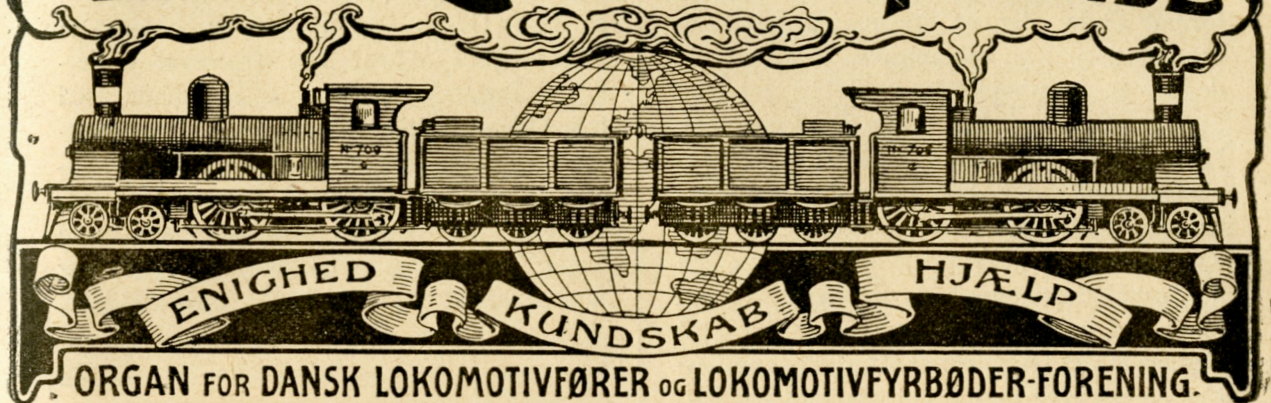


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE

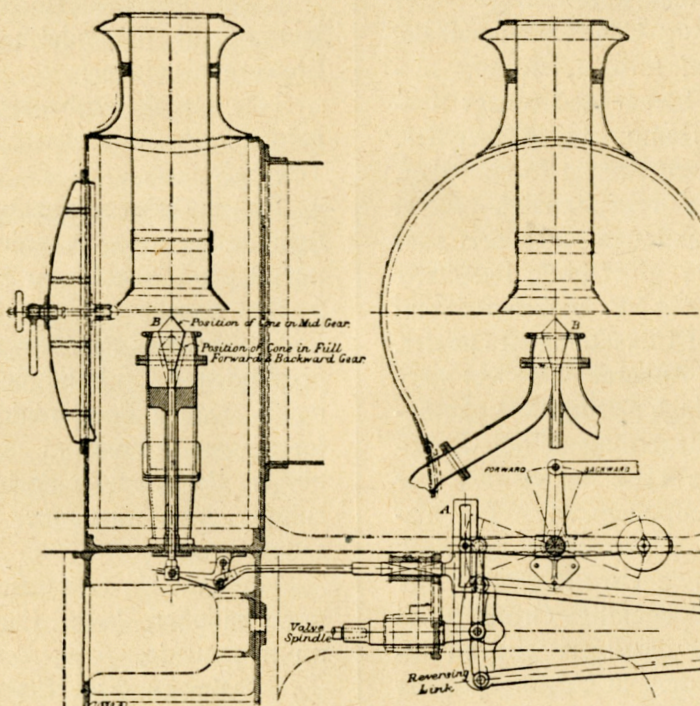


Nr. 11.

1. Juni 1910.

10. Aarg.

## Lokomotiv med »bevægelig« Udgang.



I Loktid. Nr. 24 f. A. omtalte vi nogle Maskintyper paa Udstillingen i Shepherd's Bush i London. Paa samme Udstilling fandtes et Lokomotiv til London, Tilbury and Southend Banen bygget af Robert Stephenson & Co., Darlington.

Bemærkelsesværdigt for denne Maskine

er et automatisk virkende Arrangement for Forøgelse eller Formindskelse af Udgangspottens Areal, naar der køres med fuld eller oplagt Kvadrant, eftersom Forholdene kræver det. Maaden, hvorpaa dette sker, fremgaar tilstrækkeligt efter hosstaaende Tegning, der er et Længde- og Tværsnit gen-

nem Røgekammeret. Af disse Tegninger vil Apparatets Virkemaade let ses. Kvadrantakselen har en Mellemarm med en gaffelformet Ende, der er forbunden til Kvadrantklodsen i en rektangulær Kvadrant *A*; denne er forarbejdet i eet Stykke med en Stang, der fører ind under Røgekammeret. Naar Kvadranten skiftes, vil Enden af Vægtstangsarmen, der har Indgreb med Kvadranten *A*, bevæges i en Cirkelbue og give Kvadranten en vandret Bevægelse mellem Midt- og Yderstillingerne. Bevægelsen overføres ved en Galgekrumtap og en Stang til Keglen *B* ved Overkanten af Udgangspotten; Keglen varierer derfor Udgangspottens Udstrømningsareal i Forhold til Fyldningen i Cylindrene. Apparatets Virkemaade er som ovenfor nævnt udelukkende automatisk, og Udgangspottens Udstrømningsareal er ene afhængig af Gliderkvadrantens Stilling. Med fuld Kvadrant — frem eller tilbage — er Keglen nedsænket, og Udstrømningsarealet er som Følge heraf forøget, medens Maskinen, naar den køres med oplagt Kvadrant og mindre Damp, derfor benyttes, løftes Keglen, hvorved Arealet formindskes. Derved opnaas et regelmæssigt, stærkt Dampslag. Konstruktionen er meget simpel og har i Praksis givet gode Resultater baade med Hensyn til Brændselsøkonomi og til Forhindring af Udkastning af Gnister.

— Et saadant Apparat vilde vel være unødvendigt at anbringe paa danske Lokomotiver; men en Kendsgerning er det, at Lokomotiver af samme Type har en mer eller mindre god Fordampningsevne. Da Maskinerne er ens i Konstruktion og Maal, maa det tilsyneladende være Bagateller, der bevirker dette. Den egentlige Grund til, at en Maskine damper daarligere end en anden, er som Regel den, at Udgangspottens og Skorstenens Centerlinie ikke falder sammen. Dette er en uomgængelig Betingelse for en Maskines gode Fordampningsevne; men der bliver ikke altid skænket den tilstrækkelig Opmærksomhed fra Værkstederne. Vi har saaledes Beviser ihænde for, at Værkstederne blot lader Skorstenens Centerlinie ramme Udgangspottens Centrum uden Hen-

syn til, om de to Centerlinier falder sammen til een ret Linie. Maskiner, der bevisligt forhen har været rene »Gasværker« til at lave Damp, er undertiden bleven til »Dødssejlere«, naar de har været underkastet Reparationer eller er forsynede med nye Udgange eller Skorstene. Hvis Værkstederne og Lokomotivpersonalet har Opmærksomheden henvendt paa de her beskrevne Forhold, vil Lokomotiver af samme Type have samme Fordampningsevne, og Dampmangel vil i adskillige Tilfælde undgaa.

---

## Forhandlingsretten.

---

### § 1.

De nedenanførte Forhandlingsregler kommer til Anvendelse overfor følgende Etatsorganisationer:

1. Dansk Jernbaneforbund, 2. Jernbaneforeningen, 3. Fællesrepræsentationen for Telegrafvæsenets 1. til 7. Lønningsklasse, 4. Dansk Telegrafforening, 5. Toldrørsbetjentforeningen og Foreningen af Bestillingsmænd paa Kjøbenhavns Frilager i Forbund, 6. Den danske Toldetats Forening, 7. Postfunktionærernes Fællesorganisation og Landpostbudenes Centralorganisation i Forbund og 8. Dansk Postforening og Postmesterforeningen i Forbund, samt overfor Foreninger, der træder i Forbund med de Foreninger, som nu danner disse Etatsorganisationer, og

overfor de to samarbejdende Centralorganisationer, hvori Etatsorganisationerne nu er samlede,

saalænge disse Etatsorganisationer efter de Oplysninger, som foreligger for Ministerierne, enkeltvis eller i Forbund:

a) giver Adgang til alle uden Undtagelse, som er ansat i den paagældende Etat, eller dog til alle ansatte i 1. til 7. Lønningsklasse samt ansatte udenfor Lønningsklasserne i pensionsberettigede Stillinger (Afdeling I) eller i 8. til 23.

Lønningsklasse (Afdeling II), dog saaledes, at andre Grænser mellem Afdeling I og Afdeling II kan fastsættes efter Aftale mellem de to Afdelinger,

- b) overvejende repræsenterer Afdeling I eller Afdeling II af vedkommende Etat,
- c) kun giver Adgang til nuværende eller forhenværende ansatte i vedkommende Etat,
- d) følger saadanne Regler ved Valg, at der sikres Mindretallene (de forskellige Hovedgrupper) en passende Repræsentation under Forhandlinger med Administrationen.

Organisationernes Love indsendes til de paagældende Administrationer, og der vil hvert Aars 1. August være at indsende Meddelelse om Bestyrelsernes Sammensætning og om Medlemstallene, samt om hvilke Klasser af Tjenestemænd Organisationerne omfatter. Meddelelse om Forandringer i Bestyrelsernes Sammensætning vil være at indsende, hver Gang saadanne indtræffe, ligesom skete Forandringer i Love vil være at anmelde, begge Dele inden 1 Maaned efter den skete Forandring.

De her givne Regler vil ikke blive anvendte samtidig overfor mere end to Etatsorganisationer for hver Etat eller overfor mere end een Centralorganisation for Afdeling I og een for Afdeling II. Hvis nogen af de nævnte 8 Etatsorganisationer ikke længere opfylder de her givne Betingelser, træffer Ministerierne nye Bestemmelser for den paagældende Afdeling.

## § 2.

Naar der forberedes Lovgivningsændringer vedrørende Etatspersonalernes Pligter eller Rettigheder, vil Udkast dertil blive tilstillet den eller de Etatsorganisationer, der repræsenterer de paagældendes Interesser, til Drøftelse. Samme Regel vil blive fulgt, naar der forberedes Regulativer eller Instrukser af en mere almindelig Karakter, som vil medføre Forandringer i bestaaende Lønningsregler, den reglementsmaessige Arbejdstid, de ansattes personlige, retslige Stilling i Etaten og lignende ikketekniske Forhold,

hvadenten Regulativet eller Instruksen gælder hele Etaten, Afdeling I og II hver for sig eller Dele af disse, men ikke naar det gælder Enkeltmand.

Etatsorganisationerne maa besvare saadan Henvendelse snarest mulig og senest inden 2 Maaneder; om fornødent kan Svaret kræves indenfor en kortere, paa Forhaand angivet Frist. Naar Ønsket derom fremsættes vil mundtlig Forhandling finde Sted mellem Repræsentanter for den paagældende Administration og for vedkommende Organisation.

## § 3.

Enhver Etatsorganisation kan henvende sig til den Centraladministration, under hvilken Etaten hører, i ethvert faglig ikke-teknisk Spørgsmaal vedrørende henholdsvis hele Etaten eller Grupper indenfor denne samt Enkeltmand, dog ikke om Enkeltmands Udnævnelse eller Afskedigelse. Grupper af Etatsorganisationerne, om hvis Bestaaen der er givet vedkommende Foresatte Meddelelse, kan rette Henvendelse til den for Gruppens Medlemmer (eller en Del af disse) nærmeste fælles foresatte, vedrørende lokale Sager, der kun har Interesse for Gruppens Medlemmer eller enkelte af disse. Den enkeltes Ret til ad sædvanlig tjenstlig Vej at henvende sig til sine Foresatte berøres ikke af disse Bestemmelser.

Skriftlige Henvendelser vil, naar Ønsket derom udtales, blive besvaret skriftlig af den, til hvem de rettes, snarest mulig, for Centraladministrationens Vedkommende senest inden 2 Maaneder, for andre Foresattes Vedkommende senest inden 1 Maaned.

Naar Ønsket derom fremsættes, vil mundtlig Forhandling finde Sted.

## § 4.

Skal mundtlig Forhandling finde Sted mellem en Etatsorganisation og Centraladministrationen, repræsenteres Etatsorganisationen ved denne af et Forhandlingsudvalg. Gælder Forhandlingen een enkelt Interesseggruppes Anliggender, skal Forhandlingsudvalget og Administrationen hver kunne tilkalde et af denne Gruppens Medlemmer

indenfor Organisationen til Sagens Oplysning. Forhandlingsudvalgets Medlemmer skal være fast ansatte i vedkommende Etat, dog saaledes at der kan deltage een eller to Forretningsførere for hver Etatsorganisation, uanset om vedkommende er ansatte i Etaten eller ikke. En Repræsentant for Administrationen fører Forsædet, en Repræsentant for Etatsorganisationen fører Protokollen, der ved Mødets Slutning oplæses og derefter underskrives af de to Repræsentanter. Afstemning foregaar ikke. Opnaas der ikke Overensstemmelse, og ønsker Etatsorganisationen Sagen forelagt Ministeren, finder dette Sted. Forelæggelsen kan efter Organisationens Ønske ske skriftlig eller mundtlig. Administrationens Indvendinger mod Organisationens Ønsker vil blive denne meddelt, og der vil blive givet den Adgang til at besvare dem.

Ministerens Bestemmelse er afgørende.

#### § 5.

En Etatsorganisations Formening om, at en Instruks eller et Regulativ ikke burde have været udstedt uden Forhandling med Etatsorganisationen, eller om, at Forhandlingerne ikke er førte eller afsluttede paa rette Maade i Henhold til nærværende Regler, befrier ikke Etatspersonalet for Bestemmelsens Efterlevelse. Men hvis Sagen indankes for Ministeren, og denne giver Etatsorganisationen Medhold, vil Regulativet eller Instruksen, saafremt Ministeren skønner, at det er hensigtsmæssigt, blive suspenderet, indtil Forhandlinger har fundet Sted i Overensstemmelse med nærværende Regler.

Henvendelser om Ændringer i trufne Afgørelser forandrer ikke i nogen Henseende Personalets Pligt til en given Bestemmelses Efterlevelse indtil videre.

#### § 6.

Ved Forhandlinger med flere Etatsorganisationer eller med en eller begge Centralorganisationer vil der blive fulgt samme Regler som ved Forhandlinger med den enkelte Etatsorganisation.

#### § 7.

Naar Ministerierne forbereder Lovgivningsændringer, der vedrører flere eller alle 4 Etatspersonalers Rettigheder eller Pligter, vil Udkastet blive tilstillet vedkommende Centralorganisation eller Forbund af Centralorganisationer, forsaavidt samtlige E-tater, henholdsvis Afdeling I og Afdeling II, er repræsenterede i disse, medens Udkastet, hvis det ikke er Tilfældet, vil blive tilstillet de Etatsorganisationer, som Forslaget berører. Samme Fremgangsmaade vil blive fulgt, naar der forberedes en Instruks eller et Regulativ, som af Ministerierne formenes at burde være fælles eller ensartet for samtlige 4 E-tater eller dog for flere af disse, henholdsvis for Afdeling I og Afdeling II.

#### § 8.

Ønsker en Centralorganisation eller begge Centralorganisationer mundtlig Forhandling i Anledning af saadanne Sager, som nævnes i forrige §, repræsenteres Organisation af et Forhandlingsudvalg, i hvilket der findes Repræsentanter for hver af de Etatsorganisationer, som Sagen angaar (jfr. iøvrigt § 4).

#### § 9.

Den almindelige Ret, som enhver Forening eller Enkeltmand har til at henvende sig til Administrationen, berøres ikke af disse Regler, men Henvendelser til Centraladministrationen eller Ministerium for Foreninger, der ikke hører til de i § 1 nævnte Etatsorganisationer, angaaende Bestemmelser af den i § 2 omtalte Art, vil, forinden Sagen afgøres, blive tilstillet vedkommende Etatsorganisation eller Etatsorganisationer til Erklæring.

Forud for Udstedelsen af ovenstaaende Regler er gaaet Forhandlinger mellem Administrationen og Repræsentanter for nedenævnte Etatsorganisationer. Reglerne har i deres nuværende Form været drøftede af undertegnede, og samtlige vi undertegnede erkender herved, at disse Regler er bindende for de af os repræsenterede Foreninger.

(Underskrifterne).

## Lokomotivpersonalets Ansvar og sociale Stilling.

Vil man paa nærmere Hold beskæftige sig med Spørgsmaalet om Lokomotivpersonalets, i Særdeleshed Lokomotivførernes,

grenede Jernbanenet oftere, end Tilfældet er herhjemme, Katastrofer, som ved deres mer eller mindre uhyggelige Art er egnede til at vække Opmærksomhed selv udenfor Landets Grænser.

Den 30. Marts d. A. var Dagen for en saadan Begivenhed i Tyskland, idet Byen Mülheim a/R nævnte Dag blev Skuepladsen



Jernbaneulykken ved Mühlheim am Rhein.

Ansvar og sociale Stilling under Jernbanevæsenets stærkt stigende Udvikling, er det nødvendigt for at faa den rette Forstaaelse ogsaa at tage de fra Udlandet forekomne Tildragelser og Erfaringer i Betragtning. Med saa meget større Berettigelse kan vi det, som netop de danske Statsbaners Organisation er grundlagt efter udenlandsk Mønster og hovedsagelig efter det tyske, hvilket selvfølgelig bevirker, at Lokomotivpersonalet saavel i Tyskland som Danmark til Dels lever under samme sociale Forhold. Kravene fra Personalet i begge Lande er som Følge deraf af en temmelig ensartet Beskaffenhed.

Som naturligt er, forekommer der i et Land som Tyskland med sit stærkt for-

for det største Jernbanesammenstød, man endnu har oplevet paa nogen tysk Bane. Lloyd Eksprestoget fra Hamburg til Genua, som Kl. 2 Em. skulde passere Mülheim, stødte sammen med et Militærtog, hvorved der dræbtes 23 Soldater, medens 53 Soldater og 2 Jernbanefunktionærer samt Kellneren i Luksustoget indlagdes paa Hospitalet som haardtsaaede; ca. 100 Soldater erholdt mindre Læsioner.

Ministeren for Jernbanevæsenet von Breitenback, der befandt sig paa Inspektionsrejse paa Strækningen Köln—Kalk, begav sig straks til Ulykkesstedet og foretog personlig en Afhøring af Personalet. Lokomotivføreren for Eksprestoget, hvis Navn er Garbs, blev samme Eftermiddag arresteret

og indsat i Undersøgelsesfængslet i Mülheim, da det efter de foretagne Vidneudsagn maatte anses for godtgjort, at han ikke havde respekteret Stopsignalet.

Ifølge den amlige Fremstilling har de to Meddomsmænd Geheimeraad Breusing og Geheimeraad Schulz forklaret, at Ulykken ved Mülheim var den største Katastrofe, der endnu er forekommen paa nogen tysk Bane. *Lokomotivføreren af Lloydtoget 174 med Navnet Garbs var en af vore paalideligste og ædrueligste Tjenestemænd. — Om dette er sket under en eller anden Art af Hallucination eller i et Øjeblikks momentane Vanvid, skal paa nuværende Tidspunkt staa usagt.* Da den i saadanne Tilfælde foretagne Sikkerhedsprøve af Semaforer og Blokapparater, hvilket skete i Overværelse af Ministeren, er falden ud til Ugunst for Garbs, saa er der jo desværre næppe nogen Tvivl om dennes Skyldighed i dette saa sørgelige, store Togsammenstød. Geheimeraad Schulz udtaler, *at der som Fører af D-Togene udelukkende kun anvendes Eliten iblandt Personalet, og at Garbs i enhver Henseende var bekendt som en paalidelig Mand, og formener, at den gaadefulde Depression af Tankeorganerne muligvis kan finde en Forklaring ud fra et patologisk Standpunkt (Læren om Sygdommes forskellige Arter og Aarsager. Bem. af Red.).*

Den 7. April var Katastrofen Genstand for en Interpellation i det prøjsiske Deputeretkammer, hvor Minister von Breitenbach bl. a. udtalte: Dagbladene har i det væsentligste beskæftiget sig med denne Ulykke. Jeg skal dog til Trods herfor give en Skildring af Tildragelsen.

Det forulykkede Militærtog befandt sig paa Vej fra Düsseldorf til Mülheim ved Rhinen for derfra at afgaa videre til Metz. Stationen Mülheim var dækket ved 3 Signaler. Det 3die Signal var yderligere forsynet med fremskudte Signaler, der alle stod i gensidig elektrisk Afhængighed til hinanden, saaledes at Indkørselssignalet kun kunde gives, naar det var frigivet gennem Blokapparatet.

Militærtøget holdt udenfor Banegaarden.

Ved det efterfølgende Lloydtogets Ankomst indtog det første Signal Kørestilling, det andet efter Jernbanevæsenets Fremstilling Stopstilling, ligesom det tilhørende fremskudte Signal, der kun har til Hensigt at underrette Førerne om Hovedsignalets Stilling, tilkendegav sidstnævntes rigtige Stilling. Afstanden mellem de to Signaler udgør ca. 600 m. Lloydtogets Fører kørte nu forbi saavel det fremskudte som Hovedsignalet, forbi Blokhytten og tog intet Hensyn til, at der herfra afgaves forskellige Faresignaler: et rødt Flag, tydelige Hornsignaler, Skrigen og Raaben; han kørte videre ad den afspærrede Strækning og stødte til Slut mod Militærtøget.

Dette havde i Mellemtiden faaet Indkørselssignal og var just i Begreb med at køre ind paa det for dette Tog bestemte Spor. Om Lloydtogets Fører har antaget dette Signal som gældende for sig, skal forblive usagt. Ganske vist paastaar saavel denne som Fyrbøderen, at det andet Hovedsignal med tilhørende fremskudte Signal viste »Fri Bane«; men overfor denne Paastand staar Personalet i Blokhytten, der bestemt hævder, at Signalerne indtog »Stopstilling«, dernæst en 3die Funktionær, som ikke havde Tjeneste, og endelig den objektive Beskaffenhed. Af denne fremgaar det, at en Løsning af det andet Signal ikke har funden Sted, og at det faktisk er en mekanisk Umulighed for Personalet at trække Signalet. Saavel Sikrings- som Signal-Anlægget var før, under og efter Uheldet i Orden. Lloydtogets Fører har i mange Aar kørt lltog og var indgaaende kendt med denne Strækning. Indtil Katastrofen indtraf, havde han haft  $4\frac{3}{4}$  Times Tjeneste og deraf de  $3\frac{1}{2}$  Time paa lltogsmaskinen. Han kom fra Osnabrück.

Jeg venter selvfølgelig nu Spørgsmaalet: Hvad kan der foretages til Forebyggelse af saadanne Katastrofer, som ikke en eneste Jernbaneforvaltning i hele Verden forskaanes for? Jeg indrømmer, at Spørgsmaalet, om Togenes Sikring mod Forbrydelser, Mangler og Svagheder ad automatisk Vej gøres uafhængige, ikke er uberettiget; men desværre maa jeg erkende, at

de hidtil anstillede Forsøg paa dette Omraade ikke har givet noget tilfredsstillende Resultat, ikke alene paa de prøjsiske Statsbaner, men jeg tror ogsaa ved næsten alle andre Jernbaneadministrationer. Togenes automatiske Bremsning for at modvirke Indkørsel paa afspærrede Strækninger indfører vi og alle mellemeuropæiske Jernbaneforvaltninger ikke, forsaavidt disse tilhører Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen; herunder sorterer de østrig-ungarnske og nederlandske Jernbaner. Vi afslaar det, fordi vi deri ser en Forøgelse af Usikkerheden og ikke en Formindskelse af Faren; vi frygter, at de automatiske Apparater, der virker *uafhængige af Lokomotivførerens Vilje*, kun fører til, at dennes Opmærksomhed formindskes. Tillige ved vi, at de mekaniske Konstruktioner, som til denne Bremsning vil være nødvendige, ikke i alle Henseender fungerer nøjagtigt, eftersom de er udsatte for de mest forskelligartede Indflydelser, som vi ikke er Herrer over. Saaledes som Sagerne i Øjeblikket foreligger, øjner vi i den automatiske Bremsning kun en yderligere Forøgelse af Driftsusikkerhed. Lykkes det at fremstille noget i den Retning, saa vil det efter Teknikens nuværende Standpunkt blive for at bringe Lokomotivføreren en Hjælp paa den Maade, at han ikke alene kan stole paa det optiske Signal, men at dette yderligere suppleres med et akustisk Signal, som lyder paa Maskinen og dog uafhængig af dennes Paavirkning kan bringes i Funktion. I den Retning foretages der omfattende Forsøg paa de prøjsiske Statsbaner; lykkes disse, saa vil de under Omstændigheder kunne betegnes som et Fremskridt. At bejæde Spørgsmaalet nu er svært, netop fordi det psykologiske Moment under alle Omstændigheder taler med. Desuden er det tvivlsomt, om ikke al den Hjælp atter fører til, at Lokomotivførerens Opmærksomhed svækkes for saavel Signalerne som Strækningen.

For vedblivende at kunne garantere for Driftens Sikkerhed staar Statsbaneforvaltningen i det væsentligste paa det samme Standpunkt som tidligere, dog at der i

denne Forbindelse nu maa lægges større Vægt i Ansættelsen og Uddannelsen af de ved Driften beskæftigede Personer, *i Særdeleshed Lokomotivpersonalet. Ved Jernbnekørsel kommer det i overvejende Grad an paa de moralske Værdier som Aandsnærverelse og Besindighed samt en udpræget Pligtopfyldelse.*

Den 14. og 15. April behandlede derefter en Række vigtige Punkter, som berører Lokomotivpersonalets Interesser. Ogsaa her skal vi give et udførligt Referat af de førte Forhandlinger.

Deputeret Dr. Grüenberg afgav her følgende interessante Skildring:

Mine Herrer! Under Henblik paa Udviklingen af Trafikforholdene paa vore Baner og navnlig med Hensyn til den beklagelige Ulykke ved Mülheim a/R kan jeg ikke undlade at henlede Opmærksomheden paa de Tjenestemænd, hvoraf Driftssikkerheden i Almindelighed er afhængig, paa Lokomotivførerne. Jeg ønsker i Korthed at omtale deres Tjeneste- og Hviletid saavel som til Dels o saa deres Uddannelse.

I de sidste 10 Aar er Fordringerne til Lokomotivførernes og Fyrbødernes legemlige og aandelige Virksomhed ved Trafikens Udvikling steget ganske betydeligt. Dette er fremkommen ved, at Maskinerne er mere komplicerede og kraftigere end tidligere, Forøgelsen af Toghastigheden og Signalerne Mangfoldighed, ligesom Banegaardsforholdene ogsaa nu er mere udviklede. Ogsaa Forholdene paa Maskinerne, særlig Temperaturforholdene, er af en særlig Art.

*Saavel Lokomotivfolkenes Tjeneste- som Hviletid er bleven en anden og langt mere uregelmæssig end tidligere; navnlig fordres nu megen Nattjeneste.* Hertil kommer, at Personalet stadig er udsat for voldsomme Indtryk, der giver Angst og Spænding dels paa Grund af det store Ansvar, som de har, og dels som Følge af de mange Straffebestemmelser for selv de mindste Forsinkelser og Forseelser. Disse Straffe dikteres nemlig paa staaende Fod for de ringeste Ubetydeligheder (omtrent som hos os. Red. Anm.)

Tjeneste- og Hviletiderne er vel regulerede af *Bundesraadet* (Forbundsraadet); men disse Bestemmelser har Administrationen givet et overordentligt frit Spillerum. De mindre Embedsmænd udnytter dette, maaske hovedsagelig af Sparsommelighedssyn, i langt højere Grad, end det i Sikkerhedens Interesse er formaalstjenligt, og efter hvad der er mig meddelt, finder der ofte store Overskridelser Sted. — Fremfor alt klager Lokomotivførerne i Forhold til tidligere over betydelig Belastning af Tjenesten. Og denne Klage synes ogsaa at være berettiget. Efter den Statistik, som der er forelagt os fra Generaldirektionen, forekommer der paa hver Driftskilometer i Aaret 1898 daglig 25,12 Tog, 1908 allerede 32,36. I samme Tidsrum tiltog Lokomotivkilometerne med 59 % og Nyttekilometerne med 53,4 %, medens Antallet af tilbagelagte Tonskilometer i det samme Tidsrum, altsaa 10 Aar — med Undtagelse af Postgodset — steg med 48,9 %. I Modsætning hertil har der kun fundet en Personalførgelse paa 36,8 % Sted.

---

## Synlighedsgrænse-Signal og Fremskudt Signal.

---

Som bekendt er der for nogen Tid siden opslaaet hvidmalede Lægtestumper i bestemt Afstand fra Stationernes Signalmast. De blev den Gang almindelig antaget for at være opsat af Telegrafvæsenet for at undersøge, om Signalerne var synlige i forsvarlig Afstand.

Nu blev det imidlertid sagt, at de skal betragtes som fremskudte Signaler, men som saadanne maa de siges at være lovlig sparsommeligt anlagte, idet de som bekendt kun bestaar af en c.  $\frac{1}{2}$  Al. lang Stk. Lægte.

Saa ubetydelige, som de er, har de gjort deres Gavn, men de er for vanskelige at finde i taaget eller usigtbart Vejer. Skal de faa Betydning — og det er altsaa Me-

ningen — maa de gøres saa store, at de bliver iøjefaldende, og *selvfølgelig* anbringes i højre Side af Sporet saa nær Trafiken som forsvarligt.

Der har været fremsat Forslag om en forøget Anvendelse af Knaldsignaler og endogsaa at bygge nye Huse til de Mænd, der skulde udlægge dem. Men hvad skal det egentlig hjælpe? Ifølge vor Instruks **maa vi ikke** stole paa Knaldsignaler, og saa er den Bekostning dog egentlig spildt; hellere anvende noget af det Beløb til et godt, fast Afstandssignal, indtil Banen en Gang med Tiden faar Raad til at give os automatiske fremskudte Signaler, som de har det i Udlandet.

Der er en Gang sagt, at en Bekostning, der øger Sikkerheden for saavel Tog som Station, er ikke for høj. I dette Tilfælde kan Administrationen imødekomme et aargammelt Ønske fra Lokomotivpersonalet og tilmed uden nogen egentlig Bekostning, saa det maa haabes, at der snart maa komme et Resultat ud af Sagen, saa meget mere som Uheldet ved Aalborg har vist, hvor dyrt det kan blive ikke at udføre forlangte Sikringsanlæg.

— 1.

---

## D. L. & L. F.

---

### Svar til F. Knudsen, Nyborg.

De maa enten have en meget følsom eller daarlig Samvittighed, naar De kan optage mine Spørgsmaal som Overfald. De er fra min Side rettet ikke til en Kollega, men en Delegeret, da jeg og andre ikke forstod Deres Mening.

Spørgsmaalet: bundet og ubundet Mandat, er gammelt og aldrig debatteret. Deres Henviisning til Danmarks Riges Grundlov er mig lidt for højtidelig. Den blev skrevet for 62 Aar siden af Folk af den gamle Skole, for hvem et Ord var et Ord — det lider vi ikke af nutildags. Den Paragraf,



der fritager en valgt for Ansvar overfor sine Vælgere, var nærmest indsat af Hensyn til hemmelige Meddelelser fra Regeringen til Tingenes Medlemmer, og som af Hensyn til Landets Vel skulde holdes hemmelige.

Havde den Tids Folk tænkt sig, at det skulde udvikle sig til en saadan Uordholdenhed og Mangel paa politisk Æresfølelse, som der er Eksempler paa, var den næppe indsat under den Form.

Under alle Omstændigheder finder jeg det latterligt at skyde sig ind under en forældet Lovparagraf. Private Foreninger har deres egne Love, og en valgt maa staa sine Vælgere fuldt ud til Ansvar og maa respektere sine Vælgeres Mening og Interesser; ellers kan han ikke modtage Valget.

Deres Forslag til Omordning af Hovedgeneralforsamlingen er efter min Mening fuldt saa godt som den nuværende og vilde være adskilligt billigere.

Angaaende Deres Bemærkninger paa Hovedgeneralforsamlingen om Fagforeninger kontra D. L. & L. F. fandt jeg det meningsløst at spille Tiden, der var knap nok, paa noget, jeg ikke havde tænkt blev optaget i Referatekstrakten. Som det staar der, har det gjort Skade nok ved at staa uimodsagt saa længe.

Saa længe en Samling Foreninger kun repræsenteres af fremtrædende politiske Personer, der alle som een tilhører *samme* politiske Parti, kan jeg desværre hverken indrømme Dem eller andre, at de er upolitiske.

Det eneste Land, der har upolitiske Fagforeninger, er England. Men der taales heller ingen Indskrænkning i den personlige Frihed.

I det hele taget gør vi bedst i kun at stole paa os selv, saa bliver vi ikke skuffede. Lad os arbejde paa at faa saa mange ind i Foreningen som muligt saavel udtraadte som nye; om de har været Medlemmer af andre Foreninger eller ej før den Tid maa være os uvedkommende.

At De ikke interesserer Dem for hverken Hollænderne eller Bøhmerne, forstaar jeg særdeles godt.

Angaaende Deres Slutbemærkning, da

Tak i lige Maade! Og jeg vil endda give Dem et godt Raad i Tilgift: Væn Dem til en lige saa behersket og saglig Optræden som Hr. Mortensen, Esbjerg. — Trods jeg var hans principielle Modstander, kunde jeg kun anerkende hans Argumentation og som Følge deraf stemme for hans Forslag.

Struer, den 20. Maj 1910.

Viggo Gundel.

---

## Nordisk Lokomotivmandsforbunds Kongres

i Aarhus 1910 den 8de, 9de og 10de Juni.

### Dagsorden:

- Punkt 1. Kongressen aabnes.
- » 2. Valg af Sekretærer.
- » 3. Beretning fra Afdelingerne, i følgende Orden:
  - a. Den svenske Afdeling,
  - b. Den norske Afdeling,
  - c. Den finske Afdeling,
  - d. Den danske Afdeling.
- » 4. Regnskabet.
- » 5. Hvilke Midler haves til at fremme uigennemførte Vedtagelser?
- » 6. Indkomne Forslag fra Afdelingerne.
  - a. Forslag fra Sverrigs Lokomotivmänna-Forbund om Støtte under Konflikter.
  - b. Forslag fra Svenske Statsbaners Lokomotivfører- og Fyrbøder-Forening.
  - c. Forslag fra Norsk Afdeling.
  - d. Forslag fra den finske Afdeling.
  - e. Forslag fra den danske Afdeling:
    - 1. Forslag om at vælge en Forretningsfører for Forbundet.
    - 2. Forbundsbestyrelsen afholder Møde en Gang aarlig.
    - 3. Forslag om, at Repræsentanternes Antal fastsættes til 8 for hver Afdeling.

- Punkt 7. Bestemmelse om Aarsafgift.  
 » 8. Valg af Forbundsformand og Revisorer.  
 » 9. Tid og Sted for næste Kongres.  
 » 10. Afslutning.

### Program for Kongressen:

Kongressen afholder sine Møder i »Arbejdernes Forsamlingsbygning« i Amaliegade, Aarhus.

*Første Dag.* Kongressen aabnes Kl. 9<sup>o</sup> Fm.  
 — Forhandlinger fra 9 til 12.  
 — Frokostpause fra 12 til 1.  
 — Forhandlinger fra 1 til 3<sup>1/2</sup> Em. — Kl. 4<sup>o</sup> Sejltur til Ørne-  
 reden, Spadseretur fra Ørne-  
 reden til »Varna«. Middag i  
 Pavillonen à 3 Kr. Kuverten.

*Anden Dag.* Forhandlinger fra 10<sup>o</sup> Fm. til  
 1<sup>o</sup> Em. — Fra 1 til 2 Frokost-  
 pause. — Kl. 2: Forhandlin-  
 gerne fortsættes.

Efter Forhandlingernes Slut-  
 ning er der Adgang til at bese  
 Centralværkstederne, de Gam-  
 les Hjem m. m.

*Tredie Dag.* Udflugt til Himmelbjærget. —  
 Afg. Aarhus 9<sup>30</sup> Fm. til Silke-  
 borg, derfra pr. Dampbaad til  
 Himmelbjærget. Frokost à 2  
 Kr. Kuverten paa Hotel »Him-  
 melbjærget«. Kl. 5<sup>o</sup> Em. Af-  
 rejse til Aarhus, Ank. Kl. 7<sup>o</sup> Em.

## Nordisk Lokomotivmands-Forbunds Regnskab

### Den danske Afdeling

1907—1909.

Indtægt.	1907.	Udgift.
Indestaaende paa Sparekassebog		Møde af Forbundsstyrelsen d. 18/8
1. Januar . . . . . Kr. 174,80		i Kjøbenhavn. Diæter . . . . . Kr. 35,00
Medlemmernes Kontingent . . . . - 389,00		Kongressen i Christiania. Diæter - 780,00
Indskud af nye Medlemmer . . . - 28,25		8 Ekspl. Lokomotivmannas och
		Maskinist-Tidende . . . . . - 19,25
		Stemmesedler . . . . . - 7,50
		Telegram om Permission til De-
		legerede . . . . . - 4,15
Forskud paa Kontingent . . . . . - 258,12		Porto . . . . . - 4,27
<u>Ialt Kr. 850,17</u>		<u>Ialt Kr. 850,17</u>

Oscar Larsen, p. t. Kasserer.

Regnskabet revideret og befundet rigtigt ved Revisionen.

Kjøbenhavn, den 16. Marts 1908.

P. Knudsen, Revisor.

L. M. Schmidt, Revisor.

Indtægt.	1908.	Udgift.	
Indestaaende paa Sparekassebog		Afdraget det i 1907 modtagne	
d. 1. Januar..... Kr.	0,00	Forskud paa Kontingent..... Kr.	258,12
Medlemmernes Kontingent.....	- 420,50	8 Ekspl. Lokomotivmanna & Ma-	
Indskud af nye Medlemmer....	- 21,25	skinist-Tidende.....	- 21,00
		Porto.....	- 0,80
		Indestaaende paa Sparekassebog	
		31. December 08.....	161,83
	Kr. 441,75		Kr. 441,75

*Oscar Larsen*, p. t. Kasserer.

Regnskabet revideret og befundet rigtigt ved Revisionen.

Kjøbenhavn, den 16. Februar 1909.

*A. Chr. Kirkensgaard*, Revisor.    *C. F. Andersen*, Revisor.

Indtægt.	1909.	Udgift.	
Indestaaende paa Sparakassebog		Formandens Rejse til Aarsmøde	
d. 1. Januar 1909..... Kr.	161,83	i Stockholm. Diæter..... Kr.	50,00
Medlemmernes Kontingent.....	- 461,00	do. til Aarsmøde i Bergen. Diæter	- 80,00
Indskud af nye Medlemmer....	- 29,50	Udgift til Repræsentation.....	- 21,35
		Udgift i Anledning af Oprettel-	
		sen af Forbund mellem D. L.	
		& L. F. samt Privatbanernes	
		Lokomotivpersonale. Diæter..	- 35,00
		9 Ekspl. Lokomotivmanna & Ma-	
		skinist-Tidende.....	- 27,00
		100 Cirkulærer til Privatbanernes	
		Lokomotivpersonale.....	- 5,50
		Afsendt til Finland forskellige	
		Love samt en Betænkning over	
		Tantiémen.....	- 2,85
		Porto.....	- 0,77
		Indestaaende paa Sparekassebog	
		d. 31. December.....	- 429,86
	Ialt Kr. 652,33		Ialt Kr. 652,33

*Oscar Larsen*, p. t. Kasserer.

Regnskabet revideret og befundet rigtigt ved Revisionen.

Kjøbenhavn, den 19. Februar 1910.

*Wald. Hested*, Revisor.

*P. Madsen*, Revisor.

## Fra den glade Jernbaneverden.

At der er Forskel paa Kong Salomon og Jørgen Hattemager fremgaar tilstrækkelig af følgende Tildragelse, som for et Par Aar siden fandt Sted i Nærheden af Wien. I en af dennes Forstæder steg den østrigske Jernbaneminister Derschatte ind i en 1ste Klasses Kupe for »Ikke Rygere«. En overfor ham siddende Herre røg med synlig Velbehag og uden at lade sig afficere af Ministerens Ankomst sin Cigaret. Hr. Derschatte har en stærk Antipati imod Tobak, og der udspandt sig derfor følgende Samtale: Maa jeg gøre Dem opmærksom paa, min Herre, at vi befinder os i en Kupe for »Ikke Rygere«! — Undskyld, men hvad angaar det dog mig? — Min Herre, Autoriteterne . . . — Vedkommer ikke mig! — Jeg er Jernbaneminister Derschatte. — Virkelig! — Javel, her er mit Kort! — Med Cigaretten i Munden læste den rejsende Kortet og stak det, stadig rygende, rolig i Lommen. — Naa, saa De er Jernbaneminister, men det interesserer nu aldeles ikke mig, min Herre! —

Paa den næste Station er et længere Ophold. Hr. Derschatte lader Stationsforstanderen tilkalde og besværer sig overfor denne over sin vis-à-vis siddende medrejsende, som til Trods for alle Advarsler ikke vil indstille sin Rygning. — Deres ærede Navn! fordrer nu Stationsforstanderen. — Her er mit Kort. — Hvorefter Stationsforstanderen bukker overordentlig dybt. — Undskyld, Deres Ekscellence, jeg vidste ikke, med hvem jeg havde den Ære at tale. Derksom dette Menneske — pegende paa Derschatte — yderligere skulde forstyrre Dem, skal jeg sørge for, at han skifter til en anden Kupe. — Og Toget sætter sig i Bevægelse.

Efter at Derschatte var kommen sig af Skrækken, kunde han dog ikke lade være med at le over sin flegmatiske Rejsefælles utrolige Koldblodighed. Denne havde nemlig udgivet Jernbaneministerens Visitkort som sit eget.

\* \* \*

En Dansk-Amerikaner vilde give sine Tilhørere et Begreb om den Hurtighed, hvormed Iltogene i Amerika farer af Sted:

— Jo, ser I! Jeg stod en solvarm Dag ude paa Prærien i Nærheden af Jernbanelinjen. Da kommer et Eksprestog susende forbi og forsvinder i det fjerne, men inden det endnu er helt ude af Syne, ser jeg noget mørkt komme ilende hen over Sletten og kile af Sted efter Ekspressen. Da jeg ser nærmere til, opdager jeg, at det er Skyggen af Toget, der ikke har kunnet vinde med, men nu piler af efter det, dels for at naa hen, hvor den hører hjemme, og dels for ikke at blive indhentet af det næste Tog. Det er — efter troværdige Folks Udsagn — hændt mere end en Gang, at et Tog er ankommen til Stationen med en forkert Skygge, som det har opsamlet undervejs, efter at det er kørt fra sin egen! —?

---

## En Berlinertur:

---

I de senere Aar har der blandt det danske Lokomotivpersonale kunnet spores en virkelig Trang til ogsaa at høste Erfaringer fra andre Lande, og gennem vort Blad har enkelte af vore Medlemmer givet Skildringer af det nye, de paa deres Farter har oplevet i det fremmede.

Idet jeg formoder, at denne Rejselyst netop med den tilstundende Sommer for Øje vil virke ansporende ogsaa for andre Medlemmers Vedkommende, skal jeg for dem, der til Eksempel kun agter at foretage en Rejse til Berlin, give Anvisning paa et Sted, som enhver Lokomotivmand ikke bør forglemme at besøge, nemlig Berlins Jernbanemuseum.

I den store rummelige Halle paa den gamle »Hamburger« Banegaard, der er beliggende i den nordlige Ende af Berlin ikke langt fra Stettiner Banegaard, og hvor der tidligere florerede en livlig Trafik, danner nu de bedste tyske tekniske Frembrin-

gelsler en fortræffelig Udstilling. Ved første Øjekast gennemstrømmes Fagmanden af en behagelig Følelse, i Særdeleshed naar Øjet har fanget det smukke og nøjagtige Arbejde.

For os, hvis Uddannelse faktisk beror paa os selv, idet der saa godt som ingen praktisk Vejledning ydes fra Administrationens Side, vil det sikkert have stor Interesse at vide et Sted, hvor der paa det faglige Omraade kan læres, hvad der i Hjemlandet undertiden staar for vedkommende som ukendte Begreber. Aldrig vil man saa indgaende være i Stand til at studere de enkelte Dele i et Lokomotiv som i dette Skatkammer. Enhver, som ikke rigtig er i Stand til at forstaa denne eller hin Genstands Virksomhed, behøver blot at henvende sig til en af de tilstedeværende Oplysningsmænd, som er pensionerede Lokomotivførere, og paa den mest elskværdige Maade giver disse de fornødne Oplysninger. Da det undertiden ved stærkt Besøg kan forekomme, at Førerne i længere Tid er optagne med at give Oplysninger, maa det indrømmes, at det havde været heldigt, om særlig de vigtigste Genstande var forsynede med en noget sammentrængt Forklaring.

Særdeles interessant og belærende er Udstillingen af de forskellige Lufttrykbremser. Da de enkelte Dele er udførte i Snit, som flankeres ved Hjælp af et stort Spejl, kan man ved foretagne Forsøgsbremsninger nøjagtigt se, hvorledes de enkelte Dele fungerer. Desuden findes alle til vort Fag henhørende Dele saasom Styringer, Igangsætnings- og Omskiftningskonstruktioner, Injektorer, Pulsometere, Smøreapparater osv. i flere Eksemplarer i Snit. Udmærket forstaaelig er ogsaa Røgkamrene og Overhederne holdte. Det lønner sig ogsaa at tage de i Jernbanetrafikken tjenende Transportmidler i Øjesyn.

Ogsaa paa Elektricitetens Omraade kan man foretage ret lærerige Studier. Da en dygtig Lokomotivførers Fagkundskaber bør være alsidige, finder man sjelden nogen bedre Lejlighed end her til indenfor sin daglige Gerning at forskaffe sig en Del Erfaringer. Derfor endnu en Gang forglem

ikke at aflægge Jernbanemuseet et Besøg ved en evt. Berlinertur!

*Rejsende Lokomotivmand.*

---

## Forskelligt.

---

### Tørv som Brændsel til Lokomotiver.

De svenske Statsbaner foretager for Tiden Forsøg med Tørv som Brændsel til deres Lokomotiver. Forsøgene foretages paa Strækningen mellem Elmhult og Alvesto, med Tog bestaaende af indtil 40 læssede Kulvogne. Dette Tog løber daglig mellem de to Stationer. Paa nogle af Turene benyttes udelukkende engelske Kul, paa andre en Blanding af Kul og Tørv, paa atter andre Tørv alene, Blandingerne er i forskelligt Forhold. Nøjagtige Maalinger er foretaget saavel med Brændsels- som Vandforbruget, Hastighed o. s. v. Den benyttede Maskine er et nyt 80 Tons Lokomotiv, men Prøverne vil ogsaa omfatte andre Lokomotivtyper.

**I Devonport er opstillet en stor Cantileverkran,** der er beregnet til at løfte 160 Tons, men ved Prøver har man fundet, at dens Løfteevne er 240 Tons eller en halv Gang den oprindelige. Kranen skal væsentligst benyttes til at løfte Pansertaarne, Kanoner, Turbiner og Maskineri om Bord i Skibe.

**Baldwins Lokomotivfabrik i Philadelphia** har siden 1831 bygget 34,000 Lokomotiver.

---

### Undersøgelser over Lokomotivpersonals Høreorganer og over Signalthørelsen

Af Dr. med. V. Saxtorph Stein, Kjøbenhavn.

Med Forfatterens velvillige Tilladelse ser vi os i Stand til at gengive nedenstaaende interessante Afhandling.

Red.

I vor Tid med den Dag for Dag stigende Trafik og med de forøgede Fordringer til hurtig og sikker Befordring af Men-

nesker og Gods, er der næppe nogen Stilling, hvor disse Krav føles stærkere end af Jernbanepersonalet og fremfor alle andre i Lokomotivfunktionærernes. Paa dem kommer umaadeligt og stedse voksende Ansvar til at hvile; de kommer derved til at indtage en meget vigtig social Stilling; men desuden frembyde de en ikke ringe videnskabelig Interesse, idet det ligger nær at antage, at de i højere Grad en andre Individuer ville frembyde sygelige Symptomer, da de ere saa stærkt udsatte for Paavirkningen af skadelige Momenter. Disse Paavirkninger ramme først og fremmest deres Sanseorganer, og da disses rette Funktionering selvfølgelig er af stor Betydning, turde en Undersøgelse af dem vel altid gøre Regning paa nogen Interesse. Jeg vil i det følgende holde mig til et af dem, nemlig Øret; men inden jeg gaar over til mine egne Undersøgelser, skal jeg først give en saavidt mulig fuldstændig Oversigt over, hvad der hidtil er fremkommet om dette Emne.

Det var den 6te Oktober 1829, at Georges Stephensons Lokomotiv »the Rocket« indledede en ny Æra, idet det for første Gang trak et Jernbanetog fra Stockton til Darlington. Der gik dog lang Tid, inden man skænkede Jernbanefunktionærernes sanitære Forhold nogen Opmærksomhed og endnu længere Tid, inden man specielt begyndte at beskæftige sig med Funktionen af deres vigtigste Sanseorganer.

Martinet<sup>1)</sup> synes at være den første, der skænkede Lokomotivpersonalet nogen Opmærksomhed. I sin Rapport udtaler han sig om Tjenestens skadelige Indflydelse paa dets Sundhed, paa Grund af den stærke Lufttræk paa Maskinen (Lokomotiverne vare den Gang endnu ikke forsynede med Skærm) og de, ved Forbrændingen udviklede, giftige Luftarter. Følgen heraf skulde være Afmagring og talrige nervøse Lidelser.

(Fortsættes).

<sup>1)</sup> Rapport à l'academie des sciences sur les maladies professionnelles. 25:ième févr. 1857. Cit. PIETRA-SANTA, S. 14.

# Personalia.

## Forfremmede er:

<sup>1/5</sup> 10.

Lokomotivfyrbøder H. P. W. Haugsted, Randers, til Lokomotivfører i Struer  
Haandværker F. C. Rasmussen, Nyborg Værksted, til Lokomotivfyrbøder i Struer

## Forflyttede er:

<sup>1/5</sup> 10.

Lokomotivførerne:

A. Hansen, Kbhavn. H. 1, til Kbhavn. G. 1  
C. T. Jensen, » G. 1 — » H. 1  
J. C. C. Larsen, Kalundborg — Roskilde

Lokomotivfyrbøderne:

G. Ankerstjerne, Langaa 3 — Randers  
H. Bagger, Aarhus H. — Langaa 3  
N. L. Laursen, Struer — Randers

<sup>15/5</sup> 10.

Lokomotivfyrbøderne:

J. J. Jensen, Aalborg — Aarhus H.  
C. C. E. L. Lennø, Aarhus H. — Aalborg

<sup>1/6</sup> 10.

Lokomotivfører K. T. Florentz, Kbhavn. H. 1 — Kbhavn. Ø.

Lokomotivfyrbøderne:

L. Andersen, Langaa 3 — Randers  
C. F. B. Petersen, Aarhus H. — Langaa 3  
V. T. Johansen, Kalundborg — Kbhavn. H. 1  
H. F. Hansen, Kbhavn. H. 1 — Kbhavn. Ø.

## Sjællandske Statsbaners Embedsmænds og Betjentes Laane- og Spareforening af 1883.

Da den til den 24. ds. indvarslede Generalforsamling ikke var beslutningsdygtig, afholdes i Henhold til Lovenes § 9 en anden Generalforsamling Tirsdag den 7de Juni Kl. 8 Aften i Jernbaneforeningens Lokale, Vesterbrogade Nr. 18.

Kjøbenhavn, den 25. Maj 1910.

Bestyrelsen.

## Bytning.

En Lokomotivfyrbøder, Kjøbenhavn G. 5, kunde ønske at bytte med en Kollega i Jylland, helst Aarhus.

Billet modtager Redaktionen.

## Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Kjøbenhavn kunde ønske at bytte Opholdssted med en Kollega i Jylland, helst i 2. Kreds. Billet mrkt.: M. 100 bedes sendt Bladets Kontor.



## Tandlægerne

Frøken Maria Bøving og Frk. Margrethe Mose

Vesterbrogade 66<sup>a</sup> Kbhavn. Telefon Vester 159y  
Konsultationstid: Hverdage Kl. 10-4  
og Søndage i Reglen Kl. 10-12.

Jernbanesygekassens Tandlæger.

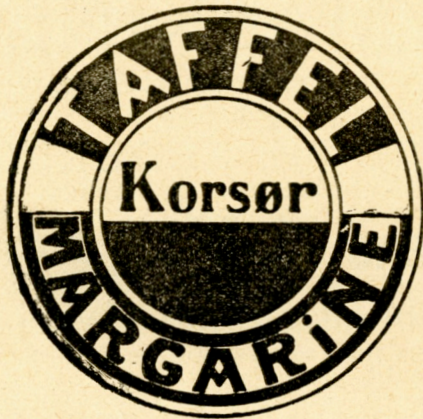
## Skrædermester A. Nørlem

Nansensgade 3 St. Tlf. Byen 5180.

Billigste Skræder paa Pladsen.

Klædninger efter Maal fra 45 Kr.

Garanti for Pasning.



Carl Nielsen,  
Guldsmed & Juveler,

Bruunsgade 25, Aarhus.  
Telefon 791. Telefon 791.

Hele Tandsæt  
fra **20 Kroner.**

Smertefri Tandudtrækning.

Plombering omhyggeligt og  
humant.

5 Aars skriftlig Garanti paa bedste Tænder.  
Tandudtrækning, Plombering 1 Kr.  
og kunstige Tænder fra

**Tandlæge Ruben,**

Vesterbrogade 20, Kjøbenhavn.

10-3 og 6-8. Søndag 10-12.

Jernbanefunktionærer 5 pCt. Rabat paa  
bedre Ting.

Mine Priser er billigere end Sygekassens.

## Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Jernbanevej 29, Es-  
bjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16 III, Kjø-  
benhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

## CARLSBERG PILSNER

# Istedhus Møbel-Magasin

leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles favorable Vilkaar.

Garanti for Soliditet.

Chr. Nielsen, Telefon Vester 209. Enghaveplads 1 & 2.  
Kjøbenhavn.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages i Bladet ved Henvendelse til »Jernbanefagpressens Annoncebureau«, Asger Ryggsgade 4<sup>a</sup> tv.  
Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.