



22. Aarg. Nr. 21.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN

2. November 1922.

FREDSLUTNINGEN VED DE PRIVATE JERNBANER. DEN SVENSKJE JERNBANESTREJKE.

Det sidst fremlagde Mæglingsforslag i Jernbanekonflikten blev godkendt af begge Parter ved et Møde Lørdagen den 21. Oktober. Arbejdsgiverne erklærede, at dette Forslag ikke var egnet til at fjerne de Betænkeligheder, som fra deres Side rettedes mod Kommissionens tidligere Forslag, men at man for Samfundsfredens Skyld godkendte det. Arbejderparten meddelte kort og godt, at Forslaget af de deraf direkte berørte Medlemmer ved Afstemningen blev vedtaget med en lille Majoritet. Det er til Hæder for denne Part, at man ikke benyttede de saa ofte misbrugte Samfundsinteresser, ellers kunde man sikkert med lige saa stor Grund som Modparten have paaberaabt sig disse, skriver »Signalen«.

Det svenske Jernbane-Forbunds Blad skriver videre:

Som det var at vente, har man i Pressen skænket den trufne Overenskomst en vis Opmærksomhed. Fra flere Sider har man gjort gældende, at det for Personalet var ensbetydende med en Fiasko, medens man fra anden Side har villet gøre den til den første Jernbanestrejke i Verden som lykkedes. Som sædvanlig i alle Krige-saa vil maaske begge Parter tilskrive sig Sej-

ren. Hvorledes Resultatet bliver ved en Bedømmelse af Overenskomstens Indhold beror for en stor Del paa, hvor meget eller hvor lidt man kender af de Forhold, hvoraf Striden opstod.

For vort Vedkommende skal vi villigt indrømme, at ser man rent talmæssigt paa Overenskomsten, saa indeholder den naturligvis ikke nogen overvældende Sejr for Arbejderparten, endskønt den heller ingenlunde i den Henseende kan kaldes en Fiasko. Der er imidlertid andre Forhold, som maa tages i Betragtning, naar man skal afgive et rigtigt Skøn om Overenskomstens virkelige Indhold.

Forinden vi gaar ind paa den Side af Sagen, kan det være paa sin Plads i nogen Grad at berøre det taktiske Moment i Overenskomst nu, eller noget senere. Mange har sikkert den Opfattelse, at havde Striden faaet Lov til at løbe endnu nogle Uger, var Overenskomsten rent økonomisk bleven fordelagtigere for Arbejderparten. Vi paatalte ogsaa i forrige Nummer den Maade, paa hvilken man fra en vis Side vilde søge at skabe Mistro mod Personalets Ledere.

Det bedste Svar paa disse Forsøg ligger i det Faktum, at Personalet ved den Jernbane, hvor man gjorde gældende, at Stillingen skulde være svag, med en ikke saa lille Majoritet stemte »Nej« til det

fremsatte Forslag. Vi har ogsaa den bestemte Opfattelse, at Stillingen paa Arbejdsgiversiden nu var saadan, at man der var betydelig mere opsat paa en Overenskomst just nu, end man mulig var paa Arbejdersiden. Denne Omstændighed talte naturligvis for, at Strejken maaske burde fortsættes endnu en Tid for at skabe Betingelser for en fra et Personalesynspunkt i alle Henseender tilfredsstillende Overenskomst. Hertil bør imidlertid bemærkes, at det i Længden indeholdt en Risiko at forkaste det ene Forslag efter det andet, som fremsattes. Omend man indtager en aldrig saa stærk Stilling, bør man være forsigtig i saa Henseende. Dette saa meget mere som den Overenskomst, som nu blev tilbudt, var saa tilpas hæderlig, at der ikke kunde blive Tale om nogen Underkastelse, ligesom det ogsaa var af den største moralske og principielle Betydning, at en Overenskomst kom i Stand under Forhold, der markerede fuldstændig Sammenhold og ubrutt Kampvilje blandt Personalet.

Vi sagde ovenfor, at den rent økonomiske Side af Overenskomsten ikke kunde anses for synderlig lys, og dog er den heller ikke saa aldeles daarlig, som man fra forskellig Side vil gøre gældende, hvilket nogle hastige Overslag viser.

Man har fra Arbejdsgiverhold paa-staaet, at en Imødekommen af de af Personalet opstillede Fordringer vilde medføre en Merudgift for samtlige private Jernbaner af ca. 8 Mill. Kr pr. Aar mod, hvad Forvaltningerne vilde give. Da nu Overenskomsten omfatter et Tidsrum af 2½ Aar, bliver Differencen saaledes for denne Tid ca. 20 Millioner Kr. — Alt med Udgang fra nuværende Pristal.

Gennem den nu trufne Overenskomst har Personalet faaet tilkendt en Forhøjelse af Dyrtidstillægget udover Forvaltningernes Bud, som for dette Tidsrum beløber sig til over 6 Millioner Kr. Den fra 1. Juli 1923 bestemte Omregulering af Stedstillægene kan ikke nu opgives i Tal, men hvis man gaar ud fra, at Grundlaget i stort Omfang er givet gennem en Til-

pasning af de efter nøje Beregning fastsatte Stedstillæggrupperinger for Statens Jernbaner, saa kan man beregne, at denne Regulering vil komme til at tilføre Personalet ca. 3 Millioner i Overenskomsttiden. Heraf fremgaar, at af den til 20 Millioner beregnede Difference mellem Parterne har Personalet reddet ca. 9 Millioner, medens Forvaltningerne tjener omkring 11 Millioner ved ikke fra Begyndelsen at imødekomme Personalets Krav. Naturligvis vil vi ikke fortie, at af de Beløb, som Personalet nu erholder, var omkring 2 Millioner Kr. pr. Aar tilbudt ved det Kihlmarska Forslag i Juni.

Som man ser stiller det økonomiske Resultat sig ingenlunde saa aldeles nedslaaende. Særligt hvis man tager i Betragtning hvad der er ofret af Parterne under Strejken. Et Aftenblad har regnet med, at for Personalet beløber Omkostningerne sig, saavel direkte som indirekte til ca. 2 Millioner Kroner. Hvis man akcepterer dette Tal, som ingenlunde er for lavt, saa fremgaar det i alle Tilfælde, at med de Fordele, Overenskomsten giver, saa har denne Part i alle Fald Krigsomkostningerne fuldt dækkede, endda en Del over. Hvorledes stiller det sig i denne Henseende med Arbejdsgiverne? Det kunde maaske være et Emne for et i Sagen interesseret Blad at søge at bringe Klarhed i.

Imidlertid er det, som vi allerede har nævnt, mindst i Spørgsmaalet om den økonomiske Gevinst, at Strejkens og Overenskomstens største Betydning ligger. Denne er at finde i et helt andet Plan. Dette kan forekomme ejendommeligt for udenforstaaende, da det ellers maatte anses for givet, at det kun er i den rent økonomiske Side af en Overenskomst, man bør søge Strejkens Resultat. For Jernbanemanden og særlig de mere interesserede, hvilke i den senere Tid er fulgt med i Udviklingen af Forholdet mellem Arbejdsgiver og Personale ved vort Lands private Jernbaner, staar det imidlertid klart, at Personaleorganisationerne gennem denne

Kamp har vundet noget, som vanskeligt kan omregnes i Kroner og Ører. De har nemlig paa lysende Maade hvydet *deres ligeberettigede Stilling som Part*. De har sikkert baade indenfor Arbejdsgiverkredse og paa andre Steder skaffet sig den nødvendige Respekt, uden hvilken det i Længden bliver umuligt for en Arbejderorganisation at varetage sine Medlemmers Interesse. Frem for alt har man faaet Lejlighed til at vise baade sig selv og andre, at naar det gælder, kan det organiserede Jernbanepersonale i vort Land præstere et Sammenhold, Udholdenhed og Kampvilje, der ikke staar tilbage for nogen anden Arbejdergruppe i Verden. Hvad det betyder at faa dette konstateret, ved den meget vel, som har faaet Lejlighed til at se, hvorledes Arbejdsgiverne i den senere Tid mente, de kunde behandle dette Personale. Den Sejr, som er vundet ved, at man i den Henseende har faaet Luften renset og faaet prøvet sine egne Kræfter, den kan visselig, som allerede nævnt, ikke angives i Kroner, men at der deri ligger den største Gevinst i Kampen og den nu trufne Overenskomst, derom er sikkert alle Jernbanemænd fuldt enige; derfor kan vi roligt overlade andre de rent løntekniske Opgørelser, de nu beskæftiger sig med.

Trods alt kan man saaledes med fuld Føje sige, at for den, som vil medtage alle paa denne Sag indvirkende Faktorer, for ham staar det klart, at de svenske Jernbanemænd *rent principielt og moralsk* har vundet en afgørende Sejr i den nu afsluttede Konflikt.

Forøvrigt haaber vi, at begge Parter gennem Kampen har skaffet sig Respekt for hinanden, og at denne Respekt for Fremtiden skal grundlægge bedre og sundere Forhold ved vort Lands private Jernbaner end der raadede for i Tiden.



SPARE! SPARE!

Teori og Praksis.

Blandt de nye Beregningsformer, den saakaldte Oversparekommission velsignede os med, er Satsen $\frac{2}{3}$ Dagpenge. Før 1.—10.—1919 havde man kun en Slags fulde Dagpenge for de forskellige Lønklasser, ved Tjenestemandsløven af 1919 indførtes fulde Dagpenge med og uden Nattillæg samt $\frac{1}{2}$ Dagpenge ligeledes med eller uden Nattillæg. Sparekommissionen fandt jo, at det ikke var nødvendigt som hidtil at yde en udstationeret Tjenestemand fulde Dagpenge i 30 Dage; men indførte en ny Sats, $\frac{2}{3}$ Dagpenge, hvilken Sats træder i Kraft efter 20 Dages Udstationering. Om selve Princippet, fulde eller $\frac{2}{3}$ Dagpenge, skal ikke her diskuteres, derimod skal blot fremholdes den vidunderlige Teori, der er anvendt ved Udregningen af hvad Staten kunde »tjene«. Jeg siger udtrykkelig »tjene« og ikke spare; thi medens man som allerede nævnt tidligere anvendte Beregningsformen: Grundbeløb + Nattillæg, saa ser man det Særsyn, at den store Sparekommission for *fulde* Dagpenges Vedkommende overfører samme Beregningsmaade, medens den for $\frac{2}{3}$ og $\frac{1}{2}$ Dagpenges Vedkommende indfører et samlet Beløb for hver af de nævnte Arter, og derefter *fradrager* Nattillæget. Anvendt i Praksis stiller denne Beregningsform sig saaledes:

For Lokomotivførere i Øjeblikket:

Fulde Dagpenge + Nattill. . . 700 + 325
 $\frac{2}{3}$ Dagp. ÷ Nattill. burde være 466 $\frac{2}{3}$
 — — — — — er kun 685 ÷ 275 = 410
 I Personalets Disfavour . . . ÷ 56 $\frac{2}{3}$ Øre

For de $\frac{1}{2}$ Dagpenges Vedkommende burde disse uden Nattillæg være. 350
 men er kun 515 ÷ 175 340

I Personalets Disfavour . . . ÷ 10 Øre

Naar Bundener naaet, d. v. s., Dyrtidstilæget er borte, bliver Satserne for Lokomotivførere:

Fulde Dagpenge + Nattillæg 500 + 250
 $\frac{2}{3}$ Dagpenge ÷ Nattill. burde

være $333\frac{1}{3}$
 — er kun $500 \div 250 = 250$

I Personalets Disfavor . . . ÷ $83\frac{1}{3}$ Øre

For de $\frac{1}{2}$ Dagpenges Vedkommende burde disse uden Nattillæg være 250
 men er kun $275 \div 150 = 225$

I Personalets Disfavor . . . ÷ 25 Øre

For de store Bundklasser er Forholdet endnu mere greelt, idet det ser saaledes ud:

For Lokomotivfyrbødere i Øjeblikket:

Fulde Dagpenge + Nattillæg 600 + 250
 $\frac{2}{3}$ Dagp. ÷ Nattillæg burde

være 400
 — er kun $570 \div 275 = 295$

I Personalets Disfavor . . ÷ 105 Øre

For de $\frac{1}{2}$ Dagpenges Vedkommende burde disse uden Nattillæg være 300
 men er kun $425 \div 175 = 250$

I Personalets Disfavor . . ÷ 50 Øre

Naar Dyrtidstillægget er borte, og dermed det Grundlag Sparekommissionen har regnet med er naact vil Satserne for Lokomotivfyrbødere være:

Fulde Dagpenge + Nattillæg 400 + 200
 $\frac{2}{3}$ Dag. ÷ Nattillæg burde

være $266\frac{2}{3}$
 — er kun $400 \div 250 = 150$

I Personalets Disfavor . . ÷ $116\frac{2}{3}$ Øre

For de $\frac{1}{2}$ Dagpenges Vedkommende burde disse uden Nattillæg være 200
 men er kun 150

I Personalets Disfavor . . ÷ 50 Øre

Kommentarer hertil er overflødige, Tallene taler for sig selv. Kun skal her siges, at man jo saa ofte har modtaget en eller anden trykt Ordre, og blot nogle faa Dage efter modtaget Rettelse dertil, fordi man i Generaldirektoratet har fundet Fejlen, det er da ubegribeligt, at man fra Administrationens Side ikke har fundet Anledning til at søge dette underlige Forhold ændret; thi allerede i Januar, kort efter at Ordre H. 302 var udsendt, henledtes Op-

mærksomheden herpaa. Imidlertid er Spørgsmaalet taget op af Organisationerne og der naas forhaabentlig en Ændring heri.

Af andre Ting, hvorpaa Sparekommissionen lagde sin klamme Haand var Rangergodtgørelsen. Selv om det ganske vist lykkedes Organisationen at bjerger en Del af denne i Land, vil Forholdet dog blive det, at naar Dyrtidstillægget er bortelimineret vil de Lokomotivfyrbødere, der forretter Tjeneste paa eenmandsbetjente Rangermaskiner være ringere stillede end for den nye Lønningslov; thi disse vil da faa en Rangergodtgørelse paa 12 Øre pr. Time og en Nattimegodtgørelse paa 25 Øre pr. Time, medens de før 1.—10.— 1919 havde henholdsvis 12 Øre og 30 Øre, og da den nye Lønningslov jo ellers skulde betyde Fremgang, kommer det Spørgsmaal let paa Læben, om ikke Sparekommissionen i sin Spareiver har beskaaret Personalet stærkere end det paa Besparelser raahende Venstreparti egentlig af Hjertet havde tænkt sig, et Spørgsmaal som vel egentlig bør besvares med ja. Det er jo en velkendt Sag, at den ægte agrariske, tjenestemandsfjendske Gruppe indenfor Venstre repræsenteres af Hr. Pinstrup, og Hr. Pinstrup har som bekendt hjemme i det nordlige Jylland, det var derfor at forventes, at disse — Pinstrupperne — i deres Hjemegn vilde vise den sande og virkelige Sparemani, hvor glædeligt maa det da ikke siges at være, at det er lykkedes Personalet ved de norrejydske Privatbaner (Aalborg Privatbaner) at gennemføre Lønningsbestemmelser, hvori indeholdes Beregningsformer, der i nogle Tilfælde stiller Personalet gunstigere end Statsbanernes Personale, specielt Lokomotivpersonalet, efter Sparekommissionens Behandling. Som bekendt er Kørepengene pr. Dogn ved Statsbanerne begrænsede til et Maksimum af $\frac{2}{3}$ af fulde Dagpenge uden Nattillæg, ganske vist er Maksimumsgrænsen i Øjeblikket $\frac{3}{4}$, men det er jo kun en Overgangsbestemmelse. Ved de omtalte Privatbaner findes ingen Maksimumsgrænse,

der kan Kørepengene pr. Døgn stige til fulde Dagpenges Størrelse, hvilket atter vil sige, at dersom Dyrtidstillæget den 1. Oktober 1923 beholder sin nuværende Størrelse, vil Statsbanerne yde en Lokomotivfører 466 Øre i Kørepenge for et helt Døgn, medens det tilsvarende Beløb for Privatbanens Vedkommende vil være 510 Øre. Naar Dyrtidstillæget engang er bortelimineret, vil den samme Godtgørelse ved Statsbanerne være 333 Øre, ved det den omtalte Privatbane 360 Øre.

Hvad angaar den omstridte Ranger-godtgørelse er Forholdet det, at medens denne ved Statsbanerne er sat til 50 pCt. af Kørepengene, er den ved Privatbanen sat til 75 pCt. Følgen heraf bliver, at en Lokomotivfører i Øjeblikket hos Statsbanerne faar en Godtgørelse af 15½ Øre pr. Time, hos Privatbanen 21 Øre, Lokomotivfyrbøderen ved Statsbanerne 12½ Øre, ved Privatbanen 17¼ Øre. Naar Dyrtidstillæget er borte saa de rene Grundtal er naaet, vil Forholdet være for Lokomotivfører, henholdsvis Lokomotivfyrbøder, ved Statsbanerne 12 Øre og 9 Øre pr. Time, ved Privatbanen 15 Øre og 12 Øre.

Stillet overfor saadanne Kendsgerninger er det forstaaeligt, at det forhen stillede Spørgsmaal: har Sparekommissionen i sin Spareiver ikke beklippet Personalet stærkere end »Spareministeriet« havde haabet, melder sig, og Ministeriet, som ser en Velsignelse i flere Sparekommissioner, burde overfor disse Kendsgerninger, der ikke just tjener til Gunst for den af Venstrepartiet saa ofte førte Tale om Staten som den gode Arbejdsgiver, være konsekvent og gennemføre Ændringer i Tjenestemandsløven med dertil sluttende Bestemmelser, saa man i hvert Fald kan se, at selv om der er Tendens og stærke Ønsker om Besparelser baade her og der, saa vil det ikke byde Statens Personale hverken Urimeligheder eller ringere Vilkaar end dets egne Tilhængere kan gaa med til ved deres Privatbaner.

TANKER OM DE SVÆRE ILTOGSLOKOMOTIVERS UDVIKLING.

Ved Otto Bendixen.

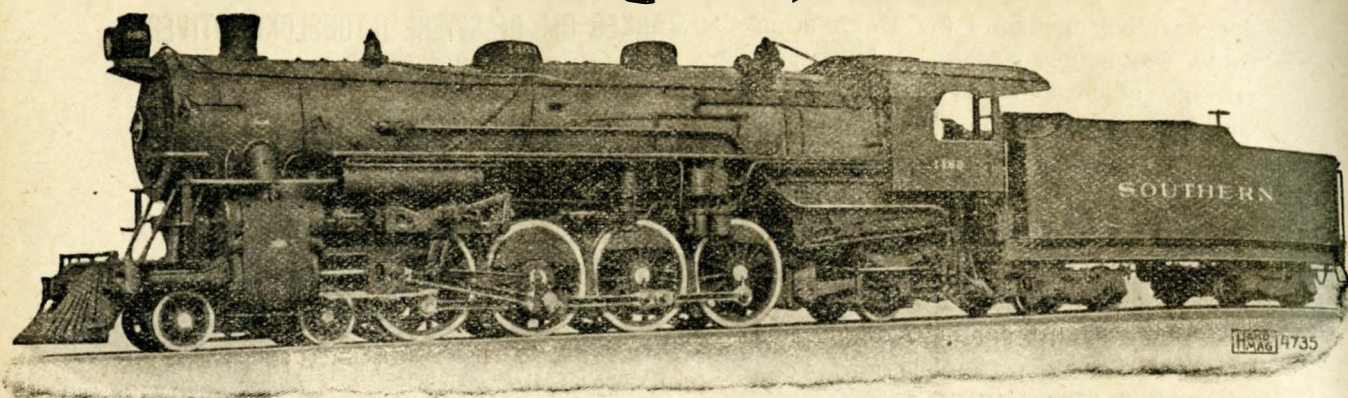
(Fortsat).

Skønt de Erfaringer, der ved Iltogslokomotiver er høstet med enkelt forreste Løbeaksel og Krans Truck er ret gode, saaledes som de talrige Efterbestillinger paa den østrigske 1 C 1 og 2 C 2 (111 Stk. fra 1908—18) og den saksiske 1 D 1 Type (15 Stykker siden 1918) beviser, saa nærer man dog hyppigt Mistro mod denne Akselanordning. Man kommer til 2 D 1 Type, som ved smalsporede Lokomotiver siden den første Udførelse til Ny-Zeeland omkring 1908 hyppigt er blevet udført til Sydafrika. Alle disse Udførelser er for 1067 mm Spor og besidder derfor kun smaa Drivhjul.

Det første normalsporede 2 D 1 Iltogslokomotiv (Mountain Type) er fremstillet 1913 af American Loc. Co. til Chicago-Rock Island og Pacifik Banen. Drivhjulsdiameteren er 1753 mm. Ristefladen 5,83 m², Adhæensionsvægten $4 \times 25,5 = 102$ t og den bageste Løbeaksels Akseltryk 23,5 t. Et lignende Lokomotiv til Southern Ry, bygget 1917 af Baldwin viser Fig. 19.

2 D 1 Lokomotiverne viser naturligvis 2 C 1 Typens Vanskeligheder i forøget Grad: overordentlig højt Akseltryk paa den bageste Løbeaksel, som ovenfor angivet 23,5 t, og stor Længde af Kedelrørene, efter ovenstaaende Eksempel 6706 mm o. s. v. Det var altsaa her endnu mere end ved 2 C 1 Typen ønskeligt at skaffe Afhjælpning, og der skal i det følgende vises som et Eksempel, hvorledes det er muligt at bygge et Iltogslokomotiv med ualmindelig Præstationssevne under videst mulig Undgaaelse af de skildrede Ulemper.

Som Grundlag for Udkastet tjente Forfatteren de badensiske Statsbaners sidste Bestilling fra Efteraaret 1915 paa et 2 C 1 4 cyl. Compound Overheder Iltogslokomotiv.



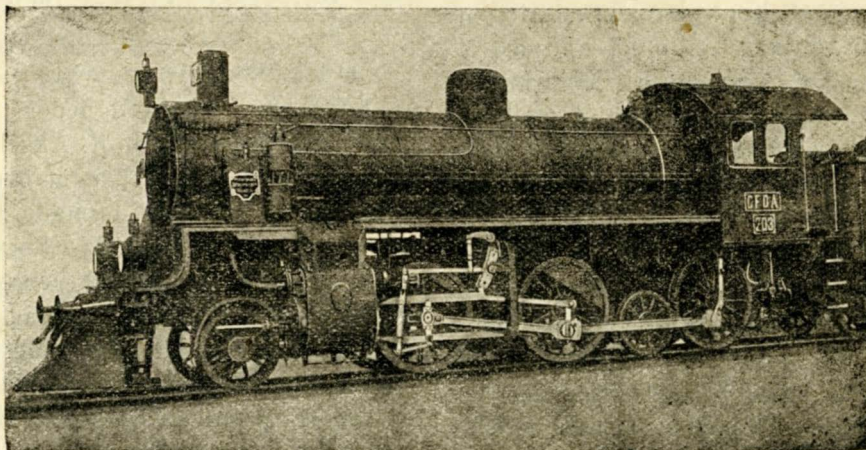
„Hanomag Nachrichten“.

Fig. 19. Southern Railways (Nordamerika) 2⁶DT "Twilling" Overheder Iltoglokomotiv. Bygget 1917 af Baldwin i Philadelphia.

tiv, hvis Drivhjul skulde være 2100 mm i Diam. Som Præstationsprogram var foreskrevet, at Lokomotivet skulde være i Stand til at befordre et Tog paa 52 Aksler og 525 t Nyttvægt ad lige Bane med Modvind 5—6 m pr. Sek. og med en Hastighed af vedvarende 100 km i Timen og paa en 4 km lang Stigning af 5,38 : 1000 vedligeholde en Kørehastighed paa 70 km.

Hovedopgaven saa Forfatteren nu deri at finde et Middel til det mest mulige at allaste den bageste Løbeaksel og give Kedlen en utvungen Form ved meget stor

Ristellade. Forfatteren har her optaget en Tanke af Hr. *Baurat Metzeltin*, som denne har virkeliggjort ved de af Lokomotivfabriken i Hannover i 1910 leverede 1 C Overheder Persontoglokomotiver til Bagdadbanen (Fig. 20). Det drejede sig den Gang om en Bestilling af den Anatoliske Jernbane, som ogsaa ledede Driften af Bagdadbanen og stod under tysk Indflydelse. Da 1 C Lokomotiverne imidlertid kørte paa ældre Overbygning med kun 13,5 t Akseltryk, men senere efter Forstærkning af Overbygningen saa vidt



„Hanomag Nachrichten“.

Fig. 20. Bagdadbanens 1 G Overheder Persontoglokomotiv med indskudt Bæreaksel. Konstrueret og bygget 1910 af Hanomag.

Hovedmaal:

Drivværk	540 / 630 / 1500 mm.	Hedeflade	130,9 m ²
Hjulstand	7250 mm.	Tom Vægt	52,9 t.
Risteflade	2,19 m ²	Adhæsiionsvægt	(46,5) 40,5 t.
Damptryk	12 Atm.	Tjenstvægt	588,5 t.

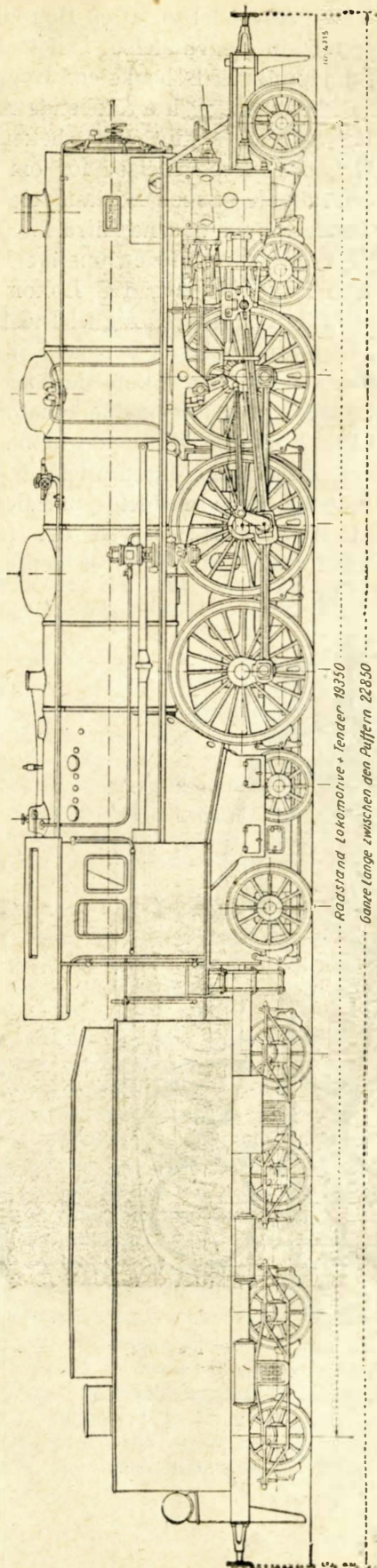


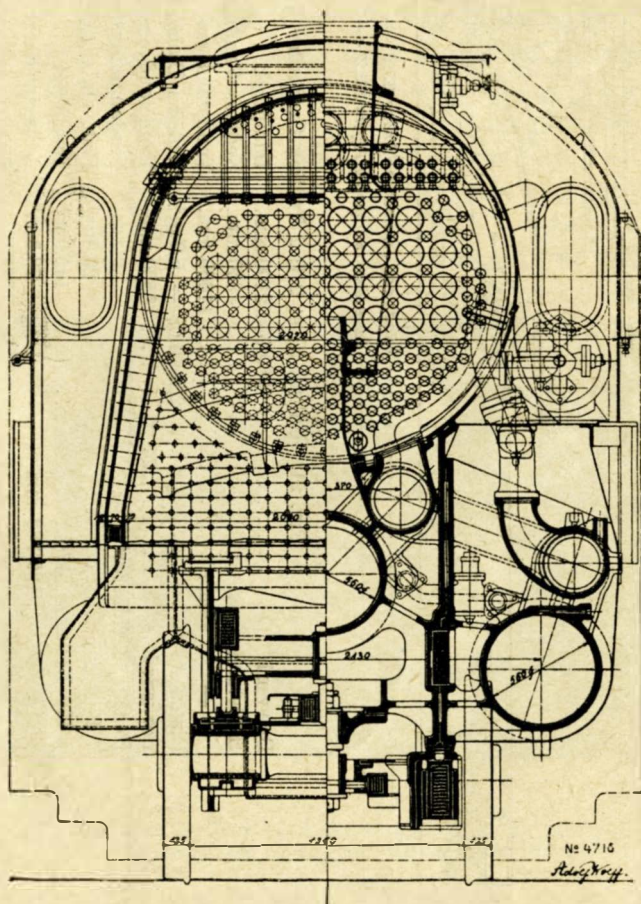
Fig. 21. Udkast til et 2 C. 2 Trilling Overheder Htogs Lokomotiv.

Drivværk	3 × 560/630/2100 mm.	Damptryk	15 Atm
Hjulstand, fast	4360 mm.	Kedlens Vandindhold ved 150 mm	} ca. 9,0 m ³
— samlet	11660 mm.	Vandstand over Fyrkasseløftet	
Risteplade	2,4 × 2,08 = 5,0 m ²	Kedlens Damptrum ved 150 mm	} ca. 5,0 m ³
Rørlængde	5500 mm.	Vandstand om Fyrkasseløftet	
Hedellade, ildberørt :		Fordampningslade	11,5 m ²
Fyrkasse	20,0 m ²	Fødevandsforvarmerens Hedell., dampberørt	15,2 m ²
17 9 Kedlerør, 47/52 mm Diam.	145,0 m ²	Tom Vægt	91,0 t.
34 Rørrør, 125/133 mm —	73,5 m ²	Adhæsvægt	52,5 t.
		Tjenstvægt	101,0 t.
Overheder	238,5 m ²	Tenderens Tjenstvægt	64,0 t.
	82,0 m ²	Vandindhold	31,5 m ³
Samlet Hedellade	320,5 m ²	Kulindhold	7,0 t.

muligt skulde udnytte et Akseltryk paa 15,5 t foreslog Hr. Baurat Metzeltin Anvendelsen af en Bæreaksel, d. v. s. en Løbeaksel mellem den anden og tredje koblede Aksel, hvilket løste Vanskeligheden paa en teknisk uangribelig Maade. Det blev muligt ved senere Fjernelse af Bæreakslen og uden Tilføjelse af en særlig unyttig Ballast at forøge Adhæensionsvægten og nyttiggøre den forøgede Vægt af Akselbelastningen til Forøgelse af Kedelhedelladen. Bæreakslen var en normal Løbeaksel, som senere kunde tjene til Erstatning for muligvis beskadiget forreste Løbeaksel. De saaledes udrustede Lokomotiver har udmærket bestaaet deres Prøve. Iøvrigt finder man Anvendelsen af en Bæreaksel allerede ved de belgiske Statsbaner i 1874 byggede C Tenderlokomotiver Litra 3. Ved disse Lokomotiver

havde Anvendelsen af en Bæreaksel imidlertid sin Begrundelse i det daværende Standpunkt af Løbeakslens Bygningsform (Bisseltruck og kurveløbende Adamsakser var endnu kun lidet bekendt) og i Belpaires Bestræbelser for om muligt at anvende de samme Bestanddele som til C Tenderlokomotiverne Litra 2.

Paa Grund af de gunstige Erfaringer med Bagladbanens 1 C Lokomotiver besluttede Forfatteren sig til Indskydningen af en svagt belastet normal Løbeaksel tæt bag ved den tredje koblede Aksel, og som kunde faa den fornødne Sideforskydelighed. Forinden vi nu skal komme ind paa den fremkomne Lastfordeling skal i det følgende først meddeles om Beregningen af Hovedmaaleren ved det fremkomne 2 C 2 Lokomotiv, som er gengivet i Fig. 21 og 22.



„Hannover Nachrichten“.

Fig. 22. Udkast til et 2 C 2 Trilling Overheder Iltoglokomotiv. Tværsnit.

SIGNALERNE

Som bekendt lykkedes det Organisationen ved Forhandling med Generaldirektoratet den 4. Februar at faa imødekommet vort Ønske om at Lokomotivførererkredsen fik Ret til at udpege Lokomotivførere til Signalkommissionerne. Dette Ønske var jo af gammel Dato og vi haaber, at denne Imødekommen skal vise sig at være til Gavn for alle Interesserede, thi nu ved alle Lokomotivførere, hvem de kan henvende sig til naar de har noget paa Hjertet angaaende Signalerne. Det skal dog ikke hermed være sagt, at Lokomotivførerne bør afholde sig fra at paaføre deres Rapport Bemærkninger angaaende Mangler eller Fejl ved Signalerne eller undlade at fremsætte Ønsker eller Forslag ud fra den Forudsætning, at der dog ingen Hensyn tages til saadanne Bemærkninger. Eller man siger, at det maa den Lokomotivfører om som deltager i Signalkommissionens Møder, thi det maa være alles Pligt at henlede Opmærksomheden paa mulige uheldige Forhold i den omhandlede Retning.

Det er selvfølgelig udmærket, at man ved Samtaler med den Lokomotivfører som tilkaldes til Signalkommissionsmøder kan henlede Opmærksomheden herpaa, men det er dog indlysende at jo flere Førere der fører Bemærkninger paa sin Rapport om Fejl eller Ønskeligheden af Ændringer desto større Vægt kan vor Repræsentant kræve saadanne Ting gennemført, hvorfor jeg henleder Førernes Opmærksomhed paa dette Forhold og henstiller at de paa deres Rapport anfører Bemærkninger angaaende Mangler eller Fejl ved Signalerne.

Ved Forhandlingen med Generaldirektoratet blev der fremført adskillige Tilfælde som gjorde det ønskeligt at faa en fastere Form for Lokomotivførernes Deltagelse i Signalkommissionsmøderne, og jeg husker, at jeg fremdrog en Sag fra Kværkeby, hvor jeg i første Halvdel af November havde skrevet om forskellige Ændringer ved derværende Signaler, ligesom jeg henstillede, at det fremskudte Signal i den vestlige Ende snarest blev tændt da en der opført Vejbro tog Udsigten fra Hovedsignalet, saaledes at man indenfor Bremsseafstand kørte flere Hundrede Meter uden at kunde se Signalet. Da jeg efter Forhandlingen heller ikke hørte noget om denne Sag indsendte jeg i April Maaned atter en Skrivelse. Dette bevirkede, at min i November indsendte Skrivelse kom frem i Maj Maaned og Signalinspektøren havde skrevet, at han kunde tiltræde de ønskede Ændringer og vilde foranledige at det blev udført. Endelig lysnede det, tænkte jeg, men nej, saa rask gik det ikke. Daglig spejdede jeg, men

forgæves. Den 5. Juli kom Telegrafmesteren hen til mig, medens jeg holdt i Roskilde, og spurgte mig, om det saa var godt i Kværkeby, hvortil jeg svarede at der endnu ikke var lavet noget. Hertil bemærkede Telegrafmesteren at det var en Maaned siden at han havde sendt Formanden Sagen med Ordre til at udføre de foreslaaede Ændringer. Nu skulde man have Lov til at gaa ud fra, at Telegrafmesteren herefter øjeblikkelig vilde sørge for Arbejdets Udførelse, men først den 26. September blev det fremskudte Signal tændt. De andre Ændringer er endnu ikke, da dette skrives, helt gennemførte.

Sagen ligger saaledes: Først havde Signalinspektøren Sagen fra November til Maj, hvorefter den er overgivet til Telegrafmesteren. Derpaa har Formanden Sagen liggende fra først i Juni til sidst i September før der gøres noget ved Sagen.

En saa utilgivelig Ligegyldighed over for vore Signaler, der har saa overordentlig stor Betydning for Sikkerheden kan vi ikke finde os i. Vi maa i Fremtiden gaa til Generaldirektoratet for at faa saadanne Sager behandlet paa en sømmelig Maade, og vi maa bede vore Repræsentanter i Signalkommissionerne om, fremtidig at meddele Lokomotivførererkredsen, naar nødvendige Ændringer, der er tiltraadt, ikke bliver gennemført indenfor en rimelig Tid.

Korsør i Oktober 1922.

C. A. Lillelund.



25 AARS JUBILÆUM

Den 1. November fejrede Lokomotivfører G. O. F. Lund 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. Jubilaren blev ansat paa Centralværkstedet i København den 24. September 1896 og blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Kh. Ø. den 1. November 1897, kom ved sin Forfremmelse til 1. Kl. Lokfb. til Helsingør men kom tilbage til København ved Godsbanegaardens Aabning. L. blev forfremmet til Lokomotivfører den 1. Maj 1908 med Station i Kalundborg og efter Ansøgning forflyttet til Køben-



*A. C. C. Olsen.
København G.*



*G. O. F. Lund
København G.*



*E. P. C. Jespersen.
København G.*

1897 1 November 1922

havn igen 1. Januar 1909, hvor Jubilaren har slaaet sig til Ro.

Jubilaren har fra Foreningens første Tid deltaget med stor Interesse i Arbejdet for Fremme af Standens Interesser. Lund blev saaledes Medlem af Organisationens Hovedbestyrelse ved dennes første Omorganisering i 1901, som Lokfb. Repræsentant og forblev som saadan indtil hans Udnævnelse til Fører. Jubilaren gik da ud af Hovedbestyrelsen og der hængik nogle Aar, hvor Lund holdt sig noget i Baggrunden. I 1916 valgtes Jubilaren til Formand for Lokomotivførerafdelingen paa Gb., hvilken Tillidspost han siden har beklædt.

For en Del Aar siden var Lund i Spidsen for et Udvalg, der skaffede de københavnske Afdelinger deres Fane og dermed Organisationens første Fane. Da 10 Mands Udvalg før Lønningslovkampagnen blev nedsat, blev Jubilaren Medlem af dette, og da Delegeretmødet besluttede at nedsætte et Udvalg for at gennemføre Tanken om Anskaffelsen af et Ferie- og Rekreationshjem, blev L. som en af Tankens Fædre valgt ind i dette.

Vel i de fleste Delegeretmøder Organisationen har holdt, har Jubilaren deltaget, altid ivrig og vaagen og de senere Aar som Ordfører for Gb. Lokomotivfører Afdelings Delegerede. L. har paa forskellig Maade gennem sin Indsats i Debatten været medbestemmende ved de senere Aars Organisationsarbejde.

Vi vil bringe Jubilaren vor hjerteligste Lykønskning paa Festdagen med en Tak for hans altid varme Interesse for vor Stands Interesser og en Tak for godt Kammeratskab gennem de mange Aar.

3—13—3.

Den 1. November fejrede Lokomotivfører A. C. C. Olsen, København Gb. 25 Aarsdagen for

sin Ansættelse som Lokomotivmand. Axel Olsen blev antaget som Maskinarbejder paa Værkstedet i Kh. den 20. Juli 1896, blev ansat som Lokomotivfyrbøder 1. Novbr. 1897 med Station i København hvor han har været hele sin Lokomotivmandstid.

Jubilaren blev forfremmet til Lokomotivfører 1. April 1908 og forblev i København hvorfor man kan betragte Jubilaren som hørende til det faste Inventar paa Godshaneegaarden.

Jubilaren er godt kendt af Kollegerne for sit brede og joviale Gemyt. Han er tillige Formand for Fanebestyrelsen.

Endvidere fejrede Lokomotivfører C. P. C. Jespersen, København Gb. ogsaa sit Jubilæum som Lokomotivmand. J. blev antaget som Maskinarbejder paa Værkstedet i Kh. den 28. Januar 1895 og blev ansat som Lokomotivfyrbøder den 1. November 1897 med Station i København. Blev ved Forfremmelse til 1. Kl. Lokfb. stationeret i Struer, kom efter et Aars Forløb til Fredericia hvor han forblev til 1908 da Jubilaren ved sin Forfremmelse forflyttedes til Aalestrup. I 1910 pakkede J. atter Randselen for at vende tilbage til sit Udgangspunkt København, hvor han siden har været og hvor han har slaaet sig til Ro og fører en meget stille Tilværelse.

Paa Afdelingens Vegne bringes Jubilarene den bedste Hilsen med Ønske om alt godt paa Festdagen.

G. O. F. Lund.



HOVEDBESTYRELSESMØDET DEN 24.—25. OKTOBER 1922.

Alle var tilstede.

Punkt 1. Meddelelser fra Formanden.

Formanden referede en med Generaldirektoratet ført Forhandling angaaende Fortolkning af Anciennitetsreglerne. Sagen der er rejst paa Foranledning af Medlemmer i Sønderborg. Sagen er endnu ikke afgjort, men vil formentlig medføre en Omredaktion i Anciennitetsreglerne.

Formanden redegjorte for Aarsagen til de udsendte Cirkulærer angaaende 2 Mandsbetjente Rangermaskiner og Depotforstanderhvervet.

Angaaende Uniformsleveringen var fremsendt Skrivelse til Gdir.

Sagen angaaende Udpegning af Lokomotivførere som Medlemmer af Signalkommissionen var færdigbehandlet og indsendt til Gdir.

Om Opholdsbygningen i Ms. var ført Konferencer og udvekslet Skrivelser. Foreningens Ønsker i denne Sag er i al væsentlig imødekommet.

Spørgsmaalet om Opholdsværelserne i Strib vil formentlig blive ordnet i meget nær Fremtid.

Sagen om Raadighedstjenester ($\frac{2}{3}$ Tjenester) var behandlet i Skrivelse til Gdir. med Anmodning om Forhandling.

Der er udarbejdet en fuldstændig Oversigt over Velfærdsforanstaltninger paa Maskinerne, denne er udsendt til Afdelinger og Underafdelinger.

Der er ført Forhandling med Gdir. om Lokomotivpersonalets Opholds-, Spise- og Soveværelsernes Indretning, Montering og Renholdelse, der vil antagelig til fortsat Behandling blive nedsat et Udvalg, hvori Foreningen vil blive repræsenteret.

Om Anbringelse af Brevkasser i Lokomotivpersonalets Klædeskabe er rettet Henvendelse til Gdir. og om Anbringelse af Hovedpøller paa Brikserne til 1. Distrikt.

Der er afholdt Foredrag i København i Oktober. Foredragssrækken vil blive fortsat dels i København, dels i Aarhus, Esbjerg, Aalborg, Struer og evt. Nyborg og Fredericia.

Der er udsendt Forespørgsler til Afdelingerne om Lokomotivfyrbødernes Anvendelse paa Rangermaskinerne og som Fører paa Strækningen. Oplysninger ønskes til Brug ved evt. Forhandling angaaende Lokomotivfyrbødernes Anvendelse som Fører.

Om Tjenestefordelingen for Lokomotivpersonalet i København Gb., Odense, Fredericia, Vamdrup og Brande er ført Forhandling med Gdir. noget

endeligt Resultat foreligger ikke; for Gb. og Brandes vedkommende henvistes Spørgsmaalet til fornyet Forhandling i Distrikterne, for de øvrige Steder vil Afgørelsen senere bliver truffen.

Om Uniformssagen havde man paany for Lokomotivpersonalet haft en Drøftelse med Generaldirektøren og senere med Trafikministeren.

Formanden omtalte endelig Arbejdet i Uddannelseskommissionen og haabede paa et godt Resultat.

Endvidere omtalte Formanden en Række Forespørgsler fra Medlemmerne som var behandlet.

Formandens Meddelelser toges til Efterretning.

Punkt 2. Forskellige Spørgsmaal vedrørende Tjenestemandsløren og evt. Ændringer af samme

var Genstand for Drøftelse.

Forfremmelsesspørgsmaalet var Genstand for Behandling, det vedtoges at fremsende Skrivelse desangaaende.

Lokomotivfyrbødernes Anvendelse som Lokomotivførere, samt Arbejdsmændenes Anvendelse, navnlig i 1. Distrikt var ligeledes til Behandling, det vedtoges at tilskrive Gdir. om Sagen.

Punkt 3. Hovedkassererens Beretning.

Hovedkassereren fremlagde Regnskabsoversigt pr. 23. Oktober for Hovedkassen. Reservefonden, N. L. F.s Reservefond, Kampfonden og D. L. T.s Regnskaber. Efter nogle Bemærkninger af det kritiske Regnskabsudvalg toges Oversigterne til Efterretning.

Hovedkassereren forespurgte om, hvorledes man i Fremtiden mente at burde anbringe Foreningens Penge.

Det besluttedes at Forretningsudvalget i Forening med Hovedkassereren skal foranledige Foreningens Midler anbragt i fire Pengeinstituter, hvoraf det ene skal være en Sparekasse.

Formanden foreslog, at der gaves Forretningsudvalget Bemyndigelse til at søge Forbindelse med et Revisionsinstitut og at man lod Foreningens Regnskaber revidere af dette.

Forslaget vedtoges.

Det vedtoges fra Nytaar paany at posten om "Dansk Lokomotiv Tidende".

Endvidere vedtoges det fra Nytaar at gaa over til en bedre Papirsart til Bladet.

Punkt 4. Beretning om Annoncevirksomheden.

Ekspeditøren forelagde Regnskabsoversigt for 1. Oktober 1922.

Toges til Efterretning.

Punkt 5. Meddelelser fra Udvalg og Repræsentanter.

1. Fællesudvalget. 2. Fællesrepræsentationen. 3. Laaneforeningen. 4. Udvalget nedsat af Hbst. angaaende Regnskabsformen for Dansk Lokomotiv Tidende og Annoncevirksomheden.

1. *Formanden* refererede Fællesudvalgets Arbejde i Uniformssagen, omtalte de udvekslede Skrivelser. Fællesudvalgets Behandling af Sagen godkendtes.

2. *Formanden* omtalte Fællesrepræsentationens Repræsentantsskabsmøde.

Toges til Efterretning.

3. *C. A. Lillelund* afgav Beretning om Laaneforeningens Virksomhed, samt redegjorde for den ny 3. Afdelings Oprettelse.

Toges til Efterretning.

4. *Red. C. M. Christensen* gennemgik Betænkning fra det den 18. Januar nedsatte Udvalg angaaende Dansk Lokomotiv Tidende og Annoncevirksomhedens Regnskabsform, Udvalget stillede Forslag om, at hele Regnskabet samledes under et, saaledes at Regnskabet underlagdes Ekspeditøren.

Forslaget vedtoges.

Punkt 6. Den svenske Jernbanestrejke.

Herunder Valg af Repræsentanter til N. L. F.s Sekretariat.

Formanden omtalte de i Anledning af Strejken modtagne Skrivelser.

Toges til Efterretning.

Til Repræsentanter i Sekretariatet valgtes: *Formanden* (Suppleant H. Kann), *C. A. Lillelund* (Suppleant K. Johansen) og *J. Boyesen* (Suppleant K. Nørgaard).

Punkt 7. Behandling af de fra Kredsene henviste Sager.

C. A. Lillelund omtalte 1. Distrikts Skrivelse om Bagsejlene paa Maskinen.

Sagen henvistes til Forretningsudvalget.

En Anciennitetssag fra Frederikshavn henvistes til Forretningsudvalget.

En Anmodning fra Gh. om forøget Udlevering af Tændstikker henvistes til Forretningsudvalget.

K. Johansen.



LOKOMOTIVFØRERKREDSSEN

Kredsbestyrelsesmødet 23. Oktober 1922.

Alle var tilstede.

1. Kredsformanden aflægger Beretning.

Kredsformanden omtalte forskellige af ham afsendte Skrivelser. Omtalte Forløbet af Sagen angaaende Signalkommissionerne. Arbejdet med at faa denne Sag bragt i Orden havde været ret omfattende, men var nu tilendebragt. Havde besvaret forskellige Skrivelser i den Anledning. Oplæste derefter en fra Gh. modtagen Skrivelse angaaende Springavancement. Der var i den Anledning udsendt Skrivelser til Lokomotivførerafdelingerne for at faa oplyst i hvor stort Omfang dette Forhold gjorde sig gældende.

Sekretæren gennemgik de indkomne Besvarelser i Henhold til hvilke det omfattede ca. 20 Lokomotivførere. Omtalte den med Generaldirektoratet førte Forhandling angaaende Anciennitetsreglerne og mente at Sagen vilde kunne bringes i Orden naar den nye Ordre herom udsendtes.

Kann mente det berettiget, at der for nogles Vedkommende toges Hensyn til Værksteds-tiden.

Soph. Jensen troede at der var flere end de i Besvarelserne nævnte, som kunde være Springere, men Forholdet var maaske saaledes at at de forbigaaende var tilfredse.

Efter en indgaaende Diskussion om dette Spørgsmaal vedtoges det at tage Sagen til Efterretning og til sin Tid meddele, naar den nye Anciennitetsordre var udsendt, at Sagen nu var bragt i Orden.

Kredsformanden meddelte derefter, at han havde modtaget en Skrivelse fra Gh. om, at der rettedes Henvendelse om at faa 2 Æsker Tændstikker udleveret pr. Uge.

Sagen henvistes til Hovedbestyrelsen.

Kredsformanden kom derefter ind paa Spørgsmaalet om Bagsejl, som Bladet havde omtalt i et Par Artikler.

Sagen henvistes til Hovedbestyrelsen.

En Sag om Lokomotivfyrbødernes Anvendelse som Lokomotivførere henvistes til Hovedbestyrelsen.

2. Kredskassereren aflægger Beretning.

Kredskassereren gennemgik Regnskabet for den forløbne Del af Aaret og Indtægten oversteg Udgiften med ca. 660 Kr. Efter en kortere Diskussion toges Kredskassererens Meddelelse til Efterretning.

3. Eventuelt.

Kredsformanden fremsatte Spørgsmaalet om Natpengenes Afhængighed af Dyrtidstillæget, som han fandt var urimeligt.

Efter en Diskussion herom besluttedes det at henvise Sagen til Hovedbestyrelsen.

Forskellige andre Sager behandledes under dette Punkt, hvorefter Dagsordenen var udtømt.

C. M. C.

LOKOMOTIVFYRBØDERKREDSSEN.

Kredsbestyrelsesmødet d. 23. Oktober 1922.

Alle var tilstede.

1. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden meddelte, at Sagen angaaende Rangerturen i Næ var bragt i Orden.

En Anciennitetssag fra Ar. behandledes, det vedtoges at fremsende Sagen til Gdir.

Til Behandling forelaa en Række Tjenesteanciennitetssager. Der nedsattes et Udvalg bestaaende af Kredsformanden, E. Kuhn og C. Petersen, til Behandling af hele Tjenesteanciennitetssagen.

En Forflyttelsessag fra Frederikshavn behandledes. Henvistes til Hbst.

Fra Fredericia forelaa en Anmodning om Dispensation fra Forflyttelsesreglerne samt en Sag angaaende Depotets Vægning ved at give Tilladelse til Tjenestebytning.

Henvistes til Hbst.

Fra Tønder forelaa en Sag angaaende Rangmaskinens Betjening under Kørsel til Flyvehallen.

Henvistes til Kredsformandens Behandling.

En Resolution fra Gb. henvistes til Hbst.

Kredsformanden omtalte Aspiranternes Afskedigelse og Anvendelsen af Arbejdsmænd.

Sagen henvistes til Hbst.

Kredskassererens Beretning.

Kredskassereren aflagde Beretning for 3die Kvartal. Toges til Efterretning.

3. Eventuelt.

En Sag angaaende Lønanciennitet for en Lokomotivfyrbøder paa Gb. forelagdes, men da Forudsætningen for Opnaaelse af Lønanciennitet i Henhold til Lønningsloven af 1919 ikke var tilstede, kunde intet foretages i Sagen.

K. J.,

TIL G. O. F. LUND.

Naar Danske mødes til Stævne,
sit Vaaben man gerne bær',
nogle møder med Bue og Pil,
andre med lange Spær.

Strænge Herrer i Jern og Staal
paa vælige, pansrede Hest,
den Buemand rammer dog sikkert Maal;
han spænder sin Bue næst.

Hans Bue er Talen og Tanken den Streng,
som Pilen vil sende i Maal.
Værn dig nu godt, du Lansedreng,
hyt dig, du Herre i Staal.

Som hvasse Pile fra Buen fo'r
Ordenes vingede Magt,
de rammer lille, de rammer stor,
de Ord, som her bliver sagt.

Vogt dig, du Herre i Kundskab og Magt,
værn dig for hvassen Od.
Pilen alt nu paa Strengen er lagt,
frygteligt stikker dens Braad.

Fra Danskens fattige Tunge
end lyder en smuk Melodi,
end kan den klinge og runge,
end os af Dvale fri.

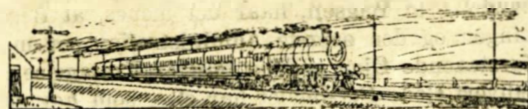
Prægtigt du taler Danskens Sprog,
det os til Hjerte staar;
altid for Ret du i Leding drog
her i vor egen Gaard.

Vor »Lund« saa skøn i November er,
prægtig i al sin Glans,
Solen Guld gennem Rummet bær
og giver den Ærens Krans.

I Dag vil vi flette Alderens Krans,
at give vor egen Lund,
den flettes i Mindernes særlige Glans
og gives med Haand og Mund.

Tak for dit Virke, G. O. F. Lund,
i fæn og tyvende Aar;
Tak for dit Sprog af Hjertets Grund,
det os til Hjerte gaar.

F. L. Frederiksen.



FOREDRAG

Onsdag den 18. Oktober havde Foreningen indbudt til Foredrag i City Selskabslokaler.

Ingeniør S. Aa. Mathiesen holdt ved denne Lejlighed et overordentlig interessant Foredrag om: »Damp Højtryksmaskinens Anvendelse i det moderne Automobil«.

Foredraget, der var ledsaget af Lysbilleder gav en Skildring af Dampmaskinens Udvikling gennem Tiderne, lige fra det mest primitive Lokomotiv til den moderne Exprestogsmaskine og videre til man saa Dampmaskinen anvendt i Automobiler.

Foredragsholderen lønnedes med stærkt Bifald.

Lysbillederne fremvistes af pens. Lokomotivfører C. Petersen, der ved denne Lejlighed fik Revanche for sine ved den første Revue saa uheldige Lysbilleder.

Efter Foredraget var der arrangeret et Par Timers Dans, og Deltagerne der egentlig ikke var særlig talrige, morede sig fortræffelig.

Deltager.

REVIEN

Den 2. Oktober d. A. opførtes i Aarhus Lokomotivmændenes Revy.

Tilslutningen var god, og at dømme efter Bifaldet morede Folk sig fortræffeligt, særlig gjorde en Del lokalt Stof, som var indlagt i Revyen, megen Lykke.

Da Lokomotivfyrbøder Hammer og Diletanterne høstede megen Anerkendelse her i Byen, skal vi i Tilslutning til dette takke d'Hrr. for det store Arbejde, de har udført.

Festudvalget for Aarhus Afdelinger.

O. H. Ottzen,

Skt.

TRYKFEJL

I Lokomotiv-Tidende Nr. 20, i Artiklen »Humanitet« er der indtruffet et Par meningsforstyrrende Fejl. Paa Pag. 246, 2. Sp., midt paa Siden er et Par Linier blevet forvekslet. Vi bringer nedenfor det paagældende Afsnit med den rigtige Ordlyd:

Det er saa uhyre let at skride til at forbyde Anvendelse af Bagsejl, naar det menes, at Regeringen og den øverste Administration ser med forstaaende Øjne paa og billiger Fratagelse af ethvert Gode Personalet har eller som *har* væ-

ret tilladt, naar man mener at Situationen er gunstig for snart sagt hvad det skal være, blot det gaar ud over Personalet, men det kan dog være at man forregner sig, det er dog muligt naar det bliver bekendt, at man forlanger Personalet til at køre baglæns med aabne Tendere saavel Person- som Godstog i alle mulige Vejrforhold, at det vil blive betydet paagældende *flinke* Mennesker, at man udmærket godt kunde have holdt sig hjemme med Cirkulæret af 16. September og i Stedet have forsøgt at give Personalet en Dækning der bedre svarer til Formaalet, end de af Lokomotivmændene selv fremstillede Bagsejl.

I den fjerdesidste Linie i den samme Artikel, Pag. 247, staar: Forbudet er kun regnet til ét; læs: Forbudet er kun egnet til ét.

DØDSFALD

Lokomotivfører N. H. Poulsen, Depotforstander i Glyngøre er afgaaet ved Døden den 27. Oktober.

Poulsen, der den 19. September fejrede sit 40 Aars Jubilæum, døde Dagen før sin 63-aarige Fødselsdag.

Afdøde var et trofast Medlem af D. L. F. og alle der kendte ham, har mistet en god Kollega, hans Hustru en god Mand og Børnene en god Fader.

M. J.

TAKSIGELSE

Vor dybtfølte Tak for udvist Deltagelse ved vor elskede Mand og Fader. Lokomotivfører S. Andersens Begravelse.

En særlig Tak til Lokomotivførerne i Nyborg for den store Hjælp.

Eleonora Andersen og Børn,
Nyborg.

Vor hjerteligste Tak for udvist Deltagelse ved Magasinpasser J. Bergs Død og Begravelse. Tak for Mindestenen.

Viborg, 24. Okt.

Familien.

BYTNING

En Lokomotivfyrbøder i Slagelse ønsker Bytning med en Kollega i København Gb. eller Østerbro.

Bytning af Lejlighed skal samtidig finde Sted. Billet mrk. Bytning modtager Bladets Kontor.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Kredskassererens Adr. er efter 17. Oktbr.:
Lundbyesgade 12^a. Aarhus.

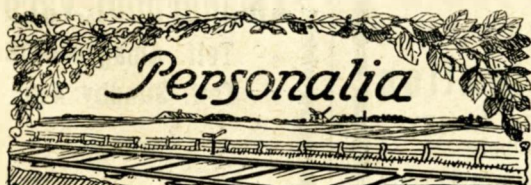
Lokomotivfyrbøder Afdelinger.

Hjørring: Repræsentantens Navn rettes til:
L. P. Conradsen.

Fredericia: Formandens Adresse rettes til:
»Godthaab«, Vesterdalsvej.

Lokomotivpersonalets Ferie- og Re-
kreationshjem.

Udvalgsmedlem J. G. Milne's Adresse ret-
tes til: Vallensbækvej, Glostrup.



Afskedigede:

Lokomotivmester H. C. C. Hansen, Køben-
havns Godsbanegaard, efter Ansøgning paa
Grund af Svagelighed med Pension fra 31—12
—22 (min. Afsk.),

Lokomotivfører L. H. Jørgensen, Aalborg,
efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pen-
sion fra 31—12—22 (min. Afsk.) og

Lokomotivfyrbøder P. C. Strøm, Aarhus H,
efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med
Pension fra 31—10—22.

Afgaaet ved Døden:

Lokomotivfører S. Andersen, Nyborg, den
6—10—22 og

Lokomotivfører Frederik Julius Nielsen, Kø-
benhavns Godsbanegaard, den 19—10—22.

Navneskifte:

Lokomotivfyrbøder A. P. R. Nielsen, Aarhus
H. hedder fremtidig A. P. Robdrup, og

Lokomotivfyrbøder O. L. Rasmussen, Ged-
ser, hedder fremtidig O. L. R. Hollænder.

Ansættelse:

Lokomotivfyrbøder paa Prove H. P. Wil-
kenskjeld, Aarhus H, som Lokomotivfyrbøder
i Fredericia fra 1—10—22.



Nærværende Nummer er afleveret

paa Avispostkontoret den 2. November.



Edith Wahl, Lødvareforretning
St. Kongensgade 15
Dametasker

1 stort Udvalg fra 6 Kr.
Jernbanefunkt. 5 0/0 Rabat.

H. J. HANSEN

Skrædermester

38, Sønder Boulevard 38.

Anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd

Telefon Vester 1574 y.

Leverandør til Varelatteriet.

J. Larsen & Søn
Brdr. Larsen

Flygel & Pianofabrik.

Bredgade 45. — København K.

A/s Det danske Mælkekompani, København.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 8173 eller Vester 8113.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Expedition:

Vodroffsvej 3 b. København V.

Telefon Vester 8113 eller Vester 4011.

Kontortid Kl. 10—4.

Frederiksberg Bogtrykkeri, Falkonerallé 11.

Sanitets & Gummivarer.

Moderspr. m. flere Rør.

Gummistrømper. Alle Syge-
plejeartikler. Ill. Prislister sen-
des diskret mod 30 Øre i Frmk.

Gummisaaler & Hæle.

mrk. »Gepohs«. Saaler fra 1.25—3.25
pr. Par. Hæle fra 0.40—1.30 pr. Par
efter Størrelse. Indsend Omrids af højre
Skosaal og Hæl. 3 Mdr.s skriftlig Ga-
ranti for Slid.

Amerikansk Gummivare Industri.

Afd. 13.

Tlf. B. 4195. Vestergade 2. Kbhvn. B.

Damekonfektionsforretningen „Vesterport“

(vis a vis Hovedbanegaarden)

har nyt Lager og derfor smaa Priser

Kaaber, Kostumer, Kjoler og Pelsvarer

Forsøg blot en Gang, saa kommer De fremdeles

Jernbanefunktionærer 5 pCt. Rabat



Manufakturvarer

Altid de billigste Priser.

Funktionærer 5 pCt. Rabat.

CARL PETERSEN

Istedgade 93.

Telf. Vest. 8337. Leverand. til Varelatteriet.

Støt vore Annonceører.

Herrernes Magasin

Istedgade 64. Telf. Vester 220 x.

Største Udvalg i **Hatte, Huer og Manchetskjorter.**

5 pCt. til Jernbanefunktionærer.

Største Udvalg paa Vesterbro i alle Slags **Strahatte.**

Vine & Spirituosa samt Likører.

Læs nedenstaaende Priser:

Fin Rom og Cognac	1/2 Fl. 3,00	1/1 Fl. 6,00
- Scotch Whisky	— 4,00	— 8,00
- Lagret Rødvind	— 0,95	— 1,90
- Gam. rød Portvin	— 0,95	— 1,90
- old red Portwine	— 1,25	— 2,50
- Cacao Likør	— 2,00	— 4,00
- Prunelle Likør, grøn	1/2 L. 3,75	
d. Portvin og Madeira	1/2 Fl. 0,83	1/1 Fl. 1,65

TIL MADBRUG:

Sherry 0,45 pr. Decilit. og Rom 0,90 pr. Decilit.

Varer sendes overalt.

VINLAGERET

DANNEBROGSGADE 32 SAXOGADE 73

Telf. V. 8528 Telf. V. 5522 y.

Ved Istedgade.

Fotograf A. Pedersen

Istedgade 35¹ Telf. v. 6597 y

giver Jernbanemænd 10 % Rabat.

Fotografier til Pas og Kørekort.

samt Fotografier af enhver Art.

Telf. **NY RAVNSBORG** V. 43

Vesterfælledvej 80—82

anbefaler sin ny Restaurant

Koncert hver Aften

Søndag fra Kl. 4.

under Ledelse af Kapelmester

Severin Martens.

T. H. Dame Konfektion

Hammerichsgade 7, (syv)

— overfor Axelborg —

Stort nyt Lager — nye Priser,
derfor billigst.

Frakker, Kaaber, Kostumer,

Kjoler og Pelsvarer.

Imod Annoncens Aflevering gives 5 pCt. Rabat.

Gode :: Billige :: Solide

PARAPLYER

Stokke, Piber og Cigarror. Jernbanef. 5 pCt. Rabat. Leverandør til Varelatteriet.

Fabriken, Amagerbrogade 141.

Telf. Amager 890 y.

Guldsmed Guldbrandsen, KUNSTSØLVSMEDIE

Amagerbrogade 16. Telf. Amager 1514.

Anbefaler sig med alt til Faget

henhørende.

Jernbanefunkt. 5 pCt. paa Sølvvarer, og

10 pCt. paa øvrige Dele.

Fabriken „Olympia“

— Vesterbrogade 8 —

ved Frihedstøtten.

Største Lager af

Krystal.

Vaser :: Skaale :: Urner.

Cigarer, Tobak, Piber og Vin.

Bjørn Stephensen.

Vesterbrogade 20. Vester 8820

Istedgades Legetøjshus

(A. M. Thuneby)

66, Istedgade 66

Specialitet: Dukker og Dukkeeparat.

Stort Udvalg i Legetøj — Billige Priser

PELSVARER

i største Udvalg til billigste

Priser.

Kai Sandberg

BUNDTMAGER

Amagerboulevard 134,

Telf. Amager 1358 y

Telf. Sundby 4105

Statsbanefunktionærer 10 %
Rabat.

Udsalg

Hatte 3,85

Kjoler 16,85

Bluser 6,15

Nørrebrogade 63,

Hj. af Kapelvej.

Støt vore Annonceører

Paraplyfabriken „Chic“

ISTEDGADE 75 MESS. TELEF. VESTER 3476

Stort Udvalg i Paraplyer og Stokke

til billigste Priser.

Provinsordrer efterkommes.

Statsbanefunktionærer 10 pCt. Rabat

Vesterbros Vinimport Absalonsgade 34

Giver Jernbanemænd 5 pCt.

:: Rabat paa egne Varer ::