.

- Aldrig ekstra gode Kvaliteter -

Telf. Taga 922 x.

Johannes Nielsen

Sdr. Boulevard 59,
fører altid det bedste i

Trikotage og
Manufaktur

Autoriseret Leveran-
dør til Varelatteriet.
Telefon Vester 1175 v.



H. P. HILLEBERG

SKRÆDERFORRETNING

98 FALKONERALLE 98

Garanti for god Pasning og flot Snit
Stort Udvalg i nye og moderne Stoffer
Telf. Nora 1798 x.

Vesterbros

Ostebod

Istedgade 118.

Stort Lager. Billigste Pris
Tlf. Vester 767.

Eldorado

anbefaler sig med alt til sit Fag af
fyldte Ting til Julen.

Søndre Boulev. 51

Amagerforretningen,

23 Ægirsgade 23

anbefaler sig med

1ste Klasses Frederiksværkkartofler.

Friske Grøntsager og fineste Frugt

— til Dagens billigste Priser. —

Varerne bringes overalt.

R. E. Nielsen. Tlf. Taga 127 y.

Alle bør besøge

Kjole- og Bluselageret

Istedgade 67 1. t. h.

Kjoler, Bluser, Børnekjoler Uld,
Silke, Floneller.

Bestillinger modtages

Smaa Priser.

ENGBELSK SPISESTUE

Smuk, lys Eg., komplet,..... 500 Kroner

Moderne Eg. Spisestue..... 250 —

BJELKES ALLE 18 St. o. O.

Læderhandel, Ærøvej Nr. 2 anbefales.