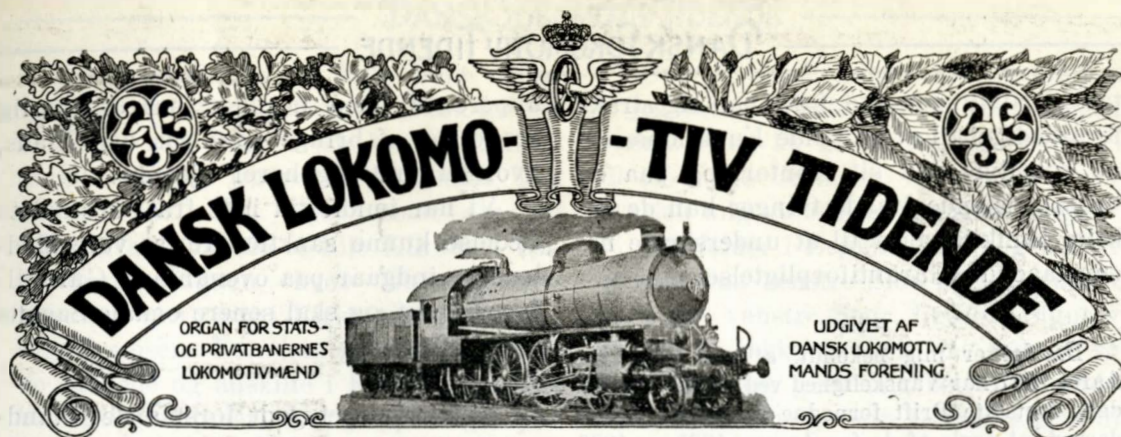




26. AARG. Nr. 17.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. September 1926.

EN NY FORM FOR LØNREDUKTION

Det er ikke mere end cirka 1½ Aar siden, at Banestyrelsen for Østsjællandske Jernbane paa Grund af økonomiske Vanskeligheder gjorde sig bemærket ved at bebude kollektiv Afskedigelse af samtlige Funktionærer, og Følgen deraf vilde naturligvis være blevet en Standsning af Banen.

Denne Kalamitet, at Banen skulde standse, gav selvsagt Anledning til, at der blev afholdt nogle Møder mellem Banestyrelsen og en Del Repræsentanter fra Kommunerne i Banens Opland, og paa disse Møder tilkendegav Kommunerepræsentanterne paa en klar og forstaaende Maade, at man indenfor Kommunerne ikke ønskede at undvære Banen, naar den vel at mærke blev administreret paa en fornuftig og forretningsmæssig Maade; thi man fandt, at der maatte være noget galt, naar Banen med sin 8 à 900 000 Kr. aarlige Indtægt havde økonomiske Vanskeligheder.

Det blev derefter overdraget d'Herr. Driftsbestyrere Kuhlman, Hillerød, og Lippert, Kolding, at foretage en Undersøgelse af alle Banens Forhold vedrørende Administration og Drift og derefter fremkomme med et Budgetforslag.

Uden at komme nærmere ind paa d'Hr. Driftsbestyreres Budgetforslag skal vi dog anføre, skriver Privatbanernes Lokomotivmænds Blad »Giv Agt«, at det indeholdt betydelige Nedsækninger til Trods for en Udvidelse af Toggangen. Forslaget blev

imidlertid tiltraadt af Banestyrelsen og Kommunernes Repræsentanter, og disse forpligtede sig samtidig til at garantere for Dækning af eventuelt Driftsunderskud.

Banestyrelsen blev derefter suppleret med nogle Repræsentanter fra Kommunerne, og disse krævede Driftsbestyrer Maale fjernet fra Banens Ledelse, da man ikke vilde risikere, at Banen atter skulde føres ud i økonomiske Vanskeligheder. Driftsbestyrer Maale maatte forlade Skansen, efter at han i cirka 20 Aar havde været Driftsleder af Banen, for at give Plads for en mere moderne Driftsleder hentet fra Sydfynske Jernbaner, nemlig Baneingeniør Sell. Det er maaske tilgiveligt, at Banestyrelsen ved Østsjællandske Jernbane ogsaa er en af de mange Banestyrelser, der af Mangel paa bedre Vidende er forblindede i den udmærkede Driftsledelse ved Sydfynske Jernbaner, og derfor har tænkt sig, at bare de fik en Driftsleder fra Sydfynske Jernbaner, skulde det nok gaa godt med Banens Drift og dens Ledelse; thi ellers havde den vel næppe antaget Herr Sell til Driftsleder af Banen. Det er i hvert Fald den eneste Grund, som vi kan se, Banestyrelsen har haft til at ansætte Herr Sell frem for at antage en kultiveret og erfaren Driftsleder.

Forholdene har imidlertid hurtigt vist, hvor uhjælpelig en Driftsleder Herr Sell i Virkeligheden er. Blot fordi han møder nogen Modstand hos enkelte Kommuner angaaende Fornyelsen af disses Forpligtelse til at garantere for Dækning af even-

tuelt Driftsunderskud, føler han sig straks foranlediget til at indkalde Funktionærerne enkeltvis paa sit Kontor, og paa en brutal, truende Maade tvinger han de enkelte Funktionærer til at underskrive nedenstaaende Garantiforpligtelse:

Afskrift.

Da det er mig bekendt, at vor Bane for Aaret 1927 har Vanskelighed ved at faa den for dens fortsatte Drift fornødne Garanti i Orden derved, at nogle af de for Aarene 1925 og 1926 garanterende Kommuner er faldet fra, medens de resterende Kommuner kun garanterer under Forudsætning af, at samtlige Kommuner, som garanterede i 1925 og 1926, ogsaa fortsætter for 1927, hvilken Forudsætning altsaa ikke bliver opfyldt, saa tilbyder jeg Undertegnede

. herved at indtræde som Garant med et Beløb, der højst udgør 5 pCt. af min Aarsløn for 1927 (heri indbefattet alle Tillæg, men ikke Fradrag af nogen Art).

Det er dog en Forudsætning for denne min Garanti, at jeg forbliver i Banens Tjeneste hele Aaret, og at det ved ovenstaaende og mine Kollegers Garanti fremkomne samlede Beløb højst maa udgøre $\frac{1}{4}$ af det Underskud, Driften maatte give for 1927, naar alle Banker og Sparekasser, der har noget indestaaende i Banen, har frafaldet Krav paa Afdrag af Gæld for dette Aar 1927, men ikke Krav om Renter. Endvidere at det af Personalet garanterede Beløb tilbagebetales forud paa samme Maade, som sker for Tilbagebetaling til de garanterende Kommuner, naar Banen atter maatte give Driftsoverskud udover Gældens Forrentning.

Haarlev, den

Det er jo i Virkeligheden uforstaaeligt, at vore ved Østsjællandske Jernbane værende Medlemmer indlader sig paa at underskrive ovenstaaende Garantiforpligtelse, uden i Forvejen at have indhentet Hovedbestyrelsens Sanktion, hvilket de i Henhold til Lovenes § 8, Stk. a, har Pligt til, blot fordi en ukultiveret Driftsbestyrer optræder paa en ubehøvlet Maade med Udtalelser om, at saafremt Funktionærerne ikke vil underskrive Garantiforpligtelsen, skal Baneledelsen nok have dem i Erindring, eller som han ogsaa i enkelte Tilfælde har sagt, at saa kunde de rejse ad H. til. En saa kluntet Optræden af en Driftsleder burde man ikke lade sig

dupere af, men derimod snarest mulig sørge for at bringe ham paa den Plads, hvor han rettelig hører hjemme.

Vi har imidlertid ikke fra Forbundets Ledelse kunne sanktionere, at vore Medlemmer indgaar paa ovenanførte Garantiforpligtelse, og skal senere omtale Sagens videre Forløb.

Vi kan meget godt forstaa det Standpunkt, Ledelsen af Privatbanelokomotivmændenes Forening tager til denne mærkelige Garantiforpligtelse, man ligefrem vil tvinge Tjenestemændene ved Østsjællandske Bane til, og vi mener, at vil man ud ad en saadan Vej, maa man i hvert Fald lade Personalet blive repræsenteret i Ledelsen af Banen, hvilket mulig kunde formindske Banens Administrationsudgifter og bringe Balance i Regnskabet.

Det er derfor ganske naturligt, at vor Broderorganisation under ovenomtalte Forhold protesterer.

Red.

FRA EN REJSE I SVERIG

I Juni Maaned d. A. foretog undertegnede en Rejse til Sverrig, for paa de svenske Statsbaner at gøre mig bekendt med den praktiske Benyttelse af Lufttrykbremsen (Kunze-Knorr) i alle Togarter.

Efter Ankomsten til Malmø den 21. Juni henvendte jeg mig paa Maskindirektørens Kontor, hvor jeg forebragte mit Ønske, bilagt med Anbefaling fra Generaldirektoratet for D. S. B. og fra Hr. Maskinbestyrer Dorph, Aarhus.

Jeg blev modtaget paa det venligste og henvist til Hr. Ingeniør Jungfelt, Maskininspektør for de svenske Statsbaners III Distrikt i Malmø.

Hos Hr. Maskininspektøren fik jeg samme venlige Modtagelse, og da jeg i Samtalen havde gjort Rede for Hensigten med mit Besøg og fremsat Ønske om Tilladelse til at køre paa Lokomotiver under Fremførelse af de forskellige Togarter, for derigennem at blive i nogen Grad fortrolig med Benyttelsen af Bremsen, hen-

stillede Ingeniøren, at lade ham ordne Kørselen for mig og lægge en Plan for det Tidsrum (12 Dage), jeg havde til Ræddighed, hvilket jeg selvfølgelig med Tak gik ind paa. Paa Spørgsmaal om jeg ikke ogsaa ønskede et lille Kursus i Undervisningsvognen, hvor Kunze-Knorr-Bremsen kan vises i Virksomhed, og hvor alle Bremsens Dele kan gennemgaas baade samlede og adskilte i Forbindelse med bevægelige Planer, der er ophængte paa Vognens Vægge, svarede jeg selvfølgelig, at det vilde jeg meget gerne. Men at Hovedformaalet var den praktiske Benyttelse samt, at jeg ikke i saa stor Udstrækning turde lægge Beslag paa Ingeniørens Tid. Saa meget mere som jeg vidste, at der til at demonstrere Bremsen i Virksomhed ogsaa krævedes et Lokomotiv under Damp. Resultatet blev, at jeg blev tilstillet et Kort, der gav Adgang til at køre paa Lokomotiver paa Strækningen Trelleborg—Halmstad og Trelleborg—Malmø—Alvesta. Ind imellem Turene, som jeg kørte, ofrede Ingeniør Jungfelt beredvillig gentagne Gange sin Tid, for i Undervisningsvognen at give mig et Indblik i Kunze-Knorr-Bremsens Teknik og Virke-maade.

Men, som Ingeniøren selv betonedes, det kunde paa Grund af den Tid, som kunde afses dertil, kun blive et Indblik. Et saa kompliceret System som denne Bremse i Virkeligheden er, kræver, at man tager hver Del for sig og gennemgaar det grundigt. Takket være Hr. Ingeniørens Fortrolighed med Systemet og alle dets Finesser samt enestaaende Evne til at gøre det klart og forstaaeligt, fik jeg mere ud af disse Timer, end jeg havde ventet.

Jeg skal ikke her komme ind paa en Beskrivelse af Bremsen, men henviser i saa Henseende til, hvad der foreligger i Lokomotivtidende Nr. 3 og 4 for dette Aar, skrevet af Lokomotivfører F. Spør.

I Tidsrummet fra den 21. til Maanedens Slutning kørte jeg paa de foranførte Strækninger med alle Togarter og paa de forskellige Loko-Typer.

Overalt hos Lokomotivpersonalet mødte jeg samme Venlighed som hos Embedsmænd. Jeg fik Lejlighed paa hver Tur til at bruge Bremsen, og enkelte Førere overlod mig ganske at fremføre Toget.

Det falder i Begyndelsen noget akavet at staa paa venstre Side af Maskinen og køre paa venstre Spor, ligesom Signalsystemet jo ikke er helt det samme som vort, men jeg greb mig selv i at undres over, hvor hurtigt man vænner sig til disse Forhold og bliver fortrolig dermed. Sverrig er paa Jernbanevæsenets Omraade i flere Henseender et Foregangsland, hvor en Lokomotivmand fra Danmark kan lære en Del. Med Hensyn til Signalsystemet, der med Indførelse af Lyssignaler saaved for Dag- som Natsignaler Vedkommende, vel skal kaldes bedre end vort, er der dog Forhold, særlig med Hensyn paa gennemkørende Tog, der gør, at jeg foretrækker vort System efter Gennemførelse af fremskudte Signaler med Blinklys i Forbindelse med Afstandsmærker.

Der er Ting og Forhold vedrørende Lokomotiverne, som man under Kørselen straks lægger Mærke til. Nemlig den efter vore Forhold ualmindelige Dampudviklingsevne, de svenske Lokomotiver er i Besiddelse af samt den Hastighed, hvormed de kan bringe deres Tog op paa den normerede Hastighed. Man kan heller ikke undgaa at drage en Sammenligning mellem Fyremetoden *der* og *her*. Vore Lokomotiver taget i Almindelighed fordrer en betydelig mere omhyggelig Indfyring, end der kræves paa de svenske Lokomotiver, der synes at kunne forbrænde Kulene uafhængig af Fyremetoden. At det højere Kedeltryk (14 kg pr. qcm) paa de svenske Lokomotiver er den egentlige Aarsag til Maskinernes Overlegenhed over de Togbelastninger, de maa løbe med, er vel troligt nok, men dette godtgør kun, at der er et Misforhold tilstede mellem Trækkekræft og Togbelastningen, i hvert Fald for nogle af vore Maskiners Vedkommende. Med Hensyn til Smøringen af Loko-

motivernes forskellige Dele da afviger denne ikke i nogen væsentlig Grad fra, hvad vi bruger hos os, hverken med Hensyn til de Distancer, der gennemløbes, eller det Kvantum, der forbruges. Saa vidt jeg kunde skønne anvendes overvejende de samme Olier som hos os.

Til Kedelens Forsyning med Vand anvendes saa godt som udelukkende Injektorer, dog er nogle Maskiner forsynet med Fødepumpe. Men om der ved de hidtil anvendte Pumpesystemer finder nogen virkelig Besparelse Sted er vist trods alle Prøver et stort og aabent Spørgsmaal. At der derimod flyder mange Reparationer og andre Kalamiteter deraf er en Kendsgerning, som man ogsaa i Sverrig faar bekræftet. Personalet udtalte i kraftige Vendinger deres Dom i Pumpernes Disfavor. Der ofres ikke meget paa Renholdelse og Pudsning af Maskinerne, naar lige undtages Gangtøjet. I Førerhuset er slet intet blankpudset, men der holdes rent for Smuds og Olie, hvilket er noget lettere end paa vore Lokomotiver, idet man i Sverrig paa Grund af de lukkede Førerhuse er fri for Kulstøv fra Tenderen. Denne er forsynet med en høj Forvæg, der naar op under Førerhusets Tag eller Loft og med Sejldug forbundet med dette. Hullet i Forvæggen, hvorigennem Kullene glider ned paa en Samlebakke, kan lukkes med Faldør. Personalet staar saaledes rent for Støv og Tilsmudsning, samt, hvad der er af større Betydning, godt beskyttet mod al Slags Vejr.

Sæderne til saavel Lokofører som Lokofyrbøder er drejelige og hviler paa en lang Spiralfjeder. Selve Sædet er rundt og danner et behageligt Sæde.

Overheder findes, saa vidt som jeg fik oplyst, paa alle Statsbanernes Lokomotiver, og i rigtig Forstaaelse af Betydningen deraf for Lokomotivets Økonomi lader man Overhederrørene blæse ud for hver Tur, Lokomotivet har kørt. Dette finder ogsaa Sted ved et enkelt Privatbaneselskab herhjemme.

Paa Lokomotiver af de forskellige Ty-

per, jeg havde Lejlighed til at køre med, fandtes Dampbremse. Dette kan jo synes noget overflødigt, men man er gaaet ud fra, at det er mere formaalistjenligt ikke at paamontere Lokomotiverne »Direktbremseventilen« til Brug for Maskine og Tender under Rangering og Kørsel som tom, men hellere en Dampbremse. Om der er synderlig Forskel paa Udgiften til Lokomotivets Bremseapparater ved dette Arrangement, ved jeg ikke. Men man opnaar at spare Luftpumpen for en Del Arbejde, idet man kan flytte Maskinerne og foretage Rangeringer ved Depotet uden Opumpning af Beholderne, der altid betyder en Udgift. Dertil kommer, at man i Dampbremsen har en Bremse, der ved de nævnte Lejligheder er mindst lige saa praktisk i Brugen. Ligeledes lagde jeg Mærke til, at man ved Rangering i de mindre Lokalgodstog fortrinsvis benyttede Dampbremsen. Man kunde jo heraf drage den Slutning, at man herhjemme har forhastet sig med Paamonteringen af Lufttrykbremse paa vore nye Lokomotiver af Listra H. Tager man i Betragtning, at der sikkert vil gaa baade Aar og Dag inden vi kommer til at køre med Lufttrykbremsen i Tog, da kommer man vel ikke uden om, at dette i Virkeligheden er Tilfældet. Nu er de imidlertid forsynede dermed og maa jo bruges.

Paa de svenske Statsbaner er Lufttrykbremsens af System »Kunze-Knorr« nu anvendt i ca. 2 Aar. Spørger man Lokomotivpersonalet ud om deres Mening om denne Togbremse, modtager man kun anerkendende og rosende Udtalelser. Hvor Talen er om Godstog, gaar Udtalelserne ud paa, at med denne Bremse er megen af den Utryghed og Usikkerhed, som Førerne af de store skruebremsede Godstog var Genstand for, taget bort. Anvendt i Persontog i Sammenligning med Vacuumbremsen falder der kun begejstrede Udtalelser til Fordel for Lufttrykbremsen.

Man maa her erindre, den i Almindelighed langt strengere Vinter i Sverig end hos os, hvilket med Hensyn til Vacuum-

bremser som bekendt har en meget generende Indflydelse. Der kørtes efter samstemmende Udtalelser som Regel Vinteren igennem med meget daarligt Vacuum, som foraarsagede meget Tidstab.

En Fordel ved Lufttrykbremser er det ogsaa, at eventuelle Utætheder langt lettere findes ved Tryk end ved Vacuum.

Min Erfaringer fra Opholdet i Sverige og min Kørsel med de forskellige Togarter i hvilke jeg selv har betjent Bremsen, gaar ud paa, at vi Lokomotivfolk her hjemme har Grund til at hilse Indførelsen af Kunze-Knorr-Bremser med udelt Glæde og Tilfredshed. Dette gælder i særlig Forstand med Hensyn til Godstog. Da jeg i længere Tid var blandt de Førere, der fra Aarhus kører de gennemgaaende store Godstog med H-Maskiner mellem Ar. og Fa., kan jeg af Erfaring tale med om den Usikkerhed, hvormed man fremfører disse skruebremsede Tog paa gennemsnitlig ca. 80 Vognladninger. Det er en uomtvistelig Kendsgerning, at man ikke kan stole paa Bremsbetjeningen i disse Tog. Lad Grunden dertil saa være hvad som helst. Føreren maa stole paa Maskinbremser og sin egen Beregning af alle indvirkende Forhold. Helt anderledes er Forholdet i de Kunze-Knorrbremsede Godstog i Sverige, skønt man der maa køre med 90 Vogne (180 Aksler). Kun et Eksempel skal jeg anføre til Anskueliggørelse af det fremførte. Vi gik fra Hesleholm til Malmø med et gennemkørende Godstog bestaaende af 70 tungt læssede Vogne. Togets Vægt i Tons husker jeg ikke. I Sverige faar Lokomotivføreren Togets Vægt opgivet i Tons og tillige, hvor mange Tons af Togets Vægt der er bremset. I sin Køreplan, der udleveres i Lommeformat, ser han paa en trykt Skala, om Bremsvægten svarer til Togvægten ifølge Togets normerede Hastighed. Er dette ikke Tilfældet foretages et af to, enten nedsættes Toghastigheden eller Bremsvægten bringes op ved Hjælp af haandbetjent Skruebremse. Der standsedes kun i Eslev og Lund. Begge Steder passeredes Hovedsignalet for

Indkørsel med ca. 50 km Hastighed, samtidig foretoges begyndende Bremsning (horisontal Bane) og Standsningen foregik blødt og uden Ryk eller Stød i Toget, og paa rette Sted. Det er en stor Fordel, at en for haardt foretagen Bremsning hurtigt ophæves. Hovedfordelene ved denne Lufttrykbremse er jo først og fremmest, at den er anvendelig i Godstog. At den ikke kan svigte. At den ikke kan udmattes selv under de længste Bremsninger. Og endelig, at den virker hurtigt baade til Bremsning og Løsning uden at foraarsage Ryk og Stød i Toget.

I det omhandlede Tog saavel som alle Godstog medfølger kun 2 Mand, Togmesteren og en Bremser, der har Plads i den sidste med Bremsventil forsynede Vogn i Toget. Heri ligger selvsagt saa stor en Besparelse, at Indførelsen af Lufttrykbremser for Sverrig og trafikmæssig beslægtede Lande er en rentabel Forretning, og forener saaledes det paakrævede med det fordelagtige. Noget anderledes vil det vel nok paa Grund af stedlige Forhold stille sig for Danmarks Vedkommende.

Hvilke Konsekvenser det i det lange Løb vil drage efter sig, denne stadige Overflødiggørelse af Mennesker i alle Bedrifter ved Indførelse af Underværker af Maskiner, er en anden Sag, som nok før eller senere vil kræve sit Svar, men ikke nu skal drøftes her.

Det har været Opfattelsen, at sammen med Indførelsen af Lufttrykbremser krævedes ogsaa for Udgangs- og Knudestationer Opladningsanlæg til Togstammerne, saaledes at Bremsprøven kan foretages straks, naar Maskinen er gaaet for Toget. Svenskerne har hidtil ikke anlagt saadanne, idet Tiden, der medgaar for Maskinen at oplade Toget, er forholdsvis kort. Selv for de største Tog tager det kun 5 à 10 Min., alt eftersom der er Utætheder eller ikke. Fordelen ved disse Anlæg er ikke saa meget Tiden, der spares ved selve Opladningen, men mere dette, at eventuelle Utætheder og følgende Udveksling af Slanges er opdaget og foretaget, inden Maski-

nen gaar for Toget, og dette ikke af den Grund forsinkes. Imidlertid har Svenskerne ikke hidtil funden, at Udgift og Fordel ved disse Anlæg staar i Forhold til hinanden. Det har ligeledes her hos os været gjort gældende, at Rangeringen til og fra trykluftbremsede Tog paa Stationerne var besværlig og tog længere Tid, og at der ved Optagelse af en større ikke opladet Togdel blev Tale om et uforholdsmæssig Tidstab. Af det foranførte vil det være klart, at den sidste Opfattelse er forkert. I det hele taget foregaar Rangeringen med øvet Personale lige saa hurtigt som i skruebremsede Tog. Der er forskellige Forhold at iagttage, som det rangerende Personale hurtigt bliver fortrolig med. Skønt Princippet er det samme, er der dog nogle Afvigelser i Apparaterne paa de svenske Maskiner og paa vore. Paa de svenske Maskiner findes en Reguleringsventil anbragt ved Førerventilen af en saadan Form, at Føreren ved et lille Haandhjul kan indvirke paa dennes Funktion. Den tjener til at holde Ledningsstykket konstant paa 5.

Men det sker ved Overtagelse af et Tog, som en anden Maskine er indkommet mød, at Bremserne slæber paa. Dette har sin Grund i, at Maskinen, som forlod Toget, har haft for højt Ledningstryk. Ved Hjælp af den lille Stilleskrue paa Reguleringsventilen kan Føreren nu spænde Ventilens Membraplade fast og forhøje Ledningstrykket, saasnart det hafte Tryk er naaet, gaar Bremserne i Toget løs. Ved nu under Kørselen lidt efter lidt at frigøre sig Membrapladen udlignes Trykket igen med Toget ned til de normale 5. Denne Ventil findes ikke paa vore Maskiner, men er, saa vidt som jeg skønner, erstattet af et System, som ikke lader sig paavirke ude fra, men, som der er Erfaring for, heller ikke i alle Tilfælde virker efter Bestemmelsen. Det vil sikkert, naar der er Tale om Bremsernes Anvendelse i Tog, blive nødvendigt at anbringe denne Reguleringsventil.

Jeg fik under mit Besøg i Sverig Lej-

lighed til at bese Nordiske Armaturfabrik i Lund, hvor Kunze-Knorr-Bremsens Apparater laves. Det er jo i det væsentlige en Kopi af Moderfabriken i Berlin, og alt Arbejdet foregaar paa Specialmaskiner, der er bragt til det yderste af Præcision. Jeg skal ikke her give nogen Beskrivelse af Fabrikationsmaaden, men henvise til, hvad der i Lokomotiv Tidende er skrevet om dette Emne under »Berlinerrejsen«. Kun skal her anføres, som Bevis for Nordiske Amaturfabriks høje Stade, at Moderfabriken i visse Henseender har optaget Arbejdsmetoden efter denne. Ved mit Besøg paa Fabriken var jeg Genstand for megen Venlighed fra saavel Disponenten Hr. von Gegerfelts Side, som fra Hr. Ingeniør Vesterlund, der førte mig rundt i Virksomheden og derefter i Byen.

Hvor man færdes modtager man Indtryk af, at Danskere er velset i Sverig, skønt der i Fortiden er fuldt op af blodige Minder om Stridigheder mellem de to Folk. At man i den brede Befolkning ser med en vis Humor paa disse Fortidsminder, fik jeg lidt Forstaaelse af paa den Maade, paa hvilken en af de Førere, jeg havde Fornøjelsen at køre med, henledte min Opmærksomhed paa det Mindesmærke, der er rejst ved Lund til Minde om det blodigste Slag, der er udkæmpet mellem de to Folk. Monumentet kan ses fra Banelinien, og da vi passerede Stedet, slog han mig paa Skulderen, idet han paa sin gemytlige Maade spurgte mig, om jeg vidste, hvad dette var for et Minde. Da jeg i Øjeblikket havde ganske andre Ting i Hovedet end Mindesmærker, erindrede jeg ikke dettes Eksistens. »Jo, ser vi«, sagde han, dette Minde er ifraan den Tiden, da de svenske og danske Jævlene kom tilsammen og fik slaasset her ved Lund. Men siden«, føjede han til, »har vi forliktes da. Karakteristiken af de to Folk lader formode, at Hadet er forsvundet, hvilket jo ganske bekræftes af Indskriften paa det iøvrigt saa smukke og talende Mindesmærke.

Aug. Andersen.

GENNEMSNITS-DETAILPRISER

for Juli, April og Januar 1926 samt Oktober og Juli 1925.

	Hovedstaden		Købstæderne		110 Landkomm.		Gennemsnit for hele Landet				
	Juli 1926	April 1926	Juli 1926	April 1926	Juli 1926	April 1926	Juli 1926	April 1926	Jan. 1926	Oktb. 1925	Juli 1925
Rugbrød 4 kg	84	84	85	86	84	84	84	85	92	98	132
Sigtebrød kg	56	56	50	50	48	48	51	51	55	56	70
Franskbrød —	83	83	78	78	77	76	79	79	84	86	101
Flormel —	41	40	43	42	41	40	42	41	42	43	62
Byggryn, danske —	44	45	41	41	38	39	41	42	46	49	63
Havregryn, danske —	67	70	66	69	64	64	66	68	75	81	96
Semoulegryn —	65	66	67	68	63	64	65	66	69	73	83
Kartoffelmel —	51	55	45	48	42	44	46	49	54	63	72
Risengryn —	93	89	73	75	69	71	78	78	82	88	95
Sagogryn —	72	72	62	63	58	59	64	65	70	77	92
Gule Ærter, Victoria, afskallede —	82	83	73	74	66	66	74	74	80	88	101
Hugget Melis Nr. 1 —	58	58	62	60	60	59	60	59	62	65	77
Farin, lyst, Nr. 1 —	45	45	47	46	46	45	46	45	48	51	63
Kaffe —	507	506	460	478	447	452	471	479	493	506	557
Te, alm. Kongo —	993	975	901	874	925	884	929	911	930	952	1000
Tørrede, amerik. Æbler, ringede —	196	201	182	185	173	180	184	189	202	228	252
Tørrede Abrikoser —	324	323	312	312	307	303	314	313	309	323	348
Svedsker m. Sten —	153	155	116	119	109	111	126	128	134	151	166
Rosiner, Valencia —	158	161	126	132	117	123	134	139	148	159	186
Fiskeboller, færøiske 1/2 kg	71	75	72	72	72	73	72	73	75	80	83
Henkogte Ærter, grove —	70	77	77	79	75	77	74	78	78	81	89
Hvidtøl Nr. 1 1/1 Fl.	25	25	25	25	25	25	25	25	26	26	26
Bajersk Øl 1/2 Fl.	27	27	29	29	28	28	28	28	30	30	30
Smør, lurmærket kg	343	368	335	357	329	351	336	359	367	477	487
Margarine (animalsk) —	219	221	189	192	183	182	197	198	212	216	254
Plantefedt (Palmin) —	161	165	162	164	161	163	161	164	173	181	206
Vegetabilmargarine —	172	171	153	155	147	149	157	158	168	174	202
Mejeri-Ost —	183	190	145	159	126	132	151	160	186	195	208
Æg, nylagte, danske Snes	240	232	194	166	181	153	205	184	426	358	317
— præserverede —	—	—	—	160	—	—	—	—	322	—	—
Sødmælk Liter	33	35	26	27	24	26	28	29	31	36	38
Helskummet Mælk —	11	11	10	10	9	9	10	10	11	12	12
Kærnemælk —	19	19	12	12	10	11	14	14	15	17	17
Oksekød (Forkød) kg	177	163	142	131	140	128	153	141	161	183	227
— (skært Kød) —	312	290	220	208	213	200	248	233	260	288	332
Kalvekød (Forkød) —	190	169	159	149	149	134	166	151	169	197	230
Fersk Svinebov —	191	195	218	222	216	219	208	212	228	244	265
Mørbrad —	462	417	415	390	415	396	431	401	390	430	452
Saltet Brystflæsk —	284	283	255	261	252	256	264	267	292	308	332
Islandsk Lammekød, Forbov —	190	202	161	180	158	177	170	186	210	214	219
Røget, benløs Skinke —	398	404	411	412	424	426	411	414	442	463	479
Svinefedt, krydret dansk —	248	262	196	198	193	199	212	220	246	269	287
Spegepølse —	563	558	390	399	387	394	447	450	479	507	514
Ferske Sild —	117	78	82	71	82	71	94	73	94	79	107
Torsk —	64	73	53	58	54	61	57	64	85	80	71
Rødspætter —	235	232	142	140	128	114	168	162	204	186	200
Klipfisk —	145	153	142	156	133	148	140	152	166	174	188
Hvidkaal —	—	13	34	20	28	19	31	17	15	16	—
Gulerødder —	70 ¹⁾	25	76 ¹⁾	22	78 ¹⁾	20	75 ¹⁾	22	22	23	78 ¹⁾
Kartofler, i større Partier 50 kg	1442 ²⁾	612	1187 ²⁾	488	1062 ²⁾	397	1230 ²⁾	499	542	579	1713 ²⁾
— i mindre kg	30 ²⁾	16	11-31 ²⁾	14	11-27 ²⁾	12	29 ²⁾	14	15	16	20-39 ²⁾
Køkkensalt —	18	18	17	17	16	16	17	17	17	18	19
Amerikansk Vaskesoda —	12	13	14	14	13	14	13	14	14	17	17
Brun Sæbe, prima —	66	66	64	65	62	63	64	65	71	80	93
Petroleum, Water white Liter	22	22	20	20	21	20	21	21	24	24	28
Skotske Nøddekul hl	325	294	330	330	323	323	326	316	345	330	375
Knuste Koks, leveret —	261	238	249	253	258	259	256	250	269	252	305
Elektricitet kwt	46	48	58	58	61	63	55	56	59	59	59
Gas m ³	20	21	27	28	31	31	26	27	28	30	30
Optændingsbrænde kg	12	12	9	9	8	8	10	10	10	10	11
Herréstøvler, Boxcalf, gennemsyede Par	2186	2245	2145	2153	2108	2140	2146	2179	2287	2450	2519
Forsaaing og Bagflikning af do. —	771	776	762	766	721	729	751	757	808	823	825

¹⁾ Prisen gælder nye Gulerødder.

²⁾ Prisen gælder nye Kartoffler.

³⁾ Det første Tal er Prisen for gamle Kartoffler, det sidste Tal Prisen for nye Kartoffler.

TANDHJULSLOKOMOTIV TIL BRUNKULSTRANSPORT

Af Overingeniør *Oswald Grun*, Berlin.
Oversat Lokomotivfører *F. Spøer*.

Ved Fredsslutningen efter Verdenskrigen maatte Tyskland som bekendt forpligte sig til at levere store Mængder Kul til Frankrig og Belgien, og dette — i Forbindelse med Afstaaelsen af kulrige Dele af Oberschlesien og Besættelsen af Ruhr — bevirkede en Lammelse af Tysklands Kulforsyning. Af den Grund saa et stort Antal tyske industrielle Virksomheder sig nødsaget til helt eller delvis at anvende Brunkul i deres Kraftcentraler, og paa mange andre Omraader blev Brunkullene taget i Brug, saa Efterspørgslen blev større og større. Brunkulværkerne blev saa stærkt beskæftiget, at der maatte foretages store Udvidelser af Virksomhederne.

Til Udgravning af Brunkullene opstilledes nye større Gravemaskiner, til Transport i Brunkullejerne anskaffedes større Vogne og større Lokomotiver, og Briketfabrikkerne udvidedes. I de Brunkullejer, der ikke ligger for dybt, kunde Grubelokomotiverne bruges til den direkte Transport af Brunkullene fra Lejet til Briketfabrik eller Jernbanestation, men til Kultransport fra de dybere liggende Lejer over Strækninger med Stigninger mellem 50 og 100 ‰ var disse for svage, og Tov- eller Kædebaner, som brugtes mange Steder kunde ikke befordre den store Kulmængde.

Saaledes var Forholdene ogsaa ved Brunkullejet »Fyrst Bismarck« i Bipsendorf. Efter nøje Overvejelser besluttede Direktionen at gaa bort fra Kædebanerne og erstatte dem med en Sporbane med dertil egnede store Selvaflæsservogne, som skulde beføres af Damplokomotiver, der var bygget med den særlige Transport for Øje. Direktionen henvendte sig i Slutningen af 1924 til Borsigs Lokomotivfabrik i Tegel, Berlin, og udbad sig Forslag til Lokomotiver til det Brug.

Den planlagte Transportbane var imidlertid bygget færdig og havde en Længde af 900 m, hvoraf 600 m havde den største Stigning paa 67 ‰ og den øvrige Strækning var horisontal eller med meget smaa Stigninger. Paa den største Stigning skulde det foreslaaede Lokomotiv trække et Kultog bestaaende af fire store fireakslede Vogne, Storrumsvogne, med en samlet Vægt af ca. 150 t med en Hastighed paa 8 à 10 km/T. Vægten af en tom Vogn er 13 t, den rummer 35 m³ med en Ladevægt af 25 t. Til Fremdrivning af et Tog af den Vægt behøves paa de stærkeste Stigninger en Trækkekraft af ca. 14 000 kg.

Ifølge Jernbanebygnings- og -driftsforskrifter maatte Tog paa Strækningen med Stigninger over 50 ‰ kun fremføres af Tandhjulslokomotiver, men Borsig-Værket har bevist, at det uden videre er muligt at befordre Tog uden Fare over Strækninger med Stigninger og Fald paa 50 til 70 ‰ med almindelige, men svære Adhæsionslokomotiver.

Det vil føre for vidt at komme ind paa dette her, kun skal bemærkes, at det var paa Grund af nogle overordentlig gode Driftsresultater med nogle Lokomotiver til Bjerghaner (Halberstadt—Blankenborgbanen i Harzen, Dansk Lokomotiv Tidende Nr. 3 1926), at det tyske Rigsbaneselskab interesserede sig for disse Lokomotiver og har anskaffet et stort Antal af denne Type til Bjerghaner med Stigninger paa 65—70 ‰.

Derfor foreslog Borsig at bygge Adhæsionslokomotiver til den foreliggende Anvendelse, men da disse ogsaa skulde benyttes i selve Brunkullejet maatte der tages Hensyn til den egenartede Kørsel, der forekommer i et Kulleje, i Særdeleshed at Lokomotiverne ikke maatte være for svære. Til den foran nævnte Trækkekraft behøves et Damplokomotiv med en Adhæsionsvægt af 60 t; med et elektrisk Lokomotiv kan den samme Trækkekraft opnaas med en Adhæsionsvægt af 40—42 t, men da der ikke var Elektricitet til Raa-

dighed, kunde der kun være Tale om et specielt konstrueret Tandhjuls- og Adhæensionslokomotiv for Dampkraft.

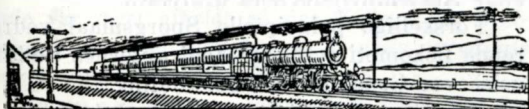
Af Hensyn til Driftsforholdene i et Brunkulleje i Sammenligning med de bestaaende Bjerghbaner; der for største Delen benyttes til offentlig Trafik, blev Valget af den nødvendige Tandstang imødeset med stor Interesse. De ældste Bjerghbaner har en Tandstang, der er konstrueret af Banens Bygmester: Riggerbach, Abt og i de senere Aar har man ogsaa gjort Brug af en Tandstang, der er konstrueret af Strub.

Den Riggerbachske saakaldte Stigetandstang bestaar af to særligt formede U E-Profiljern, som midt i Sporet er fastgjort paa Svellerne. Tænderne, som Lokomotivets Tandhjul griber ind, er fremstillet af særligt Profiljern og fastgjort mellem U E-Skinnerne.

Abts Tandstang bestaar af to flade Staalskinner med 30 × 100 mm Tværnsnit. Efter Tandtrykkets Størrelse anbringes een, to eller tre Tandstænger med indfræsedede Tænder midt i Sporet i en indbyrdes Afstand af 30 mm med Tænderne forsat og fastgøres i Svellerne paa lignende Maade som Riggerbachs.

Tandstangen, der er konstrueret af Strub afviger fuldstændig fra de nævnte; den ligner en almindelig Vignoleskinne, i hvis Hoved der er fræset Tænder. Ihvorvel Tandstangsstrækningen betinger et specielt anlagt Banelegeme, der er beregnet paa de stedlige Forhold, maatte man alligevel regne med en stærk Tilsmudning af Tandstangen. Abts maatte af den Grund lades ude af Betragtning, og af de to andre bestemte man sig til Riggerbachs, der har faaet den største Udbredelse. Strubs Tandstang besidder visse Fordel, men er dyrere at anskaffe.

(Fortsættes.)



HOVEDBESTYRELSESMØDET

d. 18.—19. August 1926.

Alle var til Stede.

Pkt. 1 Meddelelser fra Formanden.

Ved Samarbejde mellem de 3 Distrikters Maskinbestyrere og Organisationens Formand er efter Generaldirektoratets Anmodning udarbejdet en Oversigtsplan for den fremtidige Montering og Indretning m. v. af samtlige Værelser, der anvendes af Lokomotivpersonalet.

Gdir.s Approbation foreligger endnu ikke.

Formanden har sammen med Maskinbestyreren i 1. Distrikt besigtiget de Forandringer, der er foretaget i Remisen og ved Lokpers. Opholdsværelser i Helsingør; nogle Mangler er paatalt og bragt i Orden, hvorefter Ordningen er godkendt.

Der er tilstillet 2. og 3. Distrikt Skrivelser med Anmodning om Ophængning af Billeder i Lokpers. Opholdsværelser i Thisted, Nykøbing M., Glyngøre, Ringkjøbing, Skjern, Viborg, Aalestrup, Løgstør, Haderslev, Aabenraa, Tinglev, Skelde, Randers og Grenaa, herpaa er modtaget imødekommende Svar.

Som tidligere omtalt blev der for ca. 1½ Aar siden bevilget 10 000 Kr. til forskellige Velfærdsforanstaltninger i Fredericia, da der imidlertid intet var foretaget endnu i Maj Maaned toges Sagen paany under Behandling med det Resultat, at der straks toges fat paa Forandringerne. Imidlertid er de skete Forandringer, der er foretaget af en saadan Beskaffenhed, at man paany har maatte tage Sagen op til Behandling.

Et Forhold angaaende Benyttelsen af Opholdsværelserne i Skjern har været Genstand for Undersøgelse, og efter at Drøftelse med 3. Distrikt har fundet Sted, vil Sagen antagelig gaa i Orden i den nærmeste Fremtid.

Der har fundet en Drøftelse Sted mellem Overarkitekten og Formanden om det nye Remiseanlæg i Padborg, man er ved denne Lejlighed kommen ind paa Spørgsmaalet om Indretning af Enkelt-Soveværelser i nye Remiseanlæg, og i øvrigt hvor Forholdene tillader det.

Spørgsmaalet er for Tiden Genstand for Overvejelse i Gdir.

Angaaende Indretningen af de Lejeboliger, der paatænkes opført i Padborg er fremsat Ønske om Drøftelse, denne har endnu ikke fundet Sted.

Paa Foreningens Andragende om Opførelse

af to Lejeboliger til 2 Lokf. i Skjern har man modtaget imødekomende Svar.

Der er indsendt Skrivelse til Maskinafdelingen om forsøgsvis at anbringe Sandkasserne paa Loko. F. paa Kedlens Ryg.

Man har endvidere andraget om, at Loko. D i Lighed med Loko. H. og R. maa blive forsynede med en Varmespiral under Lokomotivførerens Plads.

Andragendet er imødekommet saaledes, at der forsøgsvis inden kommende Vinter vil blive anbragt Varmespiraler under Førerskamlen paa 5 Loko D, der ikke er ombyggede eller staar for Tur til Ombygning.

Der er endelig fremsendt Beklagelser over manglende Velfærdsforanstaltninger paa de ombyggede Loko. I og om Udkigsvinduerne paa Loko. B.

En Sag angaaende en Lokomotivfører, der ved en Fejltagelse fra Gdir. Side ikke blev forflyttet, da det var hans Tur, har været Genstand for Undersøgelse og er nu bragt i Orden, og den paagældende er forflyttet.

Der er indsendt Skrivelse til Gdir. i Anledning af, at Thisted Maskindepot i over 1 Aar har anvendt en Lokomotivfyrbøder som Fører paa Strækningen.

Herpaa modtaget Svar, hvorefter Thisted vil faa 1 Lokomotivfører mere.

I en Sag angaaende Godtgørelse til en Lokf. for Leje af et Værelse for den Tid, han var holdt tilbage paa det Sted, hvorfra han havde modtaget Meddelelse om at være forflyttet, har man fra Gdir. modtaget Meddelelse om, at Godtgørelse ikke kunne ydes.

I den Anledning har man fremsendt Protest til Gdir. med Krav om Forhandling for at faa fastsat, at Distrikterne ikke kan tilbageholde en Lokomotivmand, der fra Gdir. har faaet Underretning om at være forflyttet.

Herpaa er ikke modtaget Svar.

Der er behandlet en Række Sager angaaende Eftergivelse af Sygedage og Tilbagebetaling af Betaling for Sygedage.

En Sag angaaende Godtgørelse for Flytning er behandlet og imødekommet.

Foreningen har ved Bisidder assisteret i nogle Sager, der har været til Behandling hos Auditøren.

Nogle Sager angaaende Godtgørelse for dohh. Husførelse har været Genstand for Behandling. Endelig har Rangermaskine-Spørgsmaalets Ordning medført en Række Sager, dels angaaende Anvendelse af de 2-mandsbetjente Rangerlokomotiver, dels angaaende Rangerturens Tilrettelægning, bl. a. skal nævnes Sager fra Orehoved, Helsingør, Nyborg, Odense, Fredericia, Lunderskov, Esbjerg, Randers, Ryomgaard; disse Sager har hver for sig været Gen-

stand for Undersøgelser og har givet Anledning til Drøftelser saavel med Gdir. som Distrikterne.

En Sag angaaende Lokomotivfyrbødernes Anbringelse i Tur i Fredericia har været Genstand for Behandling, og Gdir. har, naar visse nærmere angivne Bestemmelser iagttages, imødekommet de paagældendes Ønsker.

En Sag fra Kø. angaaende Ombytning af nogle Tog er oversendt Gb. Afd. 1 til Udtalelse.

Fra Gedser Afd. har man modtaget en Klage over, at en der tjenestegørende Lokomotivmand midlertidig var bleven stationeret i København; Sagen har været Genstand for Undersøgelse, og der er indsendt Skrivelse til Gdir. med Forespørgsel, om det kunde forventes, at Lokomotivmænd i Fremtiden af Helbredshensyn midlertidig stationeredes efter Ønske.

Herpaa er ikke modtaget Svar.

Formanden meddelte, at der vilde finde Drøftelse Sted angaaende Driften af Markenderiet i Aarhus. Nordisk Lokomotivmands Forbunds Sekretariat har afholdt Møde i København. Formanden refererede de paa dette Møde behandlede Sager.

Ved Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbunds Kongres har Organisationen været repræsenteret ved Formanden og J. Boyesen og ved Norsk Lokomotivmands Forbunds Kongres i Oslo ved Formanden.

Formanden refererede Forhandlingerne paa disse Kongresser.

Formanden omtalte Forretningsfører I. A. Hansens Død, meddelte, at der fra Organisationen var sendt en Krans.

Formandens Meddelelser toges til Efterretning.

Pkt. 2. Hovedkasserens Beretning.

Hovedkassereren fremlagde Regnskabsoversigt pr. 1. August.

Toges til Efterretning.

Pkt. 3. Sager til Beslutning.

Formanden meddelte, at der fra I. T. F. forelaa Meddelelse om, at der i Forbindelse med Kongressen i September i Paris vil blive afholdt en international Jernbanemands Konference angaaende Betjeningen af elektriske Lokomotiver samt Motorvogne.

Til at repræsentere D. L. F. valgtes Formanden og J. Boyesen.

Pkt. 4. Eventuelt.

Forskellige principielle Spørgsmaal angaaende Anciennitetsforhold drøftedes.

Forskellige principielle Spørgsmaal vedrørende Lokomotivfyrbøder-Aspiranternes Uddannelse var Genstand for Behandling.

K. Johansen.

DAGLIG PLAGE PAA PERSONBANEGAARDEN

Vi har ude paa Hovedbanegaarden nogle Skidtkasser til Opsamling af det Affald, som fremkommer paa Hovedbanegaarden ved Udrensning af Vognene og Udskylning af Klosetterne samt alt andet Affald. Dette bliver brændt, saa det er umuligt at se eller færdes omkring Brandstedet, som ligger saa dejligt, at det er der, den meste Rangering foretages. Jeg saa Baneformanden sætte Ild paa denne Forraadnelsekasse, men han forsvandt hurtigt, saa at den dejlige Lugt og Røg ikke kunde naa ham. Jeg talte senere med ham, om vi ikke kunde blive fri for Afbrænding af disse Kasser med Skidt, og svarede han mig, at saa lang Tid, han ikke fik Ordre til at lade være, blev han ved.

Det er manges Ønske, om Baneformanden kunde faa en saadan Ordre, hvilket vilde være et stort Gode for os, som til daglig ikke kan løbe vor Vej, naar det passer Baneformanden at afbrænde det Skidt, som han ikke selv vil lugte til.

Jeg haaber, at disse Ord maa blive læst af dem, som kan give Baneformanden den Ordre, som jeg mener, han skulde tage af sig selv.

Lkfyrb. 54 Th. Christensen, Gb.

BESØG I LUFTHAVNEN

Torsdag d. 9. September arrangerer Dansk Lokomotivmands Forening et Besøg i Lufthavnen, hvortil Medlemmer med Damer venligst indbydes.

Der vil blive etableret nogle Rundflyvninger til nedsat Betaling ca. 7 Kr. pro persona.

Nærmere Meddelelse pr. Cirkulære.

DØDSFALD



Onsdag den 18. August afgik Lokomotivfyrbøder Alexander Jensen, Fredericia, ved Døden paa Krabbesholm Sanatorium som Offer for Tuberkulose.

Jensen var født den 10. September 1894 og blev saaledes knap 32 Aar gammel. Han blev ansat som Lokomotivfyrbøder den 1. November 1918. Afdøde var meget afholdt af sine Kolleger og Overordnede; han var glad for sin Tjeneste og udførte denne meget samvittighedsfuldt.

Jensen var ugift, og Begravelsen fandt Sted fra Jensens Hjem i Balling under meget stor Deltagelse.

Efter Talen, og efter at Medlemmer af Fredericia Lokomotivpersonales Sangforening meget stemningsfuldt havde sunget: »Lær mig, o Skov, at visne glad«, bar uniformerede Kolleger Afdøde til Graven.

Ved Baaren paraderede Fredericia Lokomotivpersonales Fane, og seks Lokomotivfyrbøder stod Æresvagt.

Ved Graven talte Afdelingsformanden, Lokomotivfyrbøder A. A. Hasberg, Fredericia, smukt om den afdøde og henviste til, at vi nu maatte leve paa Minderne. Og blandt Lokomotivmændene havde Alexander Jensen kun efterladt gode Minder, som vi skylder at sige ham Tak for.

Til Slut bragte Hasberg afdøde en sidste Hilsen fra Kolleger og Medansatte og udtalte et Ære være dit Minde.

HJERTELIG TAK

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved Lokomotivfyrbøder Alexander Jensens Død og Begravelse.

Skræderm. N. C. Jensen, Balling.

BYTNING

En Lokomotivfyrbøder i København ønsker at bytte med en Kollega i Jylland eller Fyn. En 2 Værelses Lejlighed med Centralvarme kan medfølge.

Lokfyrb. Andersen, Hvidkildevej 60, St. Brøndshøj.

TIL MEDLEMSLISTEN

Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F. d. 1.—8.—26:
Lokfb. Aspr. E. E. Hansen, Kbhvn Gb.

Persönalia

Udnævnelse fra 1.—9.—26:

Lokomotivfyrbøder M. V. Rasmussen, Holstebro, til Lokomotivfører i Struer (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder E. S. Sivertsen, Horsens (Rangerf.), til Lokomotivfører i Herning (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder S. T. Hansen, Kbhvns Godsbgd., til Lokomotivfører i Fredericia (min. Udn.).

Forflyttelse fra 1.—9.—26:

Lokomotivfører O. Jensen, (Herning, e. Ans. til Aalborg.

Lokomotivfører S. Rasmussen, Fredericia, e. Ans. til Aarhus H.

Lokomotivfører Axel Hansen, Fredericia, e. Ans. til Aarhus H.

Lokomotivfører H. P. Danielsen, Esbjerg, e. Ans. til Fredericia.

Lokomotivfører I. N. J. Madsen, Struer, e. Ans. til Esbjerg.

Lokomotivfyrbøder S. K. Jørgensen, Masnedsund, til Næstved.

Lokomotivfyrbøder W. C. G. Hørbye, Masnedsund, e. Ans. til Sorø.

Lokomotivfyrbøder F. Mogensen, Fredericia, e. Ans. if. Opslag til Ringsted (Rangerfører).

Afsked:

Lokomotivfører J. P. J. Raabæk, Slagelse, e. Ans. paa Grund af Svageligh. m. Pens. fra 30.—11.—26 (min. Afsked).

Afgaaet ved Døden:

Lokomotivmester I. F. M. Soby, Skanderborg, den 24.—8.—26.

Lokomotivfyrbøder A. Jensen, Fredericia, den 18.—8.—26.



Kiær's Klæder
20, Skindergade 20

Habit eller Frakke
udmærket dansk Stof
smukt udstyret helt igennem
35 Kr.



Amk. Gummivare
Industri Vestergade 3 Ibhv. B.
Modersprøjer, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Præliste mod 50 Øre i Primk.
DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4196
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

Camillus Nyrops Etabl.
Nyrop og Maag A/S.
Købmagergade 48. — København K.
Telefoner: Central 768 og 10028.
Bandager og Sygeplejeartikler i stort Udvalg.
Specialitet:
Bandager til vanskelige Tilfælde.

Vesterbros Vinimport
Absalonsgade 34
Tlf. Vester 4988 Tlf. Vester 4988

Den skal får ha'



**Fællesforeningen for
Danmarks Brugsforeninger**
Hovedkontor:
15 Njalsgade 15
København
Telefon 4015. Telefon 4015

Forlang
„Slotsbryggeriet's"
Husholdningsøl & Skitsøl
Original pasteuriseret Aftapning
Faas paa Hel- og Halv-Flasker

J. Agerskov's Bageri & Conditori
Fiensborggade 61. Tlf. Vest. 8357
anbefaler sig til d'Herr Jernbanemænd med 1. Klases Varer.
Bestillinger paa større og mindre Kager til Selskaber modtages.
Morgenbrød bringes. Morgenbrød bringes.

A. Olsens Eftf., Dybbølsgade 20.
anbefaler sig med 1. Kl.s Viktualier
og Paalæg til d'Herr. Jernbanemænd.



Vesterbros Frugtlager
Enghave Plads II Istedgade 52
Frugt og Grøntsager. - Tørrede Frugter samt Conserves. - Billige Priser.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 6. Septbr.

Redaktion: Vesterbrogade 98 A 2, København B.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613.
Udgaar 2 Gange maanedlig.
Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Ekspedition
Ny Vestergade 7 2, København B.
Telefon Central 14,613.
Kontortid Kl. 10—4.