



Nr. 9.

1. Maj 1910.

10. Aarg.

25 Aars Jubilæum.



Lokomotivmester Nissen, Fredericia.

Den mangeaarige Lokomotivformand og Mester i Fredericia, Nissen, fejrer den $\frac{1}{5}$ sit 25 Aars Jubilæum i denne Stilling.

Jubilaren er født den $\frac{23}{8}$ 1842, begyndte i 1856 som Lærling hos H.



Lokomotivformand J. C. Pedersen, Masnedsund, som den 9de f. M. fejrede sit 25 Aars Jubilæum.

P. Jensen i Aarhus, og kom den $\frac{1}{9}$ 1863 til Banerne, hvor han bl. a. var med til at gøre Banen fra Viborg til Skive ufarbar for Tyskerne under Kri-gen 1864. Nissen blev derefter ansat som Fyrbøder den $\frac{1}{3}$ 1866 og blev

Oktober s. A. forfremmet til Lokomotivfører i Aarhus. Ved Banens Aabning i Vendsyssel 1871 kom Nissen til Nørre-Sundby, men kom i 1879 tilbage til Aarhus og var stationeret der til $\frac{1}{6}$ 1885, fra hvilken Dato han udnævntes til Lokomotivformand i Fredericia. Den $\frac{28}{7}$ 1894 udnævntes Nissen til Dannebrogsmænd og 1ste April 1907 til Lokomotivmester.

I et saa stort Spand af Tid, som Jubilaren har været ansat, er han naturligvis kendt af hele den gamle Stab af Lokomotivpersonalet, hvoraf en stor Del nu er gaaet ind til »den lange Reserve«, men i særlig udpræget Grad er Hr. Nissen kendt af den yngre Generation som en human og forstaaende Foresat, der under mange og ikke altid lige behagelige Forhold har mødt det ham underlagte Personale med den Forstaaelse, som kun kan ventes af den, der en Gang selv har været Lokomotivmand. Vi tager her Anledning til at bringe Lokomotivpersonalets Tak for det gode Samarbejde i de forløbne Aar, og haabe, at det endnu i mange Aar maa bestaa til gensidig Tilfredshed!

Elektricitetens Udvikling i Jernbanevæsenet.

(Sluttet).

Endnu en Nyhed er Telefonforbindelsen mellem Kraft- og Understationerne

og forøvrigt ethvert Punkt paa Strækningen. Telefonledninger er anbragte paa alle Linier, nogle langs med Sporene, og i Afstande paa 700 Meter kan Personalet til enhver Tid sætte sig i Forbindelse med Centralstationen.

En hidtil ukendt Reform er Anvendelsen af flere transportable Under- og Transformationsstationer. Enhver saadan Station bestaar af en rummelig Vogn med Staalvægge og indeholder 3 Transformatorer til Reduktion af Drejestrømmen samt en roterende Omformer paa 1000 Kilowatt.

Hensigten med disse transportable Stationer er i Sæsonen at kunne forsyne de Punkter paa Strækningen, som uventet bliver stærkest belastet.

For at forebygge Trafikstandsninger ved de Snefald, som undertiden optræder med stor Heftighed ved den atlantiske Kyst, har Baneforvaltningen anskaffet et stort Antal Snepløve af Staal forsynede med særlig stærke Maskiner.

En anden af Pensylvaniens Banelinier, som ligeledes har faaet ændret sin Drivkraft fra Damp til Elektricitet, er Strækningen Philadelphia—Atlantic-City, hvor de berømte Badeeksprestog løber. Disse Eksprestog fra Philadelphia eller rettere sagt fra Camden til Atlantic-City har allerede i mange Aar haft Ord for at være Verdens hurtigste Tog over 100 Kilometers Afstand. Togene fremføres altsaa nu ved Elektricitet og paa samme Maade som New York Centralbanens Forstadslinie.

Togene, der kun bestaar af 3 Vogne, som med 15 Min. Mellemløb følger efter hinanden, passerer Strækningen med 78 km Gennemsnits- og 100 km Maksimalhastighed. Køretiden er efter Overgangen til elektrisk Drift ikke bleven afkortet, hvorimod Togenes Antal er stærkt forøget, saaledes at der faktisk dog bydes større Fordele. Ogsaa her anvendes Drejestrøm med 11,000 Volt Spænding paa hver Ledning, som saa i Understationerne forvandles til 650 Volt.

Omændringen skal for denne Liniens Vedkommende have beløbet sig til 12 Milioner Kroner.

En særlig Stilling i det elektriske Bane-spørgsmaal i de forenede Stater er Linien New York—New Haven, som fuldendtes i Aaret 1906. Dette var den første elektriske Bane i Amerika, hvor Enfaset-Vekselstrøm benyttedes. Nu løber disse Tog paa den 53 Kilometer lange 4-sporede Bane fra New York Centralbanegaard til Woodlawn.

tralen beløbet sig til 4,600,000 Kr., til Lokomotiverne 4,200,000 Kr., medens Monteringen af Strækningen, der som foran nævnt er firesporet og 35 Kilometer lang, med Vekselstrøm har beløbet sig til 2,300,000 Kroner.

Lokomotiverne har, naar man betragter dem udvendig fra, Udseende som en almin-



Fig. 3. Elektrisk Lokomotiv og Tog paa New-York—New-Haven Banen.

De af Westinghouse-Selskabet konstruerede Lokomotiver, der vejer 72 Tons og er forsynede med 2 toakslede Trucker, hvor der er anbragt to 250 Hk. Motorer paa hver, er yderligere saaledes indrettede, at de lige saa godt kan arbejde med Ligestrøm paa 600 Volt som med Enfaset-Vekselstrøm. Den sidstnævnte leveres fra en særlig Central tilhørende samme Selskab, hvorfra den gennem en Luftledning ledes til Lokomotiverne med en Spænding af 11000 Volt. Anlægsomkostningerne har for Cen-

delig Godsvogn af Jern. Kun et Par smaa Vinduer i begge Ender og Kontaktbøjlen i den amerikanske phantografiske Form over Taget tilkendegiver Køretøjets Bestemmelse. Paa den ene Side er Strømtageren til Jævnstrømlinien sigtbar. Denne bestaar af 8 Glidesko, hvoraf de 4 trykker foroven og de 4 fra neden opefter paa Ledningsskinnen.

Foruden de 4 Motorer har Lokomotivet endnu to Vekselstrømomformere, som reducerer den højspændte Strøm i Luftledningen fra 600—700 Volt. Valget af Om-

formerne i to Dele skete dels for bedre at kunne fordele Vægten i Vognen, og dels for, saafremt den ene Transformator skulde svigte, at man da kunde arbejde videre med den anden.

Efter de foretagne Prover kan Lokomotiverne befordre et Iltog paa 250 Tons med 96 Kilometers Hastighed eller ved hyppige Standsninger med 42 km.

Nogle interessante Beregninger over de elektriske Omændringer af alle Baner i de forenede Stater har de to derværende Ingeniører Stillwell og Putnam foretaget. Paa alle Landets Banelinier tilbagelægges aarlig over en Milliard Togmil eller nøjagtig 1670 Millioner Togkilometer. Paa hver Banemil befordres aarlig 3 Millioner Tons. Ved Elektrificering af alle Baner skal paa hver 300 Mil (480 km) anlægges Elektricitetsværker for Drejestrøm paa 60,000 Volt. Hvert Værk skal bygges til en Belastning af 3000 Kilowatt eller 4500 Hk.; men hver Central skal dog med kort Frist, d. v. s. ved en pludselig Opsamling af Tog i det betreffende Distrikt, kunne overbelastes med indtil 100 %. Køreastigheden inkl. Opholdet paa Stationerne bliver derved 80 km for Persontog og 40 km for Godstog. Det samlede Antal Elektricitetsværker for alle Jernbaner vil komme til at udgøre 700.

Vi skal i denne Forbindelse gengive en Beregning, som den preussiske Overingeniør ved Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft i Berlin H. Pforr forrige Aar har offentliggjort angaaende Prøjsens Overgang til elektrisk Drift.

Beregningen gælder kun for Anvendelsen af højspændt Veksel- eller Enfasetstrøm. Til Forsyning af hele det prøjsiske Banenæt vil efter denne 30 Centraler være tilstrækkelig til ikke alene at forsyne hele Jernbanenettet, men samtidig ogsaa til at levere Strøm til Industrien og Landvæsenet. Banerne vilde derved kunne erholde den fornødne Strøm for 3½ Pfg. pr. Kilowatttime og som saadan opnaa betydelige Besparelser, idet der med 64 elektriske Lokomotiver paa 42 Tons Tjenstvægt kan præsteres lige saa meget som med 100 Damp-

lokomotiver af 60 % sværere Vægt. Udgifterne til et elektrisk Lokomotiv vil ganske vist være større end til et Damplokomotiv; men allerede gennem den formindskede Maskinvægt muliggøres en større Nyttelast, hvilket vil bringe en Besparelse paa 133 Millioner Mark pr. Aar. Den totale Besparelse er trods enkelte voksende Poster til Eks. til Banestrækningens Tilsyn og Vedligeholdelse kalkuleret til 163 Millioner, saa derved vilde man kunne opnaa at dække mangt et truende eller tilstedeværende Underskud i Statshusholdningen.

At de elektriske Lokomotiver er aldeles fortrinlige i Tunneler, er en Selvfølge, idet disse forebygger saagodtsom alle de Ulemper, som Damplokomotiverne foraarsager. De første svære elektriske Lokomotiver, som overhovedet blev byggede, var de til Tunnelen paa Baltimore—Ohio Banen i Baltimore bestemte Maskiner fra *General-Electric-Co.* paa 1440 Hk. Senere er der til samme Formaal leveret endnu sværere Typer paa 1600 Hk., som med Hensyn til Trækraften langt overstiger alle Damplokomotiverne. Selvfølgelig er de de i foranstaaende omtalte elektriske Lokomotiver paa New York Centralbanen underlegne, idet disse som nævnt udvikler fra 2200 Hk.

I Aaret 1908 er der bl. a. indført elektrisk Drift i den ca. 2 km lange Tunnel under *St. Clair* Strømmen paa *Grand Trunk* Banen. Driften i denne enkeltsporede Tunnel besværliggøres betydeligt ved de stejle Ind- og Udkørselsramper; selv de nyeste stærke Damplokomotiver har kun været i Stand til at trække de lange Godstog op i flere Afdelinger. Desuden opfyldtes Tunnelen i saa stærk Grad af Kulos og Damp fra de haardt arbejdende Maskiner, at Opholdet derinde var livsfarligt saavel for de Rejsende som for Personalet. Disse Ulemper har de elektriske Lokomotiver afhjulpet. *Westinghouse-Selskabet* har iaar leveret 7 lettere Lokomotiver til Drejestrøm. Medens man med Damplokomotiver kun kunde befordre Tog paa 700 Tons, kan man nu tilkoble 1000 Tons under Transporten gennem Tunnelen.

For saa korte Strækninger og svær Kørsel egner Trefasetstrømmen sig forøvrigt særdeles godt, idet Forandringerne i Hastigheden kun er ringe, ligesom der i en Tunnel kun er ringe Plads til Anbringelse af de andre mere komplicerede Ledningssystemer o. s. v.

Førend vi afslutter denne i Grundtrækkene forklarende Oversigt over Elektricitetens Indtrængen i Jernbanevæsenet, hvilket i Tidens Løb sikkert vil medføre en fuldstændig Erobring, skal vi i Korthed omtale et Projekt, som i Øjeblikket overvejes i Nord-Amerika og omhandler Strækningen New York og Newark. Meningen er her at anlægge en elektrisk Banelinie for Hurtigtogtrafik efter Enskinnesystemet. Paa Udstillingen i Jamestown blev der prøvet en ny enskinnede Bane efter Opfinderen H. H. Tunis System, som virkede til almindelig Tilfredshed, saaledes at dette valgtes i Stedet for den Brennanske Bane (tidligere omtalt her i Bladet).

De lange Vogne (Tog skal ikke anvendes) løber med to Sæt Hjul bag efter hinanden paa en stærk Skinne. Over Vognen ligger kun en let dobbelt Strømskinne, der dog er stærk nok til ved Vognens Stillestaaen at holde denne oprejst. Under Kørselen har denne Skinne dog ingen nævneværdig Betydning, bortset fra at denne tjener som Strømleder, idet Vognen selv gennem Motorens Centrifugalkraft holder sin Ligevægt. Tvivlsomt er det dog, om ikke Slitagen bliver for stærk for den tynde Skinne foroven, især i Kurver? Vognen skal løbe særdeles roligt, og de sideværts Forskydninger, som kendes fra dealmindelige Jernbanevogne, skal her være fuldstændigt udelukkede. Naturligvis regner man her med en særdeles høj Hastighed.

Organisationsformerne.

Hr. Mortensen indledede sit Svar i f. Nr. med at sige, at han var enig med mig i mine almindelige Bemærkninger.

Disse konkluderede imidlertid i: »at enhver Sag gøres til Genstand for virkelig Forhandling, at der skabes Mulighed for den mest alsidige Belysning gennem virkelig Argumentation, saaledes at enhver Mulighed for ensidig Bedømmelse af Sagen udelukkes, og at alle Personinteresser holdes udenfor en Sags Bedømmelse, men til Gengæld maatte der ogsaa ydes Administrationen tilbørlig Garanti for, at alle ensidige eller urimelige Krav holdtes nede, og at Administrationen ikke, naar den havde truffet en Aftale, straks blev Genstand for nye Angreb fra andre Dele af Personalet.«

Alligevel forstaar Hr. M. ikke, at dette behøver at medføre noget Ønske om højst to Organisationer.

Fejlen ligger dog næppe hos mig, men hos Hr. Mortensen, thi den skriver sig ganske aabenbart fra, at vi betragter Jernbanepersonalet under diametralt modsatte Synsvinkler. Sagen er nemlig den, at Hr. M. ser Jernbanepersonalet som Lokomotivførere, Assisterer, Portører, Banearbejdere o. s. v. i første Række, først i anden Række kommer Begrebet Jernbanemænd. Jeg for mit Vedkommende ser imidlertid saaledes paa Sagen, at først og fremmest er vi Jernbanemænd, og i Forbindelse med Spørgsmaalet om Organisationsformerne tillægger jeg det overordentlig ringe Betydning, hvilken Stilling den enkelte indtager.

Og jeg tror, jeg har Ret heri, ikke mindst fordi det jo dog for de allerflestes Vedkommende for Størstedelen beror paa Tilfældigheder eller skyldes andres Dispositioner, om man er kommen til at beklæde denne eller hin Stilling i Etaten. Meget vilde sikkert være vundet, hvis Hr. Mortensen og det øvrige Lokomotivpersonale kunde se Sagen paa samme Maade.

At det netop er her, Divergensen findes, fremgaar af den Omstændighed, at Lokomotivpersonalet til Trods for, at man ingenlunde er blind for Nyttens, ja Nødvendigheden af Samarbejde mellem alle de Ansatte, med stor Stædighed holder fast paa, at dette Personale nødvendigvis maa have en selvstændig Organisation for sig selv, en

Organisation, som vel kan samarbejde, men som dog først og fremmest skal være Lokomotivpersonalets Forening, — en Hovedperson! Lidt mere af den Opfattelse, at Lokomotivpersonalet er et Medlem af Familien, vilde sikkert være saare heldigt, fordi man da ogsaa organisationsmæssigt vilde betragte Foreningen som Lemmet paa det store Legeme, et Lem, der var lige saa afhængig af Legemet som Legemet af Lemmet.

Thi det er jo, for at blive i Lignelsen, netop Sagen, at Lokomotivpersonalet ikke er noget Legeme, men et Lem, der hører til et Legeme; men lige saa taabeligt det vilde være at anbringe et Ben paa Armens Plads, lige saa lidt kan det nytte at kline Lokomotivpersonalet til det store Organisationslegeme, hvis det ikke netop anbringes der, hvor det hører hjemme. — — —

Hr. M. tillægger mig den Mening, at ideelle Organisationsforhold *kun* kan tilvejebringes med *Organisationer*; men det, jeg skrev, var *højest to*. Principielt skulde jeg intet have mod en Organisation omfattende alt det egentlig arbejdende Personale, ja, dette vilde vel endogsaa være det ideelle; men man maa nu en Gang indrette sig paa Forholdene, som de forefindes, og det lader sig jo ikke nægte, at Personalet ganske vist ved kunstige Skranker er delt i to Lejre, hvis Fysiognomi er noget forskelligt. Dette udelukker ingenlunde Samarbejde; men det er ikke dermed afgjort, at det vilde være opportunt at slaa det hele i en Tønde. Den Tid vil imidlertid nok komme, hvor Opfattelserne og Forestillingskredsen vil blive mere ensartet, og skulde dette blive Tilfældet, vilde jeg anse det for Dumhed stadig at holde paa *to* Organisationer. — — —

Ud fra det ovenanførte Syn paa Jernbanepersonalet kommer Hr. M. til det Resultat, at den af mig forfægtede Organisationsform ikke taaler Sammenligning med de samvirkende Fagforbund. Hvis hans Synsvinkel var rigtig, havde han ogsaa Ret; men man bør ikke og kan ikke med nogen som helst Ret stille f. Eks. Lokomotivpersonale og Stationspersonale overfor hinanden paa

samme Maade, som Hr. M. stiller Skræddere og Skomagere. At være Lokomotivfyrbøder er at være Specialist i en bestemt Gren af Jernbanefaget paa samme Maade, som Skomagerne ogsaa har forskellige Specialiteter. Men de er alle Skomagere og staar derfor i samme Fagorganisation, i hvert Fald i samme Fagforbund, ganske som jeg har hævdet, at Lokomotivpersonalet bør staa i samme Forbund eller Etatsforening som det øvrige Jernbanepersonale.

Først naar denne Sammenslutning er kommen i Stand, bliver det næste Skridt at danne det Organ, der nøjagtigt svarer til Samvirket mellem Skræddere og Skomagere, nemlig de samvirkende Fagforbund, hvilket Organ for Statsfunktionærernes Vedkommende foreløbig er døbt Statsfunktionærernes Centralorganisation.

Jeg kommer dernæst til det tidligere Samarbejde; Hr. M. mener, at jeg slaar mig selv i Ansigtet, naar jeg først erklærer aldrig at have tabt Idealet: *to* Organisationer af Sigte, og bagefter paastaar, at Lokomotivpersonalet selv faktisk afbrød Samarbejdet.

Intet er urigtigere. Jeg staar i saa Henseende fuldt ud ved, hvad jeg har sagt. Nej, Sagen er den, at det Samarbejde, der kunde blive Tale om under Lønningslovens Behandling, efter at denne nu en Gang af Regeringen var grebet saaledes an som sket, maatte foregaa under nogen anden Form end hidtil. Desværre viste Lokomotivpersonalet sig ogsaa ved denne Lejlighed i Besiddelse af en meget ringe Tilpasnings-evne. Hr. M. siger nu, at de *to* store Organisationer jo blot kunde have ladet Lokomotivpersonalet faa de *to* Repræsentanter i Lønningsudvalget og saa fordelt de andre 4 mellem sig; men var dette nu ikke et vel stærkt Forlangende? Hr. M. bør erindre, at vi stod over for noget ganske nyt og helt uprøvet, nemlig et Samarbejde mellem 4 Etatspersonaler, der den Gang stod fuldstændig fremmed overfor hverandre, og dertil et Samarbejde mellem Embedsmænd og Funktionærer, der var lige saa uprøvet. Under disse Omstændigheder maatte man i Sandhed have en meget stærk

Tillid til den, man skulde overlade Rollen som Tungen paa Vægtskaalen.

Havde Lokomotivpersonalet nu nogen Ret til at gøre Krav paa en saa overvældende Tillid? Ved Bedømmelsen heraf laa det ikke alene nær, men det var ogsaa naturligt at se paa, hvilken Stilling Lokomotivpersonalets Medlemsblad før den Tid havde indtaget overfor det øvrige Personale, og hvorledes Samarbejdet i Fællesudvalget havde formet sig. Det første skal jeg lade ligge her; Hr. M. vil selv kunne overbevise sig derom ved at gennemse Lokomotivtidende fra de Aar, og fra Fællesudvalget skal jeg blot nævne en bestemt Sag, men som til Gengæld ogsaa er meget talende. Det var Spørgsmaalet om Værkstedsarbejdernes Optagelse i Fællesudvalget. Forbundet indtog her den Stilling, at de burde optages, Jernbaneforeningen holdt paa, at de skulde repræsenteres ved Behandlingen af alle Sager, der havde Interesse for dem; men Lokomotivpersonalets Forening afviste Tanken pure! Sligt taler for sig selv.

Naar jeg kun nævner dette ene Eksempel, er det ingenlunde, fordi det er enestaaende, adskilligt mere tyder paa en saa fuldstændig Selvovervurdering fra Lokomotivpersonalets Repræsentanters Side, at et fortsat Samarbejde under den hidtidige Form allerede da syntes temmeligt umuligt, og faktisk er det ogsaa, at der fra begge de store Foreninger omtrent samtidig fremkom Ønske om Fællesudvalgets Rekonstruering.

Staaende foran Lønningsudvalgets Dannelse maatte man ikke lukke Øjnene for, at der kunde komme stærk Gnidning mellem de forskellige Etatspersonaler, og ogsaa mellem Embedsmændene og Funktionærerne, og det bør i hvert Fald ikke forundre Hr. M., at hver var paa sin Post. Med andre Ord: man maatte have en vis Garanti for, at der var Mulighed for virkeligt intimt og forstaaende Samarbejde mellem dem, der skulde bære det vigtige Lønspørgsmaal frem til Afgørelse. Men hertil kom det ingenlunde mindre vigtige Hensyn: Hensynet til at skabe et Organ, der i det hele taget var arbejdsdygtigt.

Som foran nævnt, maatte man være forberedt paa Brydninger mellem Etaterne — disse var ligefrem naturlige. Men skulde Udvalget ikke alene overvinde disse, men ogsaa slaas med Rivninger indenfor den enkelte Etat, var det hele simpelthen haabeløst. Der maatte derfor som Betingelse for Udvalgets Dannelse overhovedet, kræves, at de, der skulde repræsenteres, havde vist Evne til at kunne samarbejde indenfor deres egen Etat i det mindste.

Nu vil jeg meget gerne tro, at de Personer, Lokomotivpersonalet hidtil havde haft fremme som Repræsentanter i Samarbejdet, maaske endogsaa i temmelig høj Grad savnede Føling med selve Lokomotivpersonalet. Men saaledes som Forholdene forelaa, var der ikke Plads for Følelser eller Stemninger. Der maatte handles efter koldt og roligt Overlæg. Under alt dette strakte de store Foreninger alligevel en Haand ud mod Lokomotivpersonalet for at forsøge, om der ikke skulde aabne sig Mulighed for det Samarbejde, vi lige saa godt maatte ønske som Lokomotivpersonalet.

Hr. M. siger nok, at man blot indbød Foreningen til at sende en Repræsentant. Men hvorfra ved Hr. M., at dette, hvis Indbydelsen var modtaget, ikke kunde være blevet Indledningen til det ønskede Samarbejde? Det kan dog ikke nægtes, at det er en noget mærkelig Fremgangsmaade at putte ethvert Tilbud, der ikke straks tilfredsstiller fuldtud, i Papirkurven, og det var faktisk dette, Lokomotivpersonalets Forening gjorde ved ikke at svare, før Lønningsudvalget omtrent havde endt sit Arbejde. Man ventede dog næppe selv, at de øvrige 16,000 Funktionærer lod den kostbare Tid gaa hen blot for at vente paa, hvilken Stilling de 1000 Lokomotivmænd vilde indtage.

Ja, hvis endda Lønningsudvalget havde forlangt samme Lønninger til os, som vi selv forlangte, siger Hr. M. Der er nu først det at bemærke, at Lokomotivpersonalets Forening jo slet ikke gjorde sig den Ulejlighed at meddele Udvalget, hvad de mente at kunne tilkomme. Men desuden var Sagen jo ikke saa lige til, at Udvalget

blot kunde afskrive de Forslag, hver Etat eller hver Tjenestekategori stillede. Udvalget skulde fremskaffe et sammenhængende Forslag. Der maatte ikke være et Sted, hvor man kunde sætte Fingeren og sige: Her er Kæden brudt. Men dette maatte føre til, at der maatte slaas af her og lægges paa der, men mest slaas af.

Det er fuldkommen rigtig, at Udvalget senere skrev, at de Ønsker, der forelaa fra forskellige Sider uden om Lønningsudvalget, paa mange Punkter maatte anses for overdrevne, men man maa erindre, i hvilken Forbindelse Udtalelsen fremkom. Stillingen var den, at Lønningslovens Modstandere var ved at have Overtaget i Rigsdagen. Navnlig blev det Argument stærkt brugt, at det slet ikke kunde nytte at gennemføre Loven, da der jo faktisk var stor Utilfredshed baade hos dem, der skulde betale, og hos dem, der skulde have godt af Loven. Det var for at nedslaa denne Paastand, at Udvalget paa sine 16000 Mandanters Vegne erklærede i Hovedsagen at være tilfreds. Og Haanden paa Hjertet, Hr. M., De og hele Lokomotivpersonalet vilde dog alligevel nødig have set den Lov strande.

Men jeg vil indrømme, at alt dette var det vanskelig for dem, der som Lokomotivpersonalet stod paa Afstand, at se, men det bør ogsaa her erindres, at det ikke var os, der havde udelukket Lokomotivpersonalet.

Hr. M.s Udvikling af, hvad der skete indenfor Udvalget, skal jeg ikke opholde mig ved. Hvis Hr. M. havde været Medlem af dette, vilde han have haft Lejlighed til at se, hvorledes Udvalget i hvert Fald gjorde, hvad der stod i dets Magt for at bevare den aldeles nødvendige Disciplin i Rækkerne.

Dog alt dette hører jo nu Fortiden til, og i Stedet for at opholde sig alt for meget over dette vilde det maaske dog være klogere at hæfte Opmærksomheden lidt paa Fremtiden.

Forhaabentlig tager jeg ikke Fejl, naar jeg tror at skimte en Udsigt for en Tilnærmelse mellem Lokomotivpersonalet og de øvrige Tjenestemænd. Men jeg skal af Hen-

syn til Pladsen, og mulig ogsaa det er for tidlig, ikke komme nærmere ind paa Formerne for en saadan.

Organisationsformerne.

Hr. Nielsen skriver i sit Svar i forrige Nr.: »Alligevel forstaa Hr. M. ikke, at dette behøver at medføre Ønsket om højst to Organisationer.«

Nej, vist kan jeg ikke. Der kan lige saa vel være 3 eller 4 eller endnu flere, alt eftersom det ifølge de faglige Delingslinier maatte være mest praktisk.

Jeg ser i Jernbanefolk — saafremt Tabellen er om Organisation — ganske rigtig først de faglige Linier og derefter den store Samling af disse. Det samme Syn vilde Hr. N. ogsaa have, saafremt han ikke tilfældig forvekslede Fag og Fagnuance med hinanden. Hr. N. ser, at der i Dansk Jernbaneforbund findes Portører, Konduktører, Banarbejdere o. s. v., og siger som saa: Ligesaa vel som disse forskellige Kategorier kan staa i samme Forbund eller Forening, ligesaa vel kan alle Jernbanemænd staa i Forening sammen.

Jeg kunde gaa ind paa denne Tanke, saafremt den lod sig gennemføre konsekvent, men herimod taler jo selve den af Hr. N. anerkendte Centralorganisation, der jo som bekendt ikke er én, men to Centralorganisationer.

Og det er ganske forstaaeligt, at det har vist sig umuligt at samle alle Funktionærer i et Forbund, thi her kommer Fagforskellen frem. Mellem de i D. J. F. værende Grupper er der kun Fagnuance til Stede, medens der mellem Assistenten og Lokf., mellem Depotarbejdere og Stationsforstandere er en langt dybere Forskel til Stede, ikke alene socialt, men ogsaa hvad faglig Uddannelse og Kundskabsmængde angaar. Man kan derfor ikke tillægge det en ringe Betydning, hvilken Stilling de forskellige Jernbanemænd indtager, thi de tæn-

ker ikke ens og har ikke samme Interesser. Hvad den ene Kategori anser for overmaade vigtigt, er den anden ligeegyldigt. I Lønningsspørgsmaal er det jo ogsaa saaledes, at den Løn, som den ene Kategori anser for passende for sig, betragtes af en som en overdreven Fordring. Saadanne Modsetninger maa det absolut være upraktisk at presse ind i den samme Forening. Derimod mener jeg, at man kan samle de forskellige Foreninger i et Forbund, hvorved Handlefriheden for den enkelte Kategori bliver større.

At det beror paa Tilfældigheder, om man beklæder den ene eller anden Stilling i Etaten, er vel i Almindelighed korrekt. Men derefter beror det ikke paa Tilfældigheder, under hvilke Arbejds- og Lønforhold man skal arbejde. Det har sine ganske bestemte Aarsager, blandt andet under hvilke Forhold den Klasse af Mennesker lever, hvorfra de forskellige Stillinger rekrutteres. Lad os tage Maskinarbejderne, af hvilke Lokomotivfyrbøderne — altsaa Lokomotivførerne — udtages. En dygtig Maskinarbejder kan tjene 16—1800 Kr. og mere aarlig. Saafremt Lønnen for Lokfrb. kun er 1200 Kr., saa er det klart, at man ikke faar mange dygtige eller intelligente Maskinarb. ansat som Fyrbødere, og deraf følger, at hele Standen gaar tilbage økonomisk og socialt.

At Lokomotivpersonalet med stor Stædighed holder fast paa Princippet »en særlig Organisation«, bundet jo i, at vi kan indse, at vore Interesser varetages bedst paa denne Maade.

Det kan ikke nytte at ville paastaa, at en af Grupperne i D. J. F. kunde varetage vore Interesser lige saa godt som vi selv; thi det er der ingen, der vil tro. Og selv om vi oprettede en Gruppe for Lokomotivpersonalet i D. J. F., saa manglede vi dog det Organ, som den selvstændige Forening med den selvstændige Hovedbestyrelse er. Vi maatte i alle almindelige Spørgsmaal underkaste os det Flertal, der nu en Gang findes i D. J. F., og det vil vi i Almindelighed ikke. Dette udelukker ikke, at vi

kan samarbejde med D. J. F. eller andre Organisationer.

At Lokomotivpersonalet er et Medlem af Familien — og ikke et selvstændigt Lem mere end D. J. F., men heller ikke mindre — er vi paa det rene med. Derfor afviser vi jo heller ikke ethvert Samarbejde. Naar Hr. Nielsen kan have to Organisationer, maa han ogsaa kunne finde sig i flere. Efter min Opfattelse maa Princippet være dette: enten kun 1 Organisation eller saa mange, som de faglige Delingslinier fordrer.

Under Omtalen af de fire Civiletaters Lønningsudvalg skriver Hr. Nielsen videre: Man maatte under disse Omstændigheder have en meget stærk Tillid til den, man skulde overlade Rollen som Tungen paa Vægtskaalen, og spørger: Havde Lokomotivpersonalet nu nogen Ret til at gøre Krav paa en saa overvældende Tillid? og fremsætter som Bevis herimod Behandlingen af Værkstedarbejdernes Optagelse i Fællesudvalget.

At vore Repræsentanter i Fællesudvalget stemte mod Optagelsen, behøver ikke at indgyde nogen Mistillid. Maaske har man gjort det af rent praktiske Grunde, maaske har man indset, at Organisationsforholdene blandt det fastansatte Personale var alt for løse til at kunne forenes med det meget mere fast organiserede Værkstedspersonale. Men selv om man havde gjort det af andre Aarsager, var der dog ingen Anledning til at mistænke os for, at vi ikke vilde rette os efter de Beslutninger, som blev Resultatet af Udvalgets Forhandlinger, ligesom der heller ingen Grund var til at tvivle om, at vi ikke ønskede det bedst mulige Resultat af Forhandlingerne om Lønningslovene. At Lokomotivpersonalets Organisationer ikke er saa bange for en Tilnærmelse til Fagforeningerne, beviser de to Resolutioner fra vor sidste Generalforsamling, hvori vi netop udtalte Ønsker, som gik i den Retning.

Vor Organisation havde ikke meddelt Lønningsudvalget, hvad vi mente at kunne tilkomme. Nej, hvorfor skulde vi dog det? Vi havde jo klart og tydeligt nægtet at gaa

ind paa Samarbejde under den foreslaaede Form, og saa kunde vi jo egentlig ikke tænke os, at Lønningsudvalget beskæftigede sig med Spørgsmaalet »Lokomotivpersonalets Lønninger«. Og naar man alligevel vilde dette, saa mener jeg, at det havde været Udvalgets Pligt først at spørge os om, hvilke Krav vi havde tænkt at stille, og derefter fremsat disse i sit Forslag og saa forresten ladet os sejle vor egen Sø. Saa havde Udvalget handlet korrekt. Nu derimod maa Lokomotivpersonalet se med Mistænksomhed paa de Organisationer, som dengang direkte gik mod vor Lønforhøjelse.

Det kan godt være, at man mente, at vore Krav var for vidtgaaende. Det bliver jo altid en Skønssag. Men det kan vi vel blive enige om, at vort Arbejde er lige saa meget værd som Formændenes paa Værkstederne, og dem undte man jo den Løn, som vi havde gjort Krav paa.

Skal der opnaas Enighed om et frugtbringende Samarbejde blandt Statsbanernes Personale, kan det kun ske derved, at de forskellige Kategorier ser med Forstaaelse paa hinanden. Dette har hidtil manglet, og jeg synes ikke, at det er særlig stærkt fremme i Hr. Niensens Indlæg.

Esbjerg, i April.

M. Mortensen.

Røgplagen.

Den tekniske Forening har for nogen Tid siden udstedt følgende Prisopgave:

Blandt de Ulæmper, som den voksne Industri har paaført Beboerne af Storbys, maa Røgplagen anses for en af de mest generende og skadelige. Efter de praktiske Resultater, der alt foreligger angaaende Formindskelse af Røgplagen, kan man med Sikkerhed fastslaa, at Skorstensrøgen kan, om ikke absolut forhindres, saa dog bringes betydelig ned.

For at faa dette Spørgsmaal behandlet og belyst udsætter Den tekniske Forening følgende Prisopgave:

»Der ønskes en Oversigt over, hvilke Midler der kan bringes i Anvendelse for at formindske Røgplagen, og hvilke Fordringer, der paa dette Omraade kan eller bør kunne stilles til industrielle Etablissementer, samt hvilken Indflydelse Gennemførelsen af de dertil nødvendige Foranstaltninger vil medføre for de paagældende Virksomheder«.

For den bedste, fyldestgørende Besvarelse af den stillede Opgave udsætter Den tekniske Forening med Understøttelse fra det Raben-Levetzauske Fond en Præmie paa 500 Kr.

Bedømmelsen af de indkomne Besvarelser har Foreningens Bestyrelse overdraget et Udvalg, bestaaende af Direktør for de danske Statsbaners Maskinafdeling O. F. A. Busse, Driftsbest. O. Engholm, Direktør R. Helweg, Dr. med. Poul Hertz, Maskinmester O. Mortensen, Driftsbestyrer C. Pfeil og Professor ved den polytekniske Lærestalt N. Steenberg. — Foreningen er berettiget til at lade den præmierede Besvarelse offentliggøre.

At Spørgsmaalet ikke alene har Betydning herhjemme, men nærmest er internationalt, vil bl. a. fremgaa af, at de store Dampkedelejere i Hamborg har en Forening, hvis Formaal er stadig at finde Midler til at undgaa den stærke Røgdannelse fra Kedlerne paa samme Tid, som disses Nyttvirkning forbedredes. Foreningen hvis Navn er: *Hamburg Verein für Feuerungsbetrieb*, dannedes i Aaret 1902, og den har stadig haft Fremgang, saaledes at der nu er indmeldt ca. 150 Fabriker og industrielle Anlæg med over 1000 Kedler tilsammen. Dens Arbejde omfatter en regelmæssig Inspektion og Prøving af Medlemmernes Dampanlæg og Varmeinstallationer i Forbindelse med praktisk Indøvning af de Fyrbødere, der skal indøves i Driften. Hertil anvendes et større Antal Lærerkrafter, der i Praxis instruerer Fol-

kene med det Formaal for Øje at højne Kedlens Nyttevirkning baade med Hensyn til Brændselsøkonomi og Røgforbrænding.

Som et ganske ejendommeligt Eksempel paa Foreningens Arbejdsmetode kan anføres, at den blandt sine Medlemmer har indført et System, hvorefter der udbetales en Bonus til Fyrbøderne i Forhold til Kvaliteten af det Arbejde, disse præsterer. Denne Bonus bestemmes efter Resultatet af Røggasanalyser, som tages periodisk og baseres paa Kulsyreprocenten i Forbrændingsprodukterne, saaledes at Fyrbøderne tjener en vis Procent af Besparelsen, der indvindes ved Forøgelsen af Kulsyreprocenten, men taber noget lignende, naar Røggassen gaar bort i uforbrændt Tilstand. Ved denne Beregningsmaade skal en Fyrbøders Løn kunne stige med ca. 90 Øre for 12 Timer, medens den kan forringes med 59 Øre, begge Dele beregnet som Maksimumssvingning.

Ifølge den sidste Aarsberetning skal dette System arbejde yderst tilfredsstillende. Normalværdien for Kulsyren er nemlig sat ret lavt, saaledes at Fyrbøderen er sikker paa at faa en Bonus, naar han gør sig rimelig Umage med sit Arbejde.

D. L. & L. F.

Et Spørgsmaal til Lokomotivfører Knudsen, Nyborg.

Da jeg paa Hovedgeneralforsamlingen under Diskussionen om Frantz Nielsens Forslag udtalte, at jeg under alle Omstændigheder var bundet af Afdelingens Afstemning, udtalte De: »Det er ulovligt!« Og det samme bemærkede De til Lokf. Keller.

Maa jeg spørge Dem: Ifølge hvilken Lov??

Jeg har intet Kendskab til en saadan og mener, at de Delegerede har den Pligt at repræsentere deres Afd. Interesser og

Mening, og ifald, som i dette Tilfælde, Afd. betragter det som et Principspørgsmaal, og der absolut intet fremkommer, der kan afkræfte det, kan jeg ikke indse, at en Delegeret kan gøre andet end at følge Afd. Afstemning.

De kom med en Bemærkning angaaende Fagforeningerne og D. L. & L. F.: »Ifald det under en Strejke skulde være nødvendigt at standse Tilgangen, maatte vi staa os godt med Fagforeningen.«

Rent bortset fra, at Fagforeningen ikke kan det, havde jeg ikke ventet, at en ældre ansat kunde fremkomme med en saadan Udtalelse. Bortset fra, at vi, da vi er ansatte med 3 Maaneders Opsigelse, **ikke** kan strejke, saa har Hollænderne med al ønskelig Tydelighed vist os, hvad det vil sige at blande politiske Fagforeninger ind i en Kamp, der berører internationale Jernbaneforbindelser. Skulde det nogensinde komme til en Kamp med vor Administration, saa har vore gamle Venner Bøhmerne vist os den eneste Vej, der gives, nemlig at holde os paa Lovens Grund.

Lad os i det hele taget undgaa at faa nævnt Fagforeningerne i Forbindelse med D. L. & L. F. *Vi er en ren upolitisk Forening.* Og den, der søger at bringe os i Forbindelse med politiske Foreninger, skader os langt mere end det stejleste Medlem af Lokomotivførerforeningen.

Struer, den 19. April 1910.

Viggo Gundel,
Lok.fører.

* * *

Struer Afdeling

afholdt Møde den 4. Formanden afgav Referat fra Hovedgeneralforsamlingen og meddelte derpaa, at d'Hrr. Petersen og Søndergaard havde tilbudt at komme den 18. og holde Foredrag. Bestyrelsen blev bemyndiget til at foretage det fornødne.

D'Hrr. Petersen og Søndergaard holdt den 18. Kl. 8 Efterm. Foredrag ledsaget af Lysbilleder for Foreningens Medlemmer med Familie.

Det var en Fornøjelse at høre den klare og tydelige Maade, hvorpaa Hr. Søndergaard forklarede og talte, og ligeledes var Billederne usædvanlig skarpe og tydelige.

Samtlige overordnede var indbudte. — Desværre var Bestyreren forhindret i at møde.

Efter Foredraget blev der danset til Kl. 3.

Der blev bortloddet en tillukket Kurv, som ved Oplukningen viste sig at indeholde en levende Høne.

Viggo Gundel,
Afd. Formand.

* * *

Efter Hjemkomsten fra vor Foredragstur med Lysbilleder retter vi herigennem en Tak til Afdelingerne i Viborg, Struer og Esbjerg for den Velvillie og Interesse, hvormed vi blev modtaget disse Steder.

Kjøbenhavn, den 23. April 1910.

Chr. Petersen,
Lokomotivfører.

Jens Søndergaard,
Lokomotivfyrbøder.

Lokomotivførerprøven.

Til de nu afsluttede Prøver for Lokomotivførere, der er afholdte i Dagene fra den 4. Marts til den 16. April d. A., indstillede der sig i alle 5 Maskinkredse ialt 139 Lokomotivfyrbødere, hvoraf efternævnte erholdt Karakteren »Bestaaet«, nemlig:

R. C. G. Schultz, Fredericia
A. N. Andersen, Nyborg
R. P. M. Mortensen, Nyborg
J. C. Jakobsen, Assens
S. V. Christiansen, Esbjerg
L. Eriksen, Esbjerg
S. Rasmussen, Esbjerg
N. K. V. S. Nielsen, Ribe
C. F. Olsen, Fredericia
A. Madsen, Fredericia
P. Petersen, Nyborg

N. S. Christensen, Esbjerg
J. Z. Jensen, Esbjerg
P. N. Larsen, »
J. Jensen, Ribe
C. N. Laursen, Skanderborg
J. O. Sørensen, Nyborg
H. C. C. Henriksen, Nyborg
E. R. Nielsen, Nyborg
M. L. Mørch, »
P. C. C. L. Olsen, Nyborg
V. A. Hansen, Nyborg
S. G. Nielsen, Kbhavn. H. 1
H. K. J. J. Hinge, Skanderborg
J. F. P. Gronemann, Fredericia
N. L. Hansen, Fredericia
C. S. Christensen, Esbjerg
J. K. Hansen, Esbjerg
C. M. Johansen, Kbhavn. H.
I. H. K. Jensen, Kalundborg
C. M. S. Christensen, Korsør
H. I. Jensen, Roskilde
H. Nielsen, Kalundborg
F. C. Dössing, Kbhavn. G.
F. L. Frederiksen, Kbhavn. H.
I. E. Christiansen, Gjedser
A. C. Wedeby, Slagelse
I. M. Petersen, Korsør
H. V. Jørgensen, Roskilde
K. F. Kristiansen, Korsør
I. K. H. Larsen, Roskilde
K. I. Christensen, »
L. C. Christensen, Kbhavn. G.
A. M. F. Bolt, Kbhavn. H.
V. Brøgger, Slagelse
K. K. O. Johansen, Kbhavn. G.
I. A. Jakobsen, Kbhavn. H.
O. M. Sørensen, Kbhavn. H.
K. E. Poulsen, Slagelse
C. Nielsen, Kbhavn. H.
I. C. Nielsen, Kbhavn. G.
G. P. Andersen, Kbhavn. G.
M. Henriksen, Kbhavn. G.
N. C. Knudsen, Kbhavn. H.
K. R. I. Olsen, Kbhavn. H.
P. S. Stoltzner, » »
O. Karlsen, Slagelse
H. L. P. Møller, Kalundborg
C. H. Nissen, Gjedser
H. Jensen, Kbhavn. H.

P. C. Pedersen, Korsør
 P. M. Bundgaard, Kalundborg
 N. P. Nielsen, Korsør
 P. A. Jensen, Slagelse
 A. F. V. Broen, Kbhavn. Ø.
 H. K. L. E. Struberg, Kbhavn. H.
 C. G. Frölich, Kbhavn. Ø.
 F. Nielsen, Kbhavn. G.
 A. E. Jensen, Helsingør
 J. P. Nielsen, Kbhavn. G.
 N. K. Glensø, Kbhavn. G.
 I. A. Jensen, » »
 C. V. Christensen, Kbhavn. H.
 S. V. Andersen, » G.
 J. G. E. Poulsen, Kbhavn. Ø.
 C. C. V. Jensen, Aarhus
 R. Nielsen, Aalborg
 O. H. Christensen, Langaa
 A. V. Christensen, Aalborg
 P. E. Frandsen, Aarhus
 S. P. Rasmussen, »
 C. M. Sørensen, »
 H. Müller, Aalborg
 N. Frandsen, »
 E. Olsen, Aarhus Ø.
 I. C. H. Kok, Aarhus
 L. P. Jespersen, Aarhus
 G. P. Gravesen, »
 T. Madsen, »
 M. P. Nielsen, Aalborg
 B. M. J. Boldreel, Aarhus
 C. Schmidt, Aalborg
 J. M. Jensen, Aarhus Ø.
 A. Nielsen, Aarhus
 A. C. Andersen, Aarhus
 C. F. Berg Petersen, Aarhus
 V. Olsen, Aarhus
 G. O. L. Christensen, Aalborg
 S. Hansen, Frederikshavn
 J. J. Jensen, Aalborg
 J. K. Holm, Aarhus
 A. Jensen, »
 A. Beck, Aarhus
 N. P. Kristensen, Aarhus
 C. M. Jensen, »
 A. K. Jensen, Aalborg
 S. Jensen, Aarhus
 M. Christensen, Aarhus
 J. Jensen, Viborg

C. P. Morgen, Viborg
 V. F. Jensen, Struer
 N. C. P. Nielsen, Struer
 O. E. Ovesen, Aalestrup
 C. Laursen, Viborg
 A. C. Pedersen, Struer
 N. L. Laursen, »
 O. T. J. C. V. E. Hanson, Struer
 A. P. Sloth, Struer
 M. C. Larsen, Aalestrup
 F. W. Olsen, Struer
 C. K. Christensen, Struer
 P. B. Kirk, Struer
 H. P. Hansen, Glyngøre
 S. P. C. Hansen, Struer
 M. Jacobsen, Viborg
 P. Gellert, »
 R. C. Rasmussen, Struer
 A. Andersen, Struer
 H. P. C. S. Jensen, Struer
 F. J. Nielsen, Struer
 C. J. Nielsen, »
 H. V. J. Christensen, Struer

7 Lokomotivfyrbødere eller 5 pCt.
 (mod ifjor 7 pCt.) erholdt Karakteren
 »Ikke bestaaet«.

Til Medlemmerne.

Da der stadig indløber Forespørgsler
 om de mellem Repræsentanter af Central-
 organisationen og Hovedbestyrelsen førte
 Forhandlinger, meddeles herved, at saasnart
 Betingelser for og en endelig Ordning fore-
 ligger om D. L. & L. F.s Optagelse i Cen-
 tralorganisationen, skal Sagen straks blive
 bekendtgjort for Medlemmerne, som saa
 kommer til at træffe den endelige Afgørelse
 i Sagen.

Chr. Christensen,
 Formand.



Forskelligt.

Med den nye Køreplan, der træder i Kraft den 1ste Maj, vil 1ste Klasses Kupperne blive afskaffede i alle de Tog, der kun betjener lokal Trafik, og kun bibeholdte i de store hurtige Tog, der staar i Forbindelse med de udenlandske Baner.

Det er forøvrigt ikke alene i Danmark, at man har syslet med Spørgsmaalet om de tre Vognklasser. Mange Steder i Udlandet begrænser man ogsaa mange Tog til 2 Klasser. Og i de nordamerikanske Fristater har man overhovedet kun 2 Klasser, de almindelige Vogne og saa de Pullmannske Luksusvogne.

* * *

Fra den 1ste Maj d. A. bortfalder forogsvis Afgangssignalet med Stationsklokke og med Lokomotivfløjte for de personførende Tog paa Strækningen Kjøbenhavn Ø—Rungsted—Helsingør og Kjøbenhavn H—Hillerød—Helsingør.

Personalia.

¹/₄ 10.

Haandværker Nr. 2095 V. H. C. Rasmussen, Aarhus Værksted, forfremmedes til Lokomotivfyrbøder med Tj. Nr. 399 og Station i Fredericia.

Forflyttede er:

¹/₅ 10.

Lokomotivførerne:

J. R. Larsen, Struer, til Viborg.
C. C. V. Hessner, Kbhavn. H. 1., til Kbhavn. Ø.

Lokomotivfyrbøderne:

H. M. Wollenberg, Frederikshavn, til Struer.
K. V. Jacobsen, Struer, til Frederikshavn.
O. P. C. Tægge, Kbhavn. G. 1., til Aarhus.
H. C. V. Martinsen, Aarhus H., til Kbhavn. G. 1.
G. P. Andersen, Kbhavn. G. 5, til Kbhavn. G. 1.
C. P. M. V. Egelund, Kbhavn. G. 1. til Kbhavn. G. 5.

¹⁵/₅ 10.

Lokomotivfyrbøderne:

J. N. Smidt, Kbhavn. H. 1, til Fredericia.
V. E. Johansen, Fredericia, til Kbhavn. H. 1.

¹/₆ 10.

Lokomotivfyrbøderne:

R. C. G. Schultz, Fredericia, til Kbhavn. H. 1.
C. M. Wendt, Kbhavn. H. 1, til Fredericia.

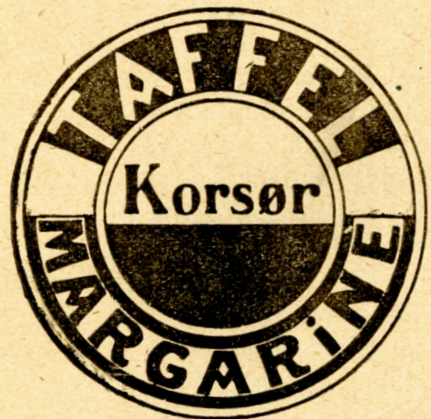
En Lokomotivfyrbøder, Kjøbenhavn H., ønsker gerne at bytte med en Kollega i Jylland, helst Aarhus. Billet mrkt. »H. 60« modtager Bladets Kontor.

Bytning.

En Lokomotivfører i Esbjerg ønsker at bytte med en Kollega i Korsør eller Kjøbenhavn. Billet modt. Red.

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 Marie Bøving og Frk. Margrethe Mose

Vesterbrogade 66^a Kbhavn. Telefon Vester 159y
Konsultationstid: Hverdage Kl. 10—4
og Søndage i Reglen Kl. 10—12.

Jernbanesygekassens Tandlæger.

Paa elegante Dreng- og Pige dragter spares 20 Procent, da min Husleje er billig.

Børnekonfektionen,
55. Dannebrogsgade 55.
Ved Sønder Boulevard.

SYMASKINER

Symaskinereparationer
billigst og bedst hos
KARL TH. PEDERSEN
Kannikegade 12, Aarhus.

41 Møbelmagasinet Frederiksborggade 41

Specialitet: Montering af 2, 3 og 4 Vær.s Lejligheder. Alt forarbejdes af prima Materialer. Egne Værksteder.
Meget rimelige Afbetalingsvilkaar!!!

Skotøj i hele Ejendommens 4 Etager.

J. Andersens
Skotøj-Magasin,

49, Adelgade 49,
Grundlagt 1887. Telf. Palæ 150.

Grundlagt 1887. Telf. Palæ 150.

staaende i Kvalitet og i nyeste Façons. Specialitet: Let, elegant, randsyet, moderne Fodtøj billigt. Proovsordre pr. omgaaende 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.

I.G. Brørups Møbelforretning

31 Dannebrogsgade 31 København

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.

Foreningens Medlemmer tilbydes til ren en gros Pris: »Salvador Melange«, fineste holl. Tobak, 1 Kr. 30 Øre pr. Pd. — »Golden Shag« 12 Øre pr. Pakke. Prøver udleveres gratis. — Cigarer fra 3 Kr. pr. 100 Stk. Ingen Butik, 25—30 % Besparelse.
Packness & Co., Helgolandsgade 7, Kbhvn. Tlf. Vester 2840.

Tuborg Pilsner

Danmarks Nationaldrik.

MARINE-ROM

Direkte importeret fra St. Croix. Pris 1 Kr. pr. Fl.
M. Sørensen, Montanagade 28, Aarhus.

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

Skrædermester A. Nørlem
 Nansensgade 3 St. Tlf. Byen 5180.
Billigste Skræder paa Pladsen.
 Klædninger efter Maal fra 45 Kr.
 Garanti for Pasning.

BREVPAPIR, MEDDELELSER OG KONVOLUTTER
 MED



:: FORENINGENS MÆRKE ::
 LEVERES TIL BILLIGSTE PRISER KUN AF
Lok.=Tid.s Bogtrykkeri, Fredericia.

**Hele Tandsæt
 fra 20 Kroner.**

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

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, Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16 III, Kjøbenhavn 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 Rygsgade 4^a tv. Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.