



Nr. 23.

1. December 1910.

10. Aarg.

Moderne Jernbanedrift.

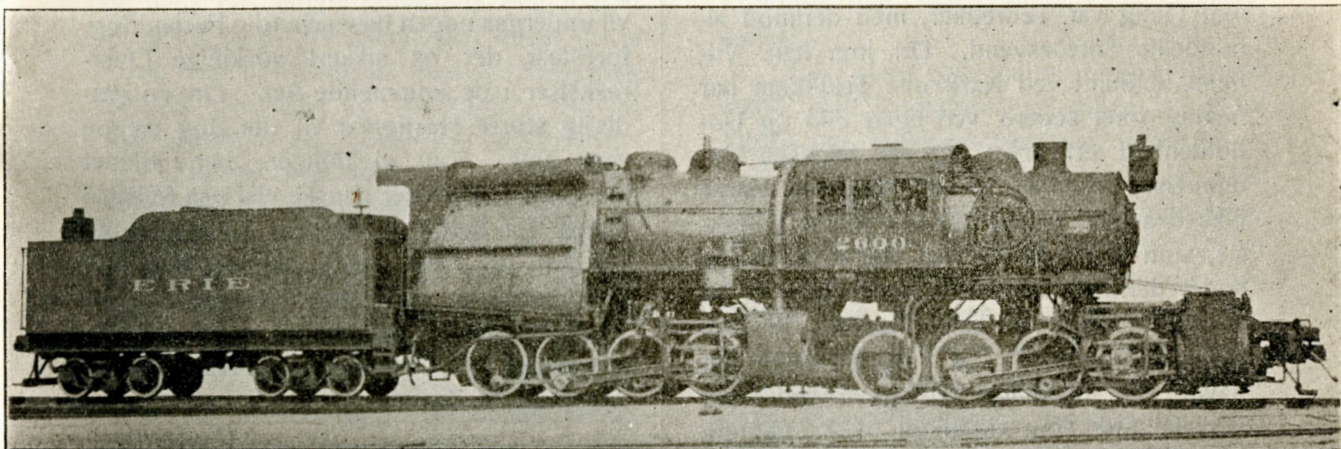


Fig. 1. Mallet Høj- og Lavtrykslokomotiv. American Locomotive Co.

Lokomotiverne er kun meget langsomt vokset op til den Fuldkommenhed, som de i vore Dage med Hensyn til Præstations-evne har naaet indenfor de snævre Pladsforhold, der har staaet til Raadighed for Enkelthederne i Maskinernes Sammensætning.

Efter at Stephenson med Held i Aaret 1829 gennem sin Opfindelse havde demonstreret Lokomotivets Brugbarhed, har Op-gaven siden da udelukkende været at op-naa den størst mulige Trækkekraft og største Hastighed under Anvendelse af det mindste Brændselsforbrug. Dette Maal er ogsaa i Tidens Løb tildels naaet.

Damplokomotivet, som har haft en saa glimrende Løbebane — dette være ikke sagt som en daarlig Jernbanevittighed — kæmper desuagtet i Nutiden for Tilværelsen, og denne Kamp vil stedse blive skarpere og til sidst maaske afgørende for dets Skæbne. Var der for ca. 30 Aar siden, da Udtalelser i den Retning fremsattes som en kommende Mulighed, saa godt som ingen Beviser for disse Paastande, saa stiller Forholdene sig i Nutiden helt anderledes, idet Damploko-motivets skarpeste Konkurrent, Elektriciteten, overalt trænger frem i langt højere Grad, end man i Virkeligheden har Anelse om.

Man behøver i saa Henseende blot at betragte de forskellige Lande i Evropa, Amerika osv., hvor saavel Privat- som Statsbanerne efterhaanden afskaffer Dampen og indfører elektrisk Drift paa deres Strækninger. Som Banebrydere i Evropa skal særlig fremhæves Italien, Prøjsen, Schweiz og Sverrig, hvor endog enkelte Hovedstrækninger befares med elektriske Lokomotiver. Det er givet, at der vedblivende fra begge de tekniske Lejre paa Opfindelsernes Omraade vil fremkomme saa hensigtsmæssige Forbedringer i den fremtidige Konkurrencekamp, at man muligvis først ad Aare med Bestemthed kan paavise, hvor de største Fordele findes mellem Dampen og Elektriciteten.

Et for Damplokomotiverne stort og betydeligt Fremskridt i økonomisk Henseende var Opfindelsen af Overhederen, som er af tysk Oprindelse, og hvis Indehaver ikke den Gang var Teoretiker, men derimod almindelig Smedesvend. Dr. ing. han. Wilhelm Schmidt ved Karlsruhe Teknikum har nemlig først senere ved egen Flid og Udholdenhed erhvervet sig den tekniske Uddannelse, saaledes at det langt om længe lykkedes ham at faa sin Ide udført i Praxis, som til Trods for den stærke Kritik og andre dermed forbundne Vanskeligheder nu er anerkendt over hele Verden. Vi skal saaledes henvise til, at i April forrige Aar havde 115 forskellige Jernbaneforvaltninger saavel i Ind- som Udlandet 4145 Lokomotiver i Drift og under Montering med hans Overhedningssystem, der forøvrigt har været omtalt og illustreret her i Bladet.

Allerede i det attende Aarhundrede har der været anstillet Forsøg med overhedet Damp, og særdeles indgaaende har den bekendte Tekniker og Videnskabsmand Hirn fra Elsass i Aaret 1857 beskæftiget sig med dette Emne uden dog at naa noget gunstigt Resultat; thi alle forudgangne Forsøg før Schmidts Opfindelse er forblevne ved Begyndelsesstadiet og har forøvrigt været langt fra Idealet.

Fordringerne til Lokomotivernes Præstationsevne er i Aarenes Løb steget i to Retninger, nemlig Hastigheden og Trække-

evnen. Men for at kunne opfylde disse Betingelser har man, da Maskinens Livskraft ligger i Kedlerne, stadig maattet udvide disse saavel i Størrelse som Vægt, hvilket undertiden i Modsætning til stationære Kedler og Maskiner, hvor Udvidelsesfeltet saa at sige er ubegrænset, har været overordentlig vanskeligt at gennemføre. Selv for Lokomobilernes Vedkommende stiller Forholdene sig langt gunstigere end for Lokomotiverne, idet Pladsforholdene ikke er saa indsnævrede og ikke er bundne indenfor bestemte Grænser.

Siden Udstillingen i Chikago og St. Louis saavel som efter Indførelsen af den overhedede Damp har Lokomotivindustrien befundet sig i en vis Omvæltningsperiode. Selv om man ikke skal forvente, at de nu gældende og hidtil anvendte Grundbetingelser ved Fremstillingen af Lokomotiver vil undergaa nogen nævneværdig Forandring, forestaar der os sikkert adskillige Overraskelser i de kommende Aar. Om en synderlig større Hastighed vil der dog næppe være Tale. Som vi tidligere her i Bladet har omtalt, blev der ganske vist paa Militærbanen fra Berlin til Zassen opnaaet indtil 140 km pr. Time; men det gik her med Lokomotiverne som med Hestene paa en Væddeløbsbane; de ankom efter at have tilbagelagt en Strækning paa 24 km aldeles udgaaede til Zassen.

(Fortsættes).

Retsordning og Konduitelisterne.

Det er ikke første Gang, dette Tema har været fremdraget, men da netop den sidste Tid har givet Anledning til en mere indgaaende Debat i Rigsdagen*, er det for Personalet højst vigtige Spørgsmaal atter blevet aktuelt. Forøvrigt har Offentligheden gennem Dagspressen ogsaa gentagne Gange

* Vi skal senere komme tilbage hertil.

beskæftiget sig dermed og ved fremdragne Eksempler paavist Nødvendigheden af en saadan Reforms Gennemførelse og forsvaret Personalets Ønsker i saa Henseende. Forhaabentlig vil indeværende Rigsdagssamling vedtage saa betryggende Forholdsregler, at den ansatte ikke i mer eller mindre Grad udsættes for den overordnedes eller foresattes Vilje eller Modvilje, subjektive Indskydelse eller muligvis uretfærdige Afgørelser, som maaske kan blive til Skade for den førstnævntes fremtidige Avancement.

Det nytter ikke, at man i et saa vigtigt Spørgsmaal som det foreliggende ræsonnerer, at den foresatte kun retter sig efter Begrebet Ret og Pligt, at han med Hensyn til Behandlingen af sine underordnede ligesaavel som disse er bunden ved sin Ed, og i hvilken han lover at opfylde de hans Bestilling paahvilende Pligter samvittighedsfuldt; thi Mennesket bliver nu en Gang kun et Menneske med alle Menneskehedens Svagheder og modtagelig for Indtryk saavel til den gode som slette Side.

Enhver af os husker jo tydeligt endnu, hvorledes en overordnet i mangfoldige Aar paa den mest raffinerede Maade tyranniserede det Personale, som havde det moralske Mod at tilbagevise hans mer eller mindre velmente Handlinger; man behøver i denne Forbindelse kun at erindre Navnet *Dyhr* for at fremlægge det bedste Bevis i saa Henseende. Her var det, den uskyldige som Følge af sin overordnedes subjektive Modvilje maatte bukke under og gjordes brødløs.

Og nu Konduitelisterne. Hvilken Magt ligger der ikke i dette Damoklessværd, og hvorledes skal Personalet opnaa Tiltro til Rigtigheden af de overordnedes Erklæringer, naar der fremhæves i Rigsdagen, at der kendes flere Eksempler paa *Myndighedsmissbrug*. I Modsætning til afsagte Disciplinærstraffe for begaaede Tjenstforseelser, som tilkendegives den anklagede, vaages der med største Hemmelighedsfuldhed over, hvad der indføres i Konduitelisterne.

Der gives mellem foresatte og overordnede som Regel altid og særlig iblandt

ynge Kræfter Tilhængere af Rapportjageriet, der absolut anser det som en Naturnødvendighed og for at overbevise de foresatte om deres egen Tilværelses Nødvendighed at føre selv de mindste Bagateller til Protokols, medens andre i Forstaaelse af, at saadanne uvæsentlige Smaaforseelser kan passere for enhver, ikke tager nogen Notits deraf. Indbringer nu den førstnævnte sit indsamlede Anklagemateriale til sin højere foresatte, saa stilles den ansatte uden al Tvivl i et daarligt Lys, selv om han maaske ellers er en pligtopfyldende Person, og Følgerne deraf bliver muligvis, at han tilbageholdes i sit Avancement til en højere Stilling, medens en anden og maaske mindre kompetent Kollega springer ham forbi, kun fordi denne har haft det Held at have haft en retfærdig og indsigtfuld foresat, som ikke tilførte Konduitelisten Bemærkninger om Smaaforseelser.

Der gives vel næppe nogen Tjenstmand med Undtagelse af nogle faa ældre Typer paa Stokkonservatisme, som ikke i vore Dage nærer den Anskuelse, at dette Hemmelighedskræmmeri med Konduitelisterne aldeles ingen moralske Forbedringer bevirker blandt Personalet. Saafremt Autoriteterne ikke behøver at frygte Lyset, bør der snarest foretages en Ændring af det bestaaende System, hvorved der tilkendegives de vedkommende, hvorfor og hvilke Anmærkninger der vil blive tilføjede i Rubrikkerne.

Ved denne Reform vil der sandsynligvis ogsaa være skabt den fornødne Betingelse for, at der i rette Tid kan blive nedlagt Protest mod evt. uberettigede eller vilkaarligt tilføjede Anmærkninger, medens den set fra anden Side sikkert vil bevirke en Forbedring blandt den Del af Personalet, hvor en saadan er nødvendig.

Alle Kulturfolk sætter de retslige Grundregler højt, saa at ingen kan straffes uden forudgaaende Forhør eller uden at have haft Lejlighed til at forsvare sig. Men hvorfor skal vi Tjenstmænd da staa udenfor disse Lovparagrafer? Mange Gange virker Konduitelisterne værre end en retslig Afgørelse.

Men tror man da, at Tjenstmandens Pligt-opfyldelse og Interesse for Tjenesten anspores, naar man stadig lader ham leve i Uvished angaaende Bedømmelsen af hans tjenstlige Virksomhed og øvrige Forhold? En mere gyldig Grund vil sikkert næppe kunne tænkes anført til Forsvar for de nuværende Forhold. Vi har i saa Henseende den bestemte Opfattelse, at Disciplinen ikke vil miste sin Støtte, men at der tværtimod vil skabes langt mere betryggende Forhold, idet Mistilliden, som hist og her findes, gennem Konduitelisternes Frigivelse vil forsvinde.

Emil Alsborg.

Tobaksfirmaet E. Krüger & Co., Istedgade 14, Kjøbenhavn, har nu udsendt sin Aarskalender for 1911. Den tilstilles gratis alle nye og gamle Kunder.

Finanslovforslaget 1911—12 og Anmærkninger dertil.

(Fortsat).

Til § 27.

Ved Finansloven for Finansaaret 1910—11 blev der under § 27 II. A. a. 1. til Foranstaltninger mod Snelæg paa Statsbanerne bevilget et Beløb af 30,000 Kr., svarende til de ved Finanslovene for tidligere Finansaar i lignende Øjemed bevilgede Beløb. Beløbet var bestemt til Dækning af Udgifter ved Foranstaltninger af nævnte Art paa Banestrækningerne Aarhus—Ryomgaard og Randers—Grenaa, og ifølge de indvundne Erfaringer maa det antages, at hele Statens Banenet i alt væsentligt vil være sikret mod Snelæg, naar samtlige de paagældende Arbejder ved ovennævnte Banestrækninger, til hvis Udførelse det omhandlede Beløb blev bevilget, ere afsluttede. Det er imidlertid kun en mindre Del af Arbejderne, som vil kunne gennemføres ved Hjælp af oftnævnte Bevilling. Til Fortsættelse af Arbejderne søges derfor herved

yderligere bevilget et Beløb af 30,000 Kr., idet man ligesom i tidligere Tilfælde foreslaar, at det opførte Beløb stilles til Raadighed til Opførelse af Sneskærme, medens Udgifterne ved de fornødne Grunderhvervelser og Omkostninger ved Afholdelsen af de herved foraarsagede Ekspropriationsforretninger m. v. afholdes henholdsvis af Konto § 27 II. B. a. og § 27 II. B. b.

Ved Finansloven for Finansaaret 1910—11 blev der under § 27. II. A. a. 6. bevilget et Beløb af 50,000 Kr. som første Bidrag af en samlet Bevilling paa 200,000 Kr. til Udvidelse af Ringkjøbing Station. Af Restbeløbet, 150,000 Kr., foreslaas for Finansaaret 1911—12 bevilget 100,000 Kr.

Nyanskaffelser.

Det til Forøgelse af Statsbanernes rullende Materiel opførte Beløb af 4,780,000 Kr. tænkes anvendt til følgende Anskaffelser og Anlæg:

- A. 23 Lokomotiver, nemlig:
 - 12 svære Iltogslokomotiver à 83,000 Kr. Lit. P. 996,000 Kr.
 - 5 Godstogslokomotiver à 64,000 Kr. Lit. D. 320,000 Kr.
 - 6 Rangerlokomotiver à 32,000 Kr. Lit. F. 192,000 Kr.
- B. Udvidelse af Remiser m. v. 100,000 Kr.
- C. 68 Personvogne, nemlig:
 - 48 Truckpersonvogne, hvoraf
 - a. 3 II Kl. Vogne med Sidegang à 31,000 Kr. 93,000 Kr.
 - b. 18 II og III Kl. Vogne med Sidegang à 30,000 Kr. 540,000 Kr.
 - c. 19 III Kl. Vogne med Sidegang à 26,000 Kr. 494,000 Kr.
 - d. 8 III Kl. Vogne med Sidegang, Dampkedel og Akkumulator à 33,000 Kr. 264,000 Kr.
 - 20 toakslede III Klasses Vogne med Midtergang à 10,000 Kr. 200,000 Kr.
- D. 14 Post- og Rejsegodsvogne, nemlig:
 - 4 kombinerede Post- og Rejsegodsvogne à 21,000 Kr. 84,000 Kr.
 - 10 Rejsegodsvogne à 15,000 Kr. 150,000 Kr.

E. 450 Godsvogne, nemlig:

100 lukkede Godsvogne uden Skruebremse à 2,900 Kr. 290,000 Kr.

150 lukkede Godsvogne med Skruebremse à 3,400 Kr. 510,000 Kr.

150 aabne Godsvogne uden Skruebremse à 2,500 Kr. 375,000 Kr.

30 aabne Godsvogne uden Skruebremse à 2,400 Kr. 72,000 Kr.

10 aabne Godsvogne med Skruebremse à 2,900 Kr. 29,000 Kr.

10 lukkede Godsvogne til Kødtransport à 6,500 Kr. 65,000 Kr.

F. 1 Sneplov 6,000 Kr.

Med Hensyn til de enkelte Poster bemærkes:

ad A. Blandt Statsbanernes Toglokomotiver findes adskillige, som paa Grund af deres Alder og Konstruktion samt deres ringe Trækkeevne ere uøkonomiske at benytte. Af Mangel paa andre Maskiner til Erstatning for disse og paa Grund af den stigende Kørsel har man dog maattet holde dem i Drift udover det Tidspunkt, da de rettest burde have været udrangerede. I Løbet af det sidste Aar har det imidlertid vist sig uundgaelig nødvendigt at udrangere 11 af disse Maskiner, og det maa paaregnes, at det i Løbet af de nærmeste Aar vil blive nødvendigt yderligere at udrangere flere af Maskinerne. Da Antallet af Toglokomotiver allerede nu er utilstrækkeligt til paa forsvarlig Maade at betjene den nuværende Trafik, vil det være aldeles nødvendigt at skaffe Erstatning for de Lokomotiver, der saaledes ere eller snart ville blive udrangerede. Da Sporet paa den jyske Østbane derhos nu bliver forstærket mellem Fredericia og Randers, vil det blive muligt paa denne Banestrækning at anvende Lokomotiver af sværere Type end de hidtil anvendte, som i stor Udstrækning have krævet Benyttelse af Forspandsmaskiner og derved foraarsagede forøgede Driftsudgifter. Under Hensyn til det anførte foreslaas det, at der anskaffes 12 svære Iltogslokomotiver.

Det maa endvidere paaregnes, at Godstrafikken vil stige yderligere, hvorfor det maa anbefales, at der anskaffes 5 svære Godstogslokomotiver.

Af de 6 Rangerlokomotiver, som foreslaas anskaffede, ere 3 bestemte til Odense, Randers og Esbjerg Stationer, og de 3 andre ere paa Grund af den stadig stigende Brug af svære Rangerlokomotiver nødvendige dels som Reserve i Tilfælde af Maskinuheld, dels til Afløsning af Maskiner, der ere til Reparation i Værkstederne.

ad B. De ny og svære Lokomotiver fordrer en Del Udvidelser og Forandringer i Statsbanernes Remiser samt Ombygning af Drejeskiver og Fyrgrave m. v., hvortil der paaregnes at ville medgaa ca. 100,000 Kr.

ad C. Efter at Truckpersonvognene ere blevne tagne mere almindeligt i Brug paa Statsbanerne, har det vist sig hensigtsmæssigt at anvende disse i Hurtigtogene i meget betydeligt Omfang. Den heraf følgende intensive Brug medfører, at Vognene af Hensyn til det i Politireglementet foreskrevne Eftersyn komme hyppigere til Værkstedseftersyn end paaregnet. Til Erstatning for de Vogne, der ere til Eftersyn, vil det derfor være nødvendigt at anskaffe 22 Truckpersonvogne. For at kunne tilfredsstille de store Krav, som særlig i Sommertiden stilles til Banerne for Persontrafikkens Vedkommende, og undgaa en alt for udstrakt Benyttelse af Bænkevogne i Tilfælde af ekstraordinær Trafik, maa det derhos anses for nødvendigt yderligere at anskaffe 26 Truckpersonvogne og 20 toakslede III Klasses Vogne. Disse sidstnævnte Vogne tænkes byggede med Midtergang og overdækket Platform, da nogle hos de svenske Statsbaner sidste Sommer lejede Vogne af denne Type viste sig særlig anvendelige til den lokale Trafik ved København.

ad D. De foreslaaede Rejsegodsvogne og kombinerede Post- og Rejsegodsvogne ere nødvendige til Afløsning af mindre, toakslede Vogne i Hurtigtogene.

ad E. Statsbanernes Godsvognspark

er i de seneste Finansaar bleven betydeligt forøget, men Forøgelsen har dog vist sig utilstrækkelig, saa at man for at tilfredsstille Behovet oftere har maattet leje Vogne — i nogle Maaneder endog 400 Stykker. Man vil derfor ikke uden Anskaffelse af et meget betydeligt Antal Vogne kunne tilfredsstille de Krav, som den erfaringsmæssige Stigning i Godsvognsbenyttelsen vil stille, særlig da en Del af de ny Vogne maa tjene til Erstatning for ældre udslidte Vogne. Af Hensyn til den stigende Eksport af fersk Kød til Tyskland og Schweiz vil det derhos være nødvendigt at indrette 10 af de nye Vogne til Kødtransport. Man har derfor ment at maatte foreslaa, at der gives Bemyndigelse til Anskaffelse af 450 Godsvogne, hvoraf 10 til Kødtransport.

ad F. Den Sneplov, som foreslaas anskaffet, tænkes anbragt paa Roskilde Station, hvor man hidtil kun har haft 3 Sneplove til de 4 fra denne Station udgaaende Banelinier.

Da det foran under A. samt C.—F. opførte Materiale ikke i sin Helhed vil kunne være tilstede i Løbet af et Finansaar, foreslaas Udgiften til Anskaffelse af samme samt til Tilvejebringelse af Remisepladser fordelt med 2,000,000 Kr. paa Finansaaret 1911—12 og med 2,780,000 Kr. paa Finansaaret 1912—13.

Udgifterne ved mulig fornødne Arealerhvervelser i Anledning af de under B. omhandlede Udvidelser af Remiserne m. v. forudsættes afholdte af Konto § 27. II. B. a. og § 27. II. B. b.

Auditøren.

Sluttelig er der af Ministeren for offentlige Arbejder fremsat et Lovforslag, der har følgende Ordlyd: —

§ 1. Til Behandling og Undersøgelse af Sager angaaende Uheld ved Statsbanerne og Tjenesteforseelser, begaaede af Statsbanernes Personale, ansættes en direkte under Ministeriet for offentlige Arbejder sorterende Auditør, der udnævnes af Kongen og lønnes paa samme Maade som Assessorer i Kjøbenhavns Kriminal- og Politiret.

De nærmere Regler for Auditørens Virksomhed fastsættes af Ministeriet for offentlige Arbejder.

§ 2. De fornødne Beløb til Dagpenge, Rejseudgifter og Kontorhold for Auditøren bevilges ved den aarlige Finanslov.

§ 3. Forsaavidt det ovennævnte Embede besættes med den nuværende Auditør ved Statsbanerne, medregnes hans Tjenestetid som saadan ved Beregning af Alderstillæg og eventuel Pension.

Den hidtil bestaaende midlertidige Ordning, som traadte i Kraft den 1. Juni 1906, vil efter dette Forslag blive lovfæstet, men saaledes, at Auditøren ansættes direkte under Ministeriet for offentlige Arbejder, hvorhos Auditøren, der hidtil var lønnet med Honorar, bliver kongelig udnævnt og faar Løn som Kriminalretsassessor (4000 Kr. + 4 Alderstillæg à 400 Kr. hvert 3. Aar indtil 5600 Kr.) samt faar Pensionsret.

Opmærksomheden henledes paa Annoncen fra Firmaet Packness & Co., Helgolandsgade 5, Kjøbenhavn.

D. L. & L. F.

D'hr. Afd.-Kasserere, som endnu ikke har rekvireret Mærker svarende til Aarskontingentet, bedes snarest indhente det forsømte.

Hovedkassereren.

* * *

Hr. Redaktør!

Vel vidende om, at vort Fagblad har andre og mere heldige Opgaver end at være Tumleplads for Medlemmernes Diskussioner om Ukollegialitet, bedes De dog give Plads for nogle afsluttende Bemærkninger til Hr. Lokf. Larsen.

De har, Hr. Larsen, tilsyneladende udfoldet en større Kraftanstrengelse for at dokumentere Hr. Rohdes Uskyld, hvad der

dog næppe vil lykkes Dem. Naar De har studeret Fagbladene for 1897, forundrer det mig, at De netop ikke har fundet det Blad, hvor Hr. Lokf. Rohde *alias* Sørensen findes anført som slettet for Restance. Deres Indlæg i denne Sag indeholder intet effektivt, men er helt igennem en ret og slet Klamamus, der er iklædt en Ramme af ulogiske Betragtninger og hist og her isprængt nogle malplacerede Vittigheder af tarvelig Art. Da Hr. Rohde ikke er Medlem af vor Organisation og — som De hentyder til — ikke har Talefrihed her i Bladet, hænger dette jo nøje sammen som Aarsag og Virkning. — Dette turde maaske ogsaa være ganske overflødig, idet han jo er protegeret tilstrækkeligt af Dem. Omend jeg maa tilstaa, at Deres Aandsprodukter uden Skade kunde været mere konsekvente, maa jeg samtidig indrømme, at ingen kan varetage en daarlig Kammerats Sag bedre, end De gør; det maa man lade Dem.

De vil søge at bortforklare det egentlige Faktum. Og det er ganske forstaaeligt, thi som Medlem af vor Organisation er det en tvivlsom Ære, De nyder, ved at blande Dem i denne Affære, som De gør. Man skulde dog antage, at De kendte de vigtigste Forudsætninger for en Organisations Opgave og Bestaaen.

Naar et Fags Udøvere danner en Organisation for derigennem at varetage deres faglige og økonomiske Interesser, maa dette Maal stedse være fælles for alle den paa-gældende Organisations Medlemmer. Med andre Ord: Enkeltinteresserne er blevet lig Fællesinteresserne, og Fællesinteresserne er lig Enkeltinteresserne. Staar man i sin Organisation, støtter man denne — i ethvert Fald pekuniært, og derved støtter man sig selv. Staar man derimod udenfor sin Organisation, skader man baade denne og sig selv, saavel indadtil som udadtil — *Enfant terrible*. Enhver af Fagets Udøvere, der staar i sin Organisation, bidrager til, at denne danner et samlet Hele, og jo bedre hvert enkelt Medlem er, desto fastere Form antager Organisationen. Sammenfattes disse Betragtninger, faar Formlen følgende Ud-

seende: *For Organisationen eller mod Organisationen*. Af dette Dilemma kan ingen komme ud. Derfor, naar et Medlem udtræder af sin Organisation, altsaa skader, hvad han i egen og Stands Interesse burde støtte, er dette *ikke* en Afdelingssag alene, men det er ethvert Medlems moralske Ret at tilkendegive sin Misbilligelse af, at hint Medlem uden at yde noget dog vil nyde Frugten af andres Arbejde. Dette er Realiteten i denne Sag, og denne simple Regel burde selv De, Hr. Larsen, at kunne forstaa.

Naar De skriver, at Viborg Afd. ikke har forlangt min Indblanding i Sagen, har den vist langt nødigere ønsket at se Dem i vort Fagblad forsvare Hr. Rohde, der ikke mindre end to Gange i Løbet af kort Tid er slettet af sin Organisation for Restance. Dette turde vist være Topmaalet af, hvad der kan præsteres i den Retning af et Medlem. Jeg synes, Hr. Larsen, at De ved Deres Indgriben i denne Sag tilstrækkelig har godtgjort Deres Misforstaaelse eller maaske manglende Forstaaelse af Organisationens Betydning. I ethvert Fald synes jeg, at De er et mærkeligt Foreningsmedlem; og hvis slige »Fænomener« ikke hørte til Sjældenheder, vilde vor Organisation sikkert gaa sin Opløsning i Møde.

Til Slut skal jeg berolige Dem med, at ingen af Deres medansatte paa Depotet i Viborg er Forfatter af hverken ovenstaaende eller de to tidligere Artikler. At de er anonyme synes jeg bedre kan forsvares, end De kan forsvare at sætte Navn under de Indlæg, som De har begaaet i de to sidste Numre af D. L. T.

—n.

Idet vi hermed betragter Diskussionen for afsluttet, vil vi overlade til Læserne at skønne om, hvorvidt Lokf. Larsens vistnok velmente Forsøg paa at vaske det »sorte« Faar Lokf. Rohde hvidt er lykkedes. Selv om man anvender nok saa meget Kraft-Skurepulver, kan man ikke gøre en Sort til en Hvid, og da Rohde har brudt med sine Organisationsfæller, kan enhver god Organisationsmand kun se hans skidne Kulør. Man gavner ikke sig selv eller sin Stand ved at isolere sig. Er man utilfreds med sin Organisations Ledelse, er det saadanne Medlemmers Pligt af Hensyn til sig selv og det heles Vel at slaa til Lyd for sine Meninger, søge

paa parlamentarisk Vis at skabe et Flertal derfor. Derved gavner man sig selv og sin Stand, — og ikke som Hr. Rohde ved at lade sig slette for Resistance.

Red.

Uniformen!

Ja det er nærmest Skindtrøjen, jeg tænker paa, og det kan man jo snart ikke blive fri for, naar man ser Portørerne i denne Tid, thi de gaar jo næsten allesammen og gi'r den i en ny Skindtrøje. Men lad mig straks sige det: Jeg er ikke Spor af misundelig paa dem, tværtimod kunde jeg ønske, de fik en noget tiere, for saa var der maaske Haab om, at man af og til kunde købe en brugt til en rimelig Pris. For der er vel stadig ingen Udsigt til, at Lokomotivpersonalet kan blive normeret med saa nødvendigt et Klædningsstykke som en Skindtrøje. Det er mig aldeles ufatteligt, af hvilken Grund Lokomotivpersonalet ikke skal have Spor af Tøj. Ja, vi faar jo ganske vist en Kappe hvert tredie Aar; men hvad er det? Og for Fyrbøderne er det jo ikke nemt at staa med Kappe paa paa Maskinen. Men er der nogen, der kan sige mig, hvorfor det er mere nødvendigt for Portørerne eller Togbetjentene at have en Skindtrøje paa, end det er for Lokomotivpersonalet? Hvis der er nogen, der om Vinteren lider af Træk og Kulde, saa er det os, som staa paa Lokomotivet, og i Særdeleshed de der kører de langsomme Tog. Nu begynder Vinteren at melde sig, og vi kan stadig vente at komme ud at køre i Sne og maaske komme til at sidde fast i en Snedrive en Nat eller en Dag, naar Snestormen raser omkring os, og vi staa i Sne til langt op paa Benene, mens Kappen og Tøjet er gennemblødt eller stivfrosset. Hvis Administrationen eller d. Hrr. overordnede da ikke tror, at vi ved saadanne Lejligheder kunde have nødigt at være ligesaa godt klædt paa som en Portør eller Banarbejder, saa vilde jeg ønske, at vedkommende selv maatte faa Lejlighed til at prøve, hvordan det er at

staa paa Lokomotiv om Vinteren. Ikke fordi det nogensinde er et særligt behageligt Opholdssted, især naar der bliver en 9 à 10 mm Hul i Hjulbandagerne. Men det er dog særlig Vintervejret, der er værst for os. Hvorfor skal der ogsaa være saa stor Forskel med Hensyn til Uniformeringen af det under Statsbanerne ansatte Personale, og hvorfor skal Lokomotivpersonalet stadig være Stedbørn? Har det været hos vore overordnede, det har manglet paa god Villie til at sørge for os? Man fristes til at tro det, og der har ogsaa været ymtet om det, men nu har vi jo faaet en ny overordnet, og forbaabentlig vil han gøre sit til, at vi ikke bliver tilsidesat, men at det bliver paa-talt, at det er lige saa nødvendigt for Lokomotivpersonalet at faa Uniform, som det er for Togpersonalet. Og jeg foreslaar da, at vi til en Begyndelse ansøger om en Skindtrøje.

Alex.

„Tossegodhed“.

Det danske Lokomotivpersonale og i Særdeleshed vor ærede Hovedbestyrelse maa være et godmodigt Folkefærd. Paa Generalforsamlingen i Marts i Kjøbenhavn har Lokomotivpersonalet saa afgjort taget Stilling til de »officielle« Forhandlingsregler og blev yderligere understreget paa Kongressen i Aarhus, men endnu er der ikke fremkommet noget Resultat til vort Kundskab. Hvad tøves der efter? Er den skønne uimodtagelig? — incasu Jernbaneforeningen og Jernbaneforbundet. Hvis det er Tilfældet, bør D. L. & L. F. lade hende sejle sin egen Sø!

De mange »hæderlige« Bestræbelser, der har været oppe for at gøre Jernbaneforeningen og Jernbaneforbundet til Midtpunkt for danske Jernbanemænds Organisationsliv, og som har fundet Udtryk baa-de i Tale og Skrift, frister en anderledes Tænkende til at fremsætte nogle Bemærkninger ud fra divergerende Synspunkter.

At man i ledende Kredse indenfor J. F. og D. J. F., særlig ud fra økonomiske Betragtninger, ønsker disse saa stærkt konsolideret som mulig, kan ikke undre. Men mærkeligt er det, at de to »store« Organisationer kan fremsætte et saadant Forslag, der tager Sigte paa en Opløsning af D. L. & L. F. Vi kender fra sidste Lønningslov nøje de Vilkaar, der vil blive budt Lokomotivpersonalet, og maa vide, at alle Bestræbelser for selvstændigt at udvikle Lokomotivpersonalet preller af mod Overlegenhedens eller Lige gyldighedens tykke Mure.

Der foreligger intet om, at Forhandlingsreglerne har ændret det tidligere bestaaende Forhold om, at den Ret, der hidtil er givet enkelt- eller foreningsvis at forhandle med Administrationen, er undergaaet nogen Forandring — tværtimod! Hvorfor i Alverden da tage dem saa højtideligt.

Det synes mig derfor, at de elysæiske Goder, J. F. og D. J. F. tilbyder os, i nogen Grad trænger til Underbyggelse.

Men hvorfor ikke — hellere end at arbejde paa at sammensmelte, hvad der ikke hører sammen — beholde den bestaaende mere nærliggende og derfor naturligere Betragtningssmaade: *Delingen efter Interesser*. Selve det Faktum, at en Hob Mennesker er ansatte ved samme Institution, giver ikke tilstrækkeligt Grundlag for en Fællesorganisation, hvis der indenfor Standen findes — aandeligt og økonomisk talt — Interesses modsætninger. Hvad der ikke har kunnet praktiseres under de *samvirkende* Fagforbund, der har en Menneskealders Erfaring at se tilbage paa, kan følgelig heller ikke ved et Magtbud fra en »radikal« Regering pustes op til nyt Liv. Den er som Sæbebobbelen, men naturligvis er J. F. og D. J. F.s Medlemmer, der for den overvejende Del kun har kendt Ordet Organisation af Navn inden deres Ansættelse, fornøjede med den, men som alle Sæbebobbler spiller den et Nu i prægtige Farver — for derefter at briste.

Paa det rent faglige Omraade har vi vor Organisation og har *vore* Ideer at arbejde for; det *faglige* har da heller aldrig

spillet nogen Rolle indenfor de to »store« Organisationer, der ikke har tillagt dette mere Vægt, end at vort Fagblad efter deres Forslag til Sammenslutning skulde føre en Skyggetilværelse. Det vilde for os være et Afslag paa Idealerne, som ingen ærekær Lokomotivmand kan indlade sig paa.

Det skulde derfor synes rimeligere at samle dem, der havde fælles Interesser og Sympatier, i enkelte Lejre.

Vor bestaaende Orden *skal* vedblivende bestaa, indtil en Flertalsbeslutning giver anden Kurs; dog har man oplevet, at vore Separatister har villet uddybe Interessesfæren yderligere.

Det er sagt indtil Trivialitet, at den Storhedsperiode, som de to store Organisationer har skiltet med, bør være forbi; det er saasandt ikke dem, der giver Tonen an; hvor kortsynet da af dem at ville stænge alle Jernbanemænd inde i de to Afdelinger af Centralorganisationens Bur, en Teori, der kun kan have sin logiske Berettigelse, saafremt der ikke var saa store Divergenser. Da Anskuelserne om Forhandlingsretten indenfor den store Foreningstrekant, D. L. & L. F., og J. F. og D. J. F., er i høj Grad delte, gælder det for os at faa de Ideer, vi repræsenterer og ønsker at arbejde for, udbredt dèr, hvor Jordbunden er frugtbarst og modtageligst.

Flertallet af D. L. & L. F.s Medlemmer har set rigtigt, naar de saa afgjort mener, at det »Tilbud«, der er fremsat fra de to andre Foreninger i Trekanten, ingenlunde er den bedste Jordbund — tværtimod, om vi antog det, vilde det blive en ørkesløs Kamp at ville hævde vore Interesser i en Sammenslutning, hvis overvejende Flertal staar med Front mod os, er *uden* ringeste Lyst eller Modtagelighed for andre Anskuelser.

Hellere end at opluges af en saa uimodtagelig og paa Forhaand uvillig Forsamling maa vi leve et kammeratligt Liv med Fagfæller og paa hvert enkelt Punkt og hvert enkelt Sted tage en Haand med, hvor det gælder vor gode Sag — og dertil vil vort Fagblad være et virksomt Middel.

Nej, den paatænkte Sammenslutning vil blive én stor »Brokkasse«, der ikke deler efter Interesser og Anskuelser.

Lokomotivmændene skal ikke leve deres Liv som en eksklusiv »Stand«, men søge Samarbejde med ligesindede udenfor »Standen«.

Som alt vender tilbage til sit Ophav, saaledes har vi ogsaa nu faaet Føling med vor første Organisation »Smede- og Maskinarbejderforbundet« og det vilde være velsignedt én Gang at faa brudt en Bresche i den Forbindelse, der trods alt endnu findes visse Steder indenfor de to »store« Organisationer.

Maaske er Tiden endnu ikke moden dertil, derfor skal man ikke opgive Haabet og forringe Chancerne ved Opløsning af en særdeles levkraftig Organisation som D. L. & L. F., hvor stadigt flere og flere og i Særdeleshed de unge, der bliver Fremtidens Lokomotivførere, fylker sig om, dens Ideer og Krav har sejret før, de vil kunne sejre en Gang endnu!

Jeg slutter, som jeg begyndte, med at sætte »Tossegodhed« i Citationstegn, men har vor Hovedbestyrelse ikke handlet noget i den Retning ved at lade, som om der førtes Forhandlinger, der i det højeste kan blive som Suppe paa en Pøsepind? — Ja jeg spørger kun!

Men efter det »Tilbud«, der foreligger, forekommer det mig at være D. L. & L. F. mest værdigt, om den kastede Broen af for alt Samarbejde i dette Spørgsmaal med J. F. og D. J. F., thi den mageløse »Hensynsfuldhed«, vi er mødt med fra den Side, kan vi finde, om ikke andet Steds — saa hos os selv.

Jens Gnistfanger.

Lokomotivinstruktøren.

De mener, Hr. Redaktør, at jeg skulde være Hr. Jahnsen taknemlig for den Fremgangsmaade, han som Lokomotivinstruktør har været ved at lære fra sig, hvorved Lo-

komotivfyrbødernes Arbejde skulde blive lettet under Kørselen. Dette maa bero paa en Misforstaaelse fra Deres Side, Hr. Redaktør. At Lokomotivfyrbødernes Arbejde under Kørselen bliver formindsket, er faktisk; men Arbejdet før tager mindst $\frac{1}{2}$ Time længere Tid, og Arbejdet efter er endnu værre. Et Fyr, som har været saa »forbrokket«, at der har været nok til hele Rejsen, er i en saadan Tilstand, at det koster meget mere Arbejde at rense end ved at holde et almindelig godt Fyr. Ved Hr. Jahnsens Fremgangsmaade er det nødvendigt at rense Fyr for hver Tur. Paa en fornuftig Maade kan der køres 2 à 3 Gange over Nord- eller Kystbanen uden at rense, saa er det endda ikke brændt paa Risten.

Nu faar vi Briketterne slaaet i Stykker i Kulgaarden, hvilket er et stort Gode, men efter Hr. Jahnsens Idé skal de være hele. Disse er meget vanskelige at faa ud af Tenderhullet, og bliver Pladen taget bort, som ogsaa er prøvet, saa falder der mange ud paa Gulvet for hver Gang, der tages en.

Fyrskovlen er næsten ubrugelig med hele Briketter, saa der maa tages med Hænderne. Dette er ikke videre behageligt.

At være Hr. Jahnsen taknemlig, som De mener, Hr. Redaktør, for at faa Arbejdet besværliggjort og forøget, er mig dog en Grad for stramt.

d—.

Hr. d. anfører i Slutningsbemærkningen i sin første Art.: »Er det Mening, vi maa eller skal køre med Fyret stoppet til Murbuen, behøves der kun en Ordre o. s. v.«

Vi skal erkende, at vi ikke er særlig kendt eller fortrolig med denne Fyringsmetode; men som vi skrev forrige Gang, fordrer et saadant Fyr en særlig Tilrettelægning, og Hr. d. giver os Ret deri, idet Fyrets Behandling varer $\frac{1}{2}$ Time. Almindeligvis vilde det ikke vare $\frac{1}{2}$ Time, at fylde Fyret. Den hyppige Fyrrensning forringer naturligvis Arbejdsbesparelsen, men Fyringen maa efter vor Opfattelse, med tilstrækkelig Øvelse og Strækningskendskab, kunne indrettes saaledes, at Maskinen naar Ende-

stationen med et omtrent udbrændt Fyr.

Iøvrigt er denne Fyringsmetode ikke ny, idet Tyskerne i en Aarrække har praktiseret den.

Red.

Preussisk Bondekultur og Statsfunktionærene.

Den store Jernbaneulykke ved Mühlheim d. 30. Marts d. A., som vi forøvrigt mere indgaaende har beskæftiget os med her i Bladet, har vakt en overordentlig Opsigt over hele Tyskland og allerede nu har bevirket forskellige Indskærpelser i de tjenstlige Forhold.

Særlig indenfor Agrarernes Rækker synes der at være opstaaet en stærk Antipati mod Statsfunktionærene, hvis Udspring dog nærmest maa søges i de forrige Aar vedtagne Lønningsforbedringer.

Et godt og ret træffende Bevis i saa Henseende har en Godsforpagter Schmidt i Friedberg-Büdingen, den afdøde Grev Ariolas Valgkreds, leveret, da han i sin Forsvarstale for Agrarkandidaten udtalte følgende svulstige Mundfuld om de samfundsnedbrydende og fordringsfulde Tjenestemænd:

Der er de Herrer Funktionærer! Arbejde vil de ikke, Ferier vil de stadigvæk have og æde Coteletter saa store som Retirade-laag — og Bønderne maa betale det hele!

Som man af ovenstaaende vil se, savner Tyskland heller ikke deres Jørgensen-Ougtved.

Forskelligt.

Om Damplokomotivernes Levetid har en Ingeniør *Sarpin* i Graz foretaget en interessant Beregning, hvori han gør gældende, at Iltogsmaskinerne i den mellemeuropæiske Jernbanetrafik opnaar en Levetid af

25 Aar, Persontoglokomotiverne 35 og Godstogsmaskiner 40—50 Aar. Før end disse definitivt er ubrugelige, har Iltogsmaskinerne tilbagelagt 1,250,000 km, Godstogsmaskinerne noget mindre og Lokomotiverne for Persontogstrafiken gennemsnitlig 1,400,000 km.

I de forenede Stater behandles alle Lokomotiver meget mere hensynsløst og opnaar som Følge deraf i Reglen for Godstogsmaskinernes Vedkommende kun en Levetid af 8—10 Aar, medens Godstogsmaskinerne allerede efter 5—7 Aars Forløb maa kasseres. Ganske vist har de i dette Tidsrum tilbagelagt omtrent det samme Antal Kilometer som de mellemeuropæiske Lokomotiver i 25—40 Aar.

* * *

Tysk Lokomotivleverance.

Det preussiske Jernbaneministerium har for Aaret 1910 bestilt 492 Lokomotiver hos forskellige Lokomotivfabrikker, som findes i Preussen. Maskinerne skal være leverede fra April indtil Udgangen af dette Aar.

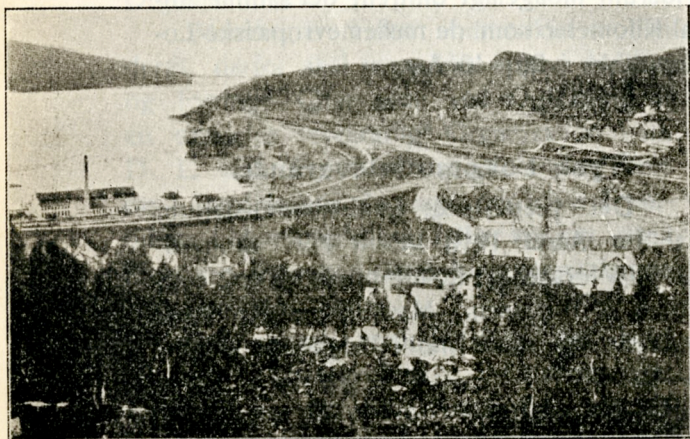
Fra en Rejse til Midnatssolens Land.

(Med Verdens nordligste Jernbane).

(Fortsat).

Vi naaede Trondhjem Kl. 8⁰² Em. og modtoges paa Banegaarden af Lokomotivfører *Nordahl* fra Trondhjem, med hvem vi under Lokomotivmandskongressen i Aarhus havde gjort Bekendtskab. Han førte os til Hotel Skandinavien og inviterede os derpaa med sig hjem for at spise til Aften. Han ejer en nydelig lille Villa udenfor Byen med Udsigt over denne og en Del af Fjorden. Her hos ham og hans gæstfri Frue tilbragte vi en hyggelig Aften med efterfølgende Spaseretur, der førte os forbi den gamle Fæstning Christianssten anlagt Aar 1682 paa en fremragende Høj paa Østsiden af Byen; her gik en Soldat og smaafros, me-

dens han med paasat Bajonet vogtede paa gamle Minder og paa, at ingen fik Adgang paa denne Tid af Døgnet. Skønt der vist ikke er meget seværdigt indenfor de gamle Mure, vilde vi dog nok have aflagt et Besøg derinde. Dette lod sig imidlertid ikke gøre, og fortsatte vi da vor Vej hen forbi den store tekniske Skole for hele Norge, en Art Højskole til videre Uddannelse. Den nærmede sig stærkt sin Fuldførelse og er opført helt af Granit for Hovedbygningens Vedkommende; den ligger paa en heldig valgt Plads, hvorfra den dominerer over hele Byen og tager sig imponerende



Narvik.

ud, monumental og smuk, som den er. Der har staaet en Kamp mellem Trondhjem og Christiania om, hvilken af de to Byer der skulde opføre og eje denne Bygning. Trondhjem gik af med Sejren, og den har løst Opgaven med Held. Herfra gik Turen ned i Byen og endte ved vort Hotel, hvor vor elskværdige Vært og Værtinde bød os Godnat. Vi bad dem først tage med os paa en Udflugt Dagen efter ud til Leirfos, og saaledes blev Bestemmelsen.

Kl. 9⁰⁰ Fm. mødte Nordahl og Frue paa Hotellet, hvorefter vi med Tog tog ud til Fossen, der er beliggende ca. 5 km syd for Byen og er 24 Meter høj. Det er ret store Vandmasser, der her styrter ned over Klippestykker og andre Ujævnheder, saa Vandet larmer og piskes til Skum og Fraade og frembyder et storslaaet og smukt Skue.

Efter en let Frokost i en af de stilfulde Pavilloner der paa Stedet tog Knoll et Fotografi af os alle (Fig. 10) med Vandfaldet som Baggrund. Nedenfor Faldet paa højre Side ligger Kraftstationen for elektrisk Drivkraft og Belysning. Anlægget er ganske nyt og har været meget dyrt; det er dog kun en forsvindende Del af Vandmængden, der er taget i Brug dertil. Ovenfor Faldet ledes Vandet ved Sluseværker ind i et Reservoir, hvorfra 6 store Jernrør af ca. 2 Meters Diameter fører dette ned til hver sin Turbine. Endnu er kun 2 Turbiner i Drift; disse er direkte sammenkoblede med hver sin Dynamo og løber en voldsom Fart. I Trondhjem beregnes Forbruget af Lys og Kraft ikke som hos os; der er ingen Maalere opstillet; men dette beregnes henholdsvis efter Motorernes Størrelse og Lampernes Antal og Lysstyrke. Altsaa er Betalingen den samme, enten man bruger meget eller lidt.

Vi besluttede at tage tilbage til Byen til Fods og standsede først vor Gang ved den gamle Kongsgaard. Trondhjem hed jo i gamle Dage Nidaros og er anlagt Aar 996 af Olaf Trygvason. Den blev senere ødelagt, men genopførtes paa samme Sted Aar 1016 af Olaf den Hellige og ligger paa den Halvø, som Nidelven danner ved sit Udløb i Trondhjemsfjorden. Den gamle Kongsgaard er fra første Færd opført til Brug og Bolig for Ærkebisperne; senere toges den i Brug af Kongerne. Man ser snart, det er en ældgammel Bygning, rigtig en Type paa en af de gamle Kongeborge, og man undres over, at den fra Regeringens Side ikke er Genstand for mere Opmærksomhed og Pietet, end at den nu benyttes til Tøjhus for Hæren.

Side om Side med Kongeborgen ligger Domkirken, hvis ene Fløj er under Restauration. Paa Stedet, hvor Kirken staa, rejstes der fra første Færd en Trækirke af Olaf den Hellige, hvori han selv begravedes. Senere forfaldt denne Kirke, og Kong Olaf Kyrre byggede da en større Stenkirke paa samme Sted og over Olaf den Helliges Grav; denne blev atter Genstand for mange Forandringer og Ombygninger, inden den

blev Norges berømte Katedral- og Metropolitankirke. Den er bygget i Korsform og angives at være den største i Skandinavien; Hovedskibet er 102 Meter langt.

(Fortsættes).

Personalialia.

¹/₁₁ 10.

Forfremmede til Lokomotivførere er Lokomotivfyrbøderne:

C. F. J. Klem, Roskilde, med Station i Korsør
N. Nielsen, Nyborg — Fredericia
C. F. Andersen, Kbhavn. H. 1 — Kbhavn. H. 1
T. A. T. Barentzen, Kbhavn. G. 1 — Kbhavn. H. 1
V. L. J. Thomsen, Hillerød — Glyngøre

Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er Haandværkerne:

H. Søgaard, Vk. Ar., med Station i Kbhavn. G. 1
A. E. Gustafsen, Vk. Ar. — Korsør
J. C. T. Ringsted, Vk. Ar. — Glyngøre
A. A. Thøgersen, Vk. Ar. — Struer
J. M. S. Sørensen, Vk. Kh. — Slagelse

Forflyttede er:

Lokomotivførerne:

H. P. Pedersen, Fredericia, til Skanderborg
F. C. Hansen, Glyngøre — Langaa 3

Lokomotivfyrbøderne:

C. N. Bigum, Kalundborg — Hillerød
O. Kragh, Glyngøre — Nyborg
O. T. J. C. V. E. Hanson, Struer — Roskilde

¹/₁₁ 10.

Lokomotivførerne:

M. N. C. Mygind, Kbhavn. G. 1 — Kbhavn. H. 1
T. A. T. Barentzen, Kbhavn. H. 1 — Kbhavn. G. 1

Bytning.

En Lokomotivfører i Provinsen (5te Kreds), god Tjeneste, ønsker at bytte med en Kollega i Kjøbenhavn Gb. Billet modtager Red.

Bytning.

En Rangerfører i Odense ønsker at bytte med en Kollega i en jydsk eventuelt sjællandsk Købstad. Billet modtager Red.

Bytning.

En Lokfrb. i Ribe ønsker at bytte med en Kollega i Aarhus, Randers eller Skanderborg, helst Aarhus.

Lokomotivfyrbøder A. Andersen, Ribe.

Bytning.

En Lokfrb. i Kjøbenhavn ønsker at bytte med en Kollega i Aarhus, Skanderborg eller Randers. En Godtgørelse kan ydes. Billet mrkt. »E. M.« modtager Bladets Kontor.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Viborg ønsker at bytte med en Kollega i Fredericia. Billet modt. Red.

Kød!

C. ANDERSEN, Slagtermester, Gasværksvej 21.

1ste Klasses Varer. Billige Priser.

Prima Fars 30 Ø. og Hakkebøf 45 Ø. pr. Pd.

Varerne bringes overalt. Tlf. Vester 468 x.

Send os et Brevkort!

Til Julen anbefaler vi vort store, velassorterede Lager af saavel importerede som danske Cigarer i hele og halve Kasser.

Julecigarer i 25 Stk. Kasser fra Kr. 1,25 til Kr. 2,50 i største Udvalg.

Som Hovedmærker anføres:

HOLLANDSKE			
X Expreso	Salg 1910	90,000	Kr. 4,60
X Donna Clara	—	240,000	- 5,00
X la Devisa	—	100,000	- 5,60
X Upman I	—	350,000	- 6,30
CIGARILLOS			
X Original	Salg 1910	60,000	- 2,60
Universal	—	50,000	- 3,00
Nr. 14	—	100,000	- 3,00

BREMERCIGARER			
X Symbolina	Salg 1910	80,000	Kr. 5,70
X Havana Udskud	—	50,000	- 6,40

DANSKE CIGARER			
Preciosa	Salg 1910	50,000	- 3,50
Empire	—	nyt	- 4,50
X El Auguila Fraçaise	—	—	- 6,00
X Lia	—	150,000	- 6,00
X Industria	—	60,000	- 7,20

X føres saavel i ¹/₁ som ¹/₂ Kasser. — Udenbys Ordre portofrit pr. 100 Cigarer.

E. Krüger & Co.,

Istedgade 14, St., Kjøbenhavn,
(Telefon: Central 117).

Herreekviperings-Forretningen „UNIONEN“, Falkoneralle 78 F, giver 10 Procent Rabat til d'Hrr. Lokomotivmænd af D. L. & L. F.
 Jeg fører kun 1ste Klasses Varer til billigste Priser. Ærb. **JOH. KNOCK**

BRYGGERIET PHØNIX, Langgade 75 B.

anbefaler d'Hrr. Jernbanefunktionærer vore 1ste Klasses Hvidt- og Skibsølssorter.
 Vi leverer aftappet paa Flasker vore Ølsorter til følgende Priser pr. Dusin: Dobbeltøl 72 Øre, Prima 90 Øre, Hvidtøl Nr. 1 80 Øre, Hvidtøl Nr. 2 60 Øre, Skibsøl Nr. 1 80 Øre og Skibsøl Nr. 2 60 Øre.
 Send os et Brevkort eller ring til 3968.

Drik i Fredericia: Fredericia Pilsner!

Møbler

Specialitet :
 Montering af 2
 3 og 4 Vær.
 Lejligheder.
 Alt forarbejd.
 af prima Mate-
 rialier. Egne
 Værksteder.
 10 Aars Garan-
 ti. — Rimelige
 Betalings-
 vilkaar.

Frederiksborggade 41 (ved Dronn. Louises Bro).

Ryg **„Solo“** 5¹/₂ Kr. pr. 100 Stk.
 stor Kvalitetscigar.
„Mexico“ 3¹/₂ Kr.
 Prøver udleveres
 gratis - sendes mod
 Porto.
 Julecigarer til alle
 Priser.

Packness & Co., Helgolandsgade 5,
 overfor Missionshotellet.

JØRGEN LARSENS

Skræder-Etablissement
 for elegant

Herre- og Dameskræderi

anbefales Foreningens Medlemmer.

33. Gasværksvej 33. Telef. Vester 2657.

Eget Fabrikat Pianoer

Nye og brugte

Uden Udbetaling. 10 Aars Garanti.

W. Mentzler & Co., Helgolandsgade 1.
 Telefon 7068.

Brødr. Christiansen
 55 Istedgade 55 Tlf. 2516

Trikotage- & Manufakturforretning

Maskinstrikkeri & elektr. Systue
 Strømper forfædtes i Løbet af 2 Dage
 Jernbanemænd 5 Procent Rabat

Viggo Nielsen.

BØGER PAPIR MUSIK
 Istedgade 64 (Istedgaard).

MØBLER til 2-3-4 Værelser.
 Rimelige Betalingsvilkaar.
Flycht & Co. Als 5, Elmegade 5.
 Kjøbenhavn.

Kjøbenhavns billigste Guldsmed

er absolut F. Micheelsen
 Sønder Boulevard 37
 Lokomotivfunktionærer 5 Procent Rabat

Teilmanns Vine

er de bedste. Specielt fremhæves Rødvine,
 Pauillac 1,00. Ch. Morin 1,25. Ch. Balac
 1,50. Portvine til 2,00, 2,50 og 3,00, samt
 Sherry, Madeira, Sauterne, Rhinskvind og
 Cognac i udsøgte Kvaliteter. Faas i 14 Filialer
 i Kjøbenhavn samt i alle Byer i Skandinavien.

SYMASKINER

Symaskinereparationer
billigst og bedst hos

KARL TH. PEDERSEN
Kannikegade 12, Aarhus.

Vald. Jensen

→ Kolonial-, Vin- og Materialhandel ←
Ingerslevgade 128 Tlf. Vester 701 y

anbefales Medlemmerne af D. L. & L. F.
Særlig anbefales Cacao 2,00, 1,60 135
Øre pr. Pd. — Specielt anbefales min
Kaffe 95 Øre pr. Pd.

Komplet Lager af Sygeplejartikler.
NB. Varer forsendes overalt i Landet.

Vesterbros Guldsmed

Edm. Bodé

anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.

Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.

Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.



Skrædermester Wilh. Theisen

Istedgade Nr. 71 Mezz.

1ste Klasses Skræderi

anbefaler sig til de Herrer Lokomotivmænd



MARINE-ROM

Direkte importeret fra St. Croix. Pris 1 Kr. pr. Fl.

Sophus Sørensen, Montanagade 28, Aarhus. Tlf. 2268.

Skotøj i hele Ejendommens 4 Etager.

J. Andersens
Skotøj-Magasin,

49, Adelgade 49,

Grundlagt 1887. Telf. Palæ 150.

staaende i Kvalitet og i nyeste Façons. Specialitet: **Let, elegant, randsyet, moderne Fodtøj billigt.** Proovinsordre pr. omgaende og portofrit tilsendt. **DE BILLIGE PRISER** fremkommer ved smaa Drifts-

udgifter i Forretningens egen Ejendom, og store, direkte Indkøb og Produktion uden Mellemandlere.

Min 22aarige Virksomhed er en Borgen for Reellitet og kulant Expedition.

Har ingen Filialer, men kun Eneudsalg i Adelgade 49 St., 1. 2. og 3. Etage.

NB. Alle Jernbanefunktionærer indrømmes 5 % Rabat efter de billige Priser, som bedes bemærket.

Mine Herrer!!! Undertegnede tillader sig at anbefale min Forretning for det finere Herreskræderi.

Bedste engelske Stoffer. Fint Snit. Moderate Priser.

Carl Olsens Skræder-Etablissement, Enghaveplads 8, Tlf. Vester 1081 u.

Trikotage og Linned.

Direkte til Forbrugerne fra egne Fabriker. Strømper, Sweater, Underbeklædning i Uld og Bomuld, Linned, Reformbenklæder, Dowlas, Medium, Lagendowlas. — Specialitet: **Børnestrømper, ret & vrang, mindst 33 1/3 pCt. under alm. Pris.** Besparelse: Garanteret 25 pCt.

Tlf. Byen 1732 x. **Trikotage- og Linnedfabriken, Fortunstræde 4, 1.** (Ved Højbroplads).

I.G. Brørups Møbelforretning

Tlf. Vester 797 y. 31 Dannebrogsgade 31 København Tlf. Vester 797 y.

anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivfunktionærer med Møbler i alle Stilarter.

Stor Rabat gives mod Kontant.

Afbetaling indrømmes med 10 à 12 Kr. maanedlig.

Møbler forsendes overalt i Landet.

Fiskehallen, Istedgade 40. 1ste Kl. Varer i Laks, Helleflynder, Torsk, Rødspætter samt fine blanke Aal. Prima Fiskefars à 50 Øre pr. Pd. 3 Pd. à 45 Øre. **Vildt.** Varenne bringes. — Telefon Vester 478 y. Ærb. N. C. Axelsen.

Tandlægerne

Frøken Maria Bøving og Frk. Margrethe Mose
Vesterbrogade 66² Kbhavn. Telefon Vester 159 y
Konsultationstid: Hverdage Kl. 10—4
og Søndage i Reglen Kl. 10—12.
Jernbanesygekassens Tandlæger.



Carl Nielsen,
Guldsmed & Juveler,
Bruunsgade 25, Aarhus.
Telefon 791. Telefon 791.

Min velassorterede Herre- & Dreungeekviperingsforretning.
Største Udvalg i Vinter-Overfrakker fra 20 Kr. — **Moderne Klædninger** fra 20 Kr. — En
Ima Filthat 2,50. — Skindvarer. — Alt Ima Arbejdstøj & Underekvipering. — **Smaa faste Priser.**
Telf. Vester 230 x. **H. P. Petersen, Istedgade 112, Hj. af Saxogade.** Etabl. 1898.

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 Rymsgade 4³ tv.
Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.

H. J. Hansens

Skræderforretning

38 Sønder Boulevard 38

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

Godsbanekvarterets

Trikotage-

& Manufaktur-

handel,

Sender Boulevard 59, Hj. af Arkonagade,

er Stedet, hvor de Herrer Lokomotivmænd
bør gøre deres Indkøb.

Johannes Nielsen. Telefon Vester 1175. V.

Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 31
Esbjerg.

Hovedkassereren:

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

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.