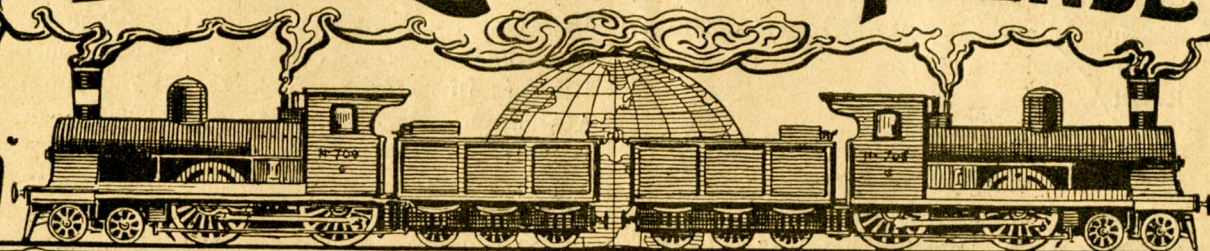


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 12.

15. Juni 1906.

6. Aarg.

Paa Grund af Pladsmangel maa vi udskyde Artiklen »De amerikanske Jernbaners Udvikling«.

R e d.

## Lokomotiver til mindre Tog.

(Af Herman von Littrow, Overinspektør ved de østrigske Statsbaner i Triest.)

I de sidste Aar har Indførelsen af Kraftvogne vundet stor Fremgang ved de fleste større Jernbaneselskaber i alle Lande, ikke fordi de betræffende Forvaltninger tænker at opnaa Fordele af disse, men nærmest fordi de anser det som deres Pligt at prøve dette stadig tilbagevendende og af Dagspressen lovpriste Befordringemiddel paa deres egne Linier.

Til Trods for, at mange Baner har høstet

ret bitre Erfaringer med saadanne Kraftvogne, er der indtil for kort Tid siden ikke kommet noget bestemt frem for Offentligheden derom. Ministerraad Pascher i det østrigske Jernbanelokomotivministerium erklærede i Aaret 1904 i et Foredrag om Lokalbener, at han ikke ventede noget godt Udbytte af Kraftvogne, og senere bekendtgjorde de badenske Statsbaner i 1905 i Organet for den tyske Ingeniør-Forening, at de havde overført deres eneste Kraftvogn (tidligere omtalt her i Bladet) til Værkstedet, grundet paa store og uafværgelige Fejl.

Den 1. Juli og 15. August f. A. paaviste Jernbaneinspektør Guillery i Köln næsten

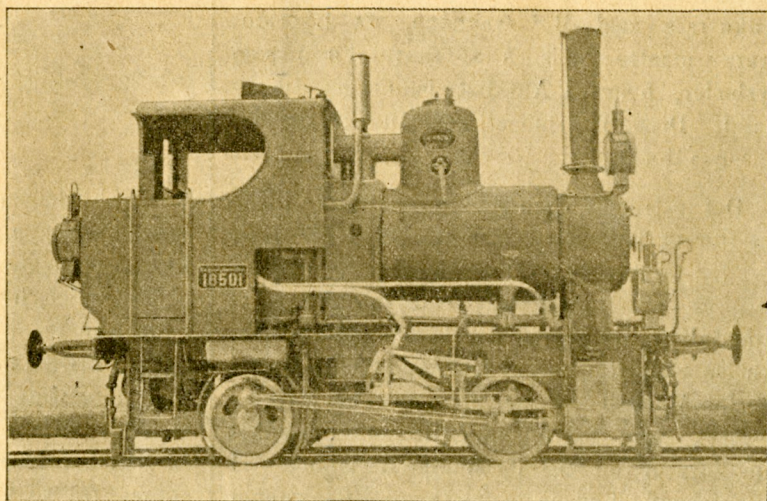


Fig. 1.

matematisk i Glæsers Annale, at Motorvogne til Sammenligning med smaa Lokomotiver absolut var uheldige. De østrigske Statsbaner er ved saadanne Forsøg naaet til samme Resultat.

I Aaret 1903 opfordredes Statsbanedirektionerne til at indlevere Forslag over Linier, som maatte anses for passende til Indførelsen af Kraftvogne. Direktionen i Linz, som kort Tid i Forvejen havde overtaget den af Krauss & Co. anlagte Kremsthalbane, berettede, at der med en let fireakslet Vogn samt et lille Lokomotiv hurtigt kunde sammensættes et Tog paa denne Bane, der i alle Henseender — særlig med Hensyn til Siddepladser og andre Forhold — var Motorvognene jevnbyrdige. Disse Vogntyper, som dels er byggede i Vognfabrikken Noell i Würzburg, dels leverede af Vognfabrikken i Wien—Simmering, forhen H. D. Schmid, har i 22 Aar været anvendt og stammer fra de første Tog paa Sidebaner, som Grundlæggeren, Hr. Krauss, har anlagt, til Eks. Berlin—Grünau, Leobersdorf—Gutenstein (Nederøstrig), Salzungen (Vacha) Kalten Nordheim (Feldbahn, Sachsen—Weimar) og Linz—Kremsmünster (Overøstrig). Krauss har allerede for 24 Aar siden indset, at Vogne, der i Kurver var let bevægelige, omend indrettet med lidt mindre Bekvemmeligheder for de Rejsende, maatte danne Grundlaget for en god Trafik paa Sidebaner samt den lettere Trafik paa Hovedbanerne. Statsbanedirektionen i Linz kunde med Hensyn til Omkostningerne for Betjeningsmandskabet ikke konkurrere med Motorvognene, da Lokomotiverne maatte betjenes af saavel Fører som Fyrbøder, hvorved Antallet beløb sig til tre Mand. Disse Tog løb alligevel under Benævnelsen »Motortog«.

Det østrigske Jernbaneministerium stillede derefter et Lokomotiv af Serie 185 til Disposition for forannævnte Distrikt (Fig. 1). Dette, som er konstrueret af Overbygningsraad i Ministeriet, Gølsdorf, der havde samme Anskuelse med Hensyn til Lokomotivernes Fordel overfor Motorvogne, er indrettet til Høj- og Lavtryk samt for flydende Brændsel, hvilket kun fordrer en enkelt Mands Betjening. I efterstaaende findes de vigtigste Dimensioner angivne:

#### Cylindrenes Diameter:

Højtryk . . . . .	180 mm.
Lavtryk . . . . .	280 mm.
Slaglængden . . . . .	380 mm.
Hjulenes Diameter . . . . .	780 mm.
Akselstand . . . . .	2300 mm.
Damptryk . . . . .	12 Atm.
Vandberørte Ildpaavirkningsflade . . . . .	18,8 m.
Risteflade . . . . .	0,37 m.
Vandbeholder . . . . .	1200 m.
Kulbeholder . . . . .	0,600 m.
Oliebeholder . . . . .	0,350 m.
Vægt i tjenstfærdig Stand . . . . .	15,8 Tons

Maskinen har ingen egentlig Fyrkasse, men i Stedet for denne er der bagved den egentlige Rørvæg anbragt en anden Væg, der i Forbindelse med de ca. 100 mm. lange Sidevægge og en Fjerdedel af Bundringen danner et Vandrum. Sidevæggene, Bagvæggen og Loftet i denne Fyrkasse er fremstillet af tynd Plade, der er beskyttet ved en Opmuring af ildfaste Sten (Chamotte-Tegl), som muliggør

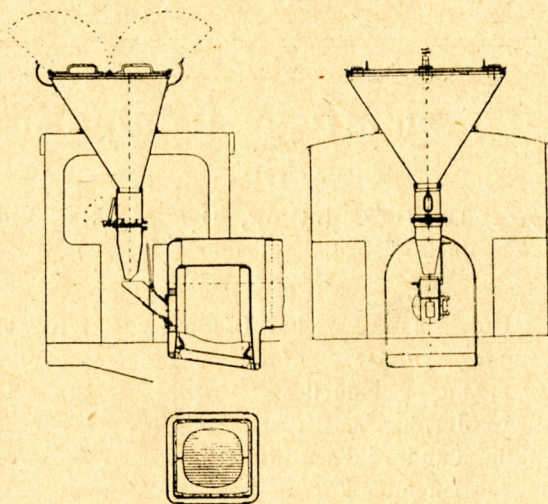


Fig. 2.

Vedligeholdelsen af Fyret med Holdens Indsprøjtningssapparat for flydende Brændsel efter Dampforbrugets Størrelse eller Paasætningen af Fødevand, hvorimod den opsamlede Varme i Stenene i den øvrige Tid tildels er tilstrækkelig for Udviklingen af den fornødne Damp. Den 1ste Juli 1904 optog dette Lokomotiv med de forhen omtalte Vogne Trafikken paa en Strækning med kortere og længere Stigninger, fra 15 til 20:100. Togene løb uden væsentlige Ændringer af Maskinen indtil den

15. September s. A., men overførtes derefter til en anden Sidebane. Omkostningerne ved de 2 1/2 Maanedes Prøvekørsel beløb sig til 16,6 Heller (ca. 12 Øre) pr. Kilometer uden Stations-, Bane- og andre almindelige Forvaltningsomkostninger. Ved de ellers brugelige Lokaltog med et 30 Tons Lokomotiv og 2 Mands Betjening samt svære Vogntyper havde Omkostningerne paa samme Linie været 50 Heller (ca. 37 Øre), medens Udgifterne ved en Kraftvogn med en Paahængsvogn, betjent af Lokomotivfører, Fyrbøder og Togfører og de dermed forbundne Lønningsomkostninger samt nødvendige Reparationsomkostninger med tilsvarende Tidstab, vel næppe har beløbet sig til mindre end ca. 50 Heller.

Resultatet af dette første Forsøg var altsaa ret tilfredsstillende.

Strækningerne i de østrigske Alper bestaar næsten udelukkende af stærkt vekslende Stigninger, hvilket nødvendiggør et hyppigt Tilsyn med Fyret, og det var derfor ikke mulig at udnytte de omtalte gode Resultater med dette Lokomotiv, da Føreren (1 Mands Betjening) for ofte maatte have sin Opmærksomhed bortvendt fra Stækningen for at forsyne Fyret med Kul og efter hver Overfyring var saa stærkt blændet, at han ikke med Sikkerhed kunde skelne Signalerne. Artiklens Forfatter satte sig derfor til Opgave at indføre et selv-virkende Apparat til Kulfyring, som delvis overflødiggjorde Brugen af Fyrskovlen og derved satte Føreren i Stand til at iagttage Signalerne og ellers at opfylde sine andre Pligter.

Trafikministeriet bevillgede til Forsøgene de nødvendige Midler, og det lykkedes efter Forbedringen af forskellige Fejl i Foraaret 1904 at fremstille det i Fig. 2-5 ikke patenterede Apparat, som anbragtes paa 3 Lokomotiver og senere uden Ændringer eller Forbedringer har virket tilfredsstillende paa Linien Wels-Grünau i Østerrig (Fig. 6). Brændselsemnet til denne Maskine opbevares i en paa Toget over Førers-

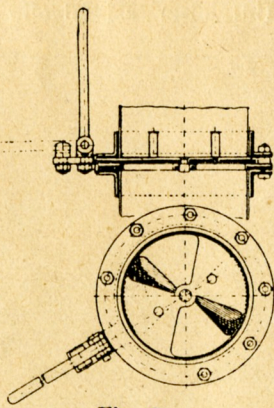


Fig. 3.

huset fastgjort tragtformet Beholder, medens Reguleringen under Paafyring foregaaar ved Hjælp af en Art bevægelig Glider (se Fig. 4), hvis Mekanisme besørger Kullene fordelt over Ristefluden i større og mindre Portioner.

Af forskellige Kulsorter viste de bømiske Brunkul af jævn Størrelse sig at være de heldigste, idet disse ikke havde Tilbøjelighed til Sammenbrænding.

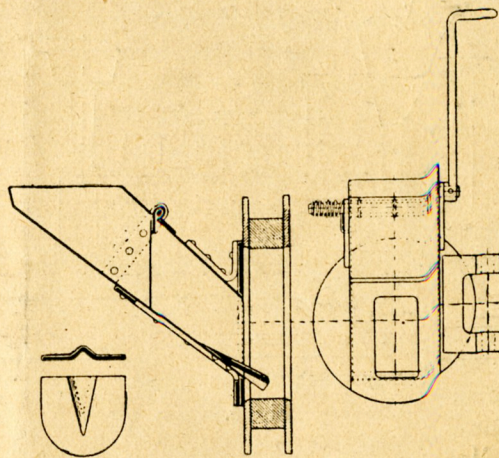


Fig. 4.

Støbejernsrammen i Fyrkassen hører ikke med til det egentlige Apparat, men anbragtes kun paa de ældre, forhaandenværende Maskiner for at afdække den Del af Risten, som Selvfyrerapparatet ikke kunde naa. Fyrdøren er bibeholdt i dens oprindelige Form, hvorfor Fyret i Nødstilfælde kan renses paa Stationerne, ligesom Paafyring, saafremt det gøres nødvendig, kan udføres ved Hjælp af Skovl; sidstnævnte er dog aldrig bleven anvendt i Togtjeneste.

De ældre Lokomotiver, som er benyttet, har følgende Dimensioner:

Cylinder-Diam. ved 2 Lokomotiver	220 mm.
Do. ved 1 do. . . . .	240 mm.
Stempelslaglængde . . . . .	400 mm.
Drivhjulsdiameter . . . . .	340 mm.
Akselstand . . . . .	2300 mm.
Damptryk . . . . .	12 Atm.
Vandberørt Ildpaavirkningsfl.	29,7 til 35,7 Meter
Ristflade . . . . .	0,35 Meter
Rum for Vandbeholdning	2,0 til 2,5 c <sup>b</sup> . Meter
Rum for Kulbeholdning i Tragten	1,0 c <sup>b</sup> . Meter
Rum for Kulbeholdningen i Førerhuset (Reservebeh.)	0,8 til 1,0 c <sup>b</sup> . Meter
Vægt i tjenstfærdig Stand . . . . .	18,0 Tons

I Slutningen af Aaret 1904 anskaffede Trafikministeriet en Del lette, toakslede Personvogne, svarende til Togenes Art, og indeholdende 38 Siddepladser for 3die Klasse med en Vægt (tom Tilstand) af 5,8—6,0 Tons, saa vel som Postpakvogne af samme Konstruktion, men af ringere Vægt.

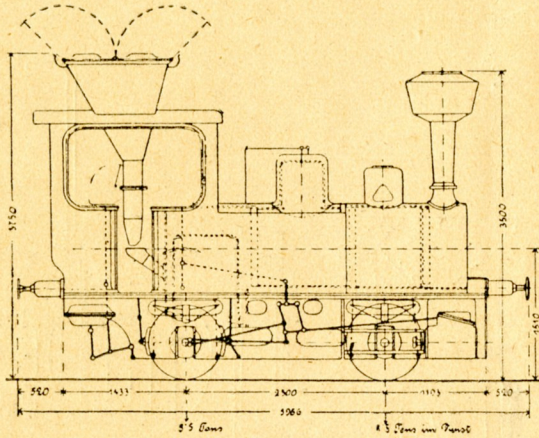


Fig. 5.

Med det ovennævnte Gølsdorfer Lokomotiv og Maskinen med Kultragten transporteres Tog, der for det meste består af 3 Vogne (en Postvogn, en 3die Klases samt en 2den og 3die Klases kombineret Vogn, alt efter Trafikens Størrelse. Undertiden tilkobles Samlevogne for Mælk eller enkelte Godsvogne, og det sværeste af disse Tog har indtil Dato naaet 60 Tons Togvægt (uden Lokomotiv). En Forøgelse af Lasten vil ikke være heldig, da Ristarealet ikke bør gøres større, eftersom det tilstrømmende Brændselmateriale kun fordeles ved Maskinens Rystelser under Gangen, og i saa Fald vilde blive for ujevnt spredt over Fyret. Omkostningerne ved disse Togarter udgør efter Stigningsforholdene 17—24 Heller (13—19 Øre) pr. Kilometer, — er

altsaa noget højere end Gølsdorfer Lokomotivet med flydende Brændsel. Den væsentligste Aarsag dertil er vel nok den forældede Konstruktion, Maskinens til Dels for store Tjenstvægt og Manglen paa Høj- og Lavtrykskonstruktionen. Overfor de forhaandenværende Kraftvogne har saadanne Tog ikke alene de ovennævnte Fordele med Hensyn til ringere Omkostninger, men tillige ogsaa den Behagelighed, at de Rejsende kunne befordres i 2den Vognklasse, samt Transporten af Post, Rejsegods og Ilgods, saaledes at Køreplanen for de østrigske Statsbaner ikke behøver særskilte Betegnelser for disse Tog, medens dette til Eks. maa finde Sted i Køreplanen paa de württembergske Statsbaner, hvor der maa tages særligt Hensyn til Motorvognene, som hverken befordrer 2den Klases Rejsende eller Rejsegods.

Et Lokomotiv med omtalte Fragtkonstruktion, bygget af Krauss, har siden August f. A. været benyttet paa den smalsporede Zillertalbane (Fig. 6), hvor den har virket fuldkommen tilfredsstillende, og tillige har den oldenborgske Statsbane samt et engelsk Baneselskab forsøgsvis paabegyndt en Prøve med Apparatet paa deres Linier, saaledes at der sandsynligvis snart vil foreligge fornødne Resultater for en Bedømmelse af Forholdet mellem Motorvogne og smaa Tog.

Da disse Baneforvaltninger ikke er afhængige af hinanden, ligesom Maskinernes Konstruktion er forskellige, vil de fremkommende Udtalelser selvfølgelig være upartiske. De

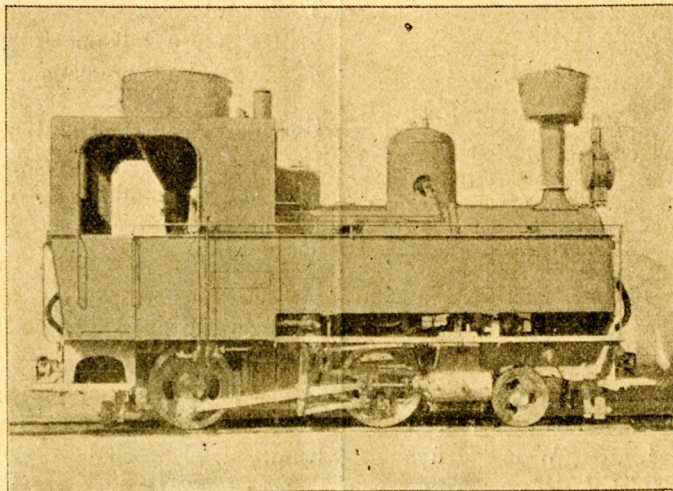


Fig. 6.

Udtalelser, som i forskellige Jernbanetidsskrifter er fremkomne, at Motorvogne og smaa Tog kun var en Modesag, der paa Grund af de mange ubehagelige Egenskaber snart vilde forsvinde igen, maa snart forstumme, da Hovedbanerne, tvungne, af økonomiske Hensyn,

mas regne med den lokale Trafik, saa meget mere, som Adskillelsen af Person- og Godstrafikken kun er et Fremtidsspørgsmaal. Opfylder ikke Baneforvaltningerne de Rejsendes Ønsker indenfor en vis Grænse, selv hvor kun svag Trafik finder Sted, vil straks en anden entreprenant Konkurrent starte en tilsvarende Forbindelse. Et godt Eksempel herpaa meddeles os fra Baden, hvor Køreplanen i »Badische Kursbuch« for Privatbanen Zell i Westfalen—Fodtnau (Wiesenthalbanen) angiver 9 Tog over Strækningen, medens Motorselskabet Fodtnau paa samme Rute offentliggør 13 Tog, og 4 af disse udfører tillige almindelig Sporvognskørsel.

### Svar paa Andragender.

København B., den 26. Maj 1906.

I Anledning af Hovedbestyrelsens Skrivelse af 27. Februar d. A. angaaende Besættelsen af Rangerførerpladser, meddeles — efter at Sagen atter har været Genstand for Behandling — at Generaldirektionen ikke kan ændre det i Skrivelse af 30. November 1905 tagne Standpunkt.

A m b t.

I. Harhoff.

Hovedbestyrelsen for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening, Adr. Hr. Lokomotivfører Chr. Christensen, Esbjerg.

København B., den 1. Juni 1906.

I Anledning af det under 27. Februar d. A. fremsendte Andragende om, at de Lokomotivfyrbødere, der til Stadighed forretter Tjeneste som Lokomotivførere paa Tog- og Rangermaskiner, maa blive forfremmede til Førerstillingen, har Generaldirektøren under 31. f. M. anmodet mig om at meddele Foreningen, at man ikke kan imødekomme Andragendet.

B u s s e.

Sæbye.

Dansk Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøderforening.

Sagen vil herefter blive oversendt til Fællesudvalget.

R e d.

### Kong Christian den IX.s Fond.

Da Tiden for Tegning af Bidrag til Fonden er udløben, kan man sikkert uden at skade det saakaldte gode Formaal give et Ord med i Laget.

Først maa jeg udtale min Utilfredshed med, at De, Hr. Redaktør, har ladet Opraabet trykke i Bladet.

De var anmodet derom, skriver De, fra hvem stammer Anmodningen? — sikkert ikke fra noget Medlem. Bladet D. L. T. er Medlems- og Fagblad for Medlemmerne af D. L. og L. F., og ikke Organ for hvem som helst, der faar Lyst til at gøre sig bemærket ved at oprette Legater. Saafremt Sagen havde været af en saadan Art, at man kunde vente at samle alle Medlemmerne derom, saa kunde jeg forstaa, at Redaktøren brugte Bladet til Agitation, men da dette ikke er Tilfældet, og da en saadan Sag, som Dannelsen af bemeldte Fond, ligger meget langt udenfor vor Bane, burde Redaktøren kunne indse, at hans Handlemaade kun kunde tjene til at sætte Splid mellem Medlemmerne ved at lade behandle i vort Blad et Foreningen uvedkommende Spørgsmaal; men maaske De er saa loyal, at alt, hvad der smager af kongeligt, gaar i Dem som Guds Ord i en Student.

Tillige beklager jeg, at Organisationens Formand har sat sit Navn under Opraabet, han burde dog vide, at han derved animerer en Del Medlemmer til at tegne Bidrag, uden at han kan give nogen som helst Garanti for, at Pengene anvendes demokratisk, hvad maaske mange netop gennem Hr. Christensens Navn var sikker paa.

Om selve Fonden har man hørt mange sige: »ja, det er da et godt Formaal«. Kan være, men nogen Garanti i saa Henseende har man ikke, foreløbig ved man slet ikke, hvad Formaalet bliver eller er, maaske det er godt, men maaske det ikke er det. I Opraabet staar der ganske vist: »Renterne af Pengene shall uddeles fortrinsvis til Ansattes trængende Efterladte«. Fortrinsvis, ja saamænd, det kan maaske blive meget godt, men nogen Garanti er der ikke. Endelig er Sætningen »Fortrinsvis osv.« et saa elastisk Begreb, at man deraf ikke kan slutte det alringeste. Videre staar der: »De nærmere

Regler vil blive fastsatte ved Forhandling mellem Indbyderne. Heller ikke deri ser jeg nogen Garanti for noget godt Formaal eller dets Gennemførelse. Jeg har netop liggende for mig et Aarsregnskab fra en Institution med akkurat samme Grundlag for et godt Formaal, nemlig Statsbanepersonalets Brandforsikringsforening, der anvendes Overskudet ogsaa til Ansattes trængende Efterladte.

Hvorledes trænges der nu i denne Forening? Akkurat i Forhold til den Løn, som Manden havde, ikke saaledes, at den, der havde den største Løn, nu trænger mindre, men derimod omvendt. Jeg ser saaledes, at Enken efter en Kontorchef har trængt til 50 Kr., medens Enken efter en Depotarbejder kun har følt Trang til 20 Kr. Man tager sikkert ikke meget Fejl, naar man mener, at den sidstnævnte burde have været tilkendt de 50 Kr., medens den første slet ikke skulde have været taget i Betragtning, thi Enken efter en Kontorchef kan ikke være trængende i den Forstand, at hun har Brug for 50 Kr. til at holde den værste Nød ude med, hun har sikkert  $1\frac{1}{2}$  Gang Depotarbejderens Løn i Pension, men alligevel er hendes Trang til Hjælp af den udmærkede demokratiske Kasse akkurat  $2\frac{1}{2}$  Gang saa stor som Enken efter Depotarbejderen.

Jeg beder mine Kolleger mellem Indbyderne at huske paa dette Regnskab, naar de nærmere Bestemmelser for Fondens Anvendelse skal fastsættes, thi det kan nemt gaa saaledes, at det gode Formaal forsvinder.

Vor Organisations Hovedopgave er det at søge tilvejebragt saadanne Tilstande, at al polsk Tiggergang for vore Efterladte undgaas; men dersom Formanden og de øvrige Tilhængere af Fonden tror, at de ved dens Dannelse har bidraget noget væsentligt i den Retning, saa turde de tage storligen Fejl, thi enten eller — enten er der ikke nogen Trang, eller, hvis der er nogen, saa kan den ikke afhjælpes med det Beløb, Renterne af denne Fond kan andrage. Fonden kan meget godt faa den Virkning, at Lovgivningsmagten, i Stedet for at forbedre vore Forhold, nøjes med at henvise til Fonden som det Universalmiddel, der fremtidig skal afhjælpe al vor Brøst, og saa

kan man kun sige, at Organisationens Formand har gjort et godt Stykke Arbejde.

Esbjerg i Maj.

M. Mortensen.

\* \* \*

Da vi kun kan betragte ovenstaaende Indlæg som en Fortsættelse af Hr. Mortensens paa Generalforsamlingen fremsatte usmagelige og ikke saglige Kritik af Formanden og Redaktøren, kan vi ikke indlade os i nogen Diskussion med Indsenderen, men anbefale denne at lutre sine Tanker mere omhyggelig næste Gang, inden de sættes paa Papiret.

R e d.

---

### Spørgsmaal.

Har Maskininspektøren Ret til at fratage os en ugentlig Fridag i Sommer, som Direktøren gav os i Vinter. Turen er omtrent den samme nu, som i Vinter (3 Timer mindre Tjeneste hver 3. Dag).

En i 15. Tur i Helsingør.

Vi lader Spørgsmaalet gaa videre.

R e d.

---

### PERSONALIA.

1.—6. 06.

Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er  
Haandværkerne

Nr. 1523 A. R. S. Borg, København, med Tj. Nr. 280 i København Ø.

Nr. 410 I. C. Tegner, København, med Tj. Nr. 512 i København Ø.

Nr. 118 R. A. Pedersen, Nyborg, med Tj. Nr. 513 i Struer.

Forflyttede er:

Lokomotivfyrbøder Nr. 269 H. Hansen, Struer, til Aarhus H.

18.—6. 06.

Lokomotivfører Nr. 394 A. M. A. Dallgaard, København H., til Struer.

Lokomotivfører Nr. 382 I. M. Nissen, Struer, til København H.

## Lokomotivets Oprindelse og Udvikling. (Fortsat).

Omtrent samtidig med Baldwin begyndte William T. James at bygge Lokomotiver.

James, der var et Opfindergen, ejede siden 1828 et lille Værksted i Elbridge Court i New York. Ligesom Baldwin — men for egen Regning — byggede James først et Miniaturlokomotiv, efter hvilket han byggede fire Landevejslokomotiver. Derefter byggede han (1832) sit første Jernbanelokomotiv, der saa-

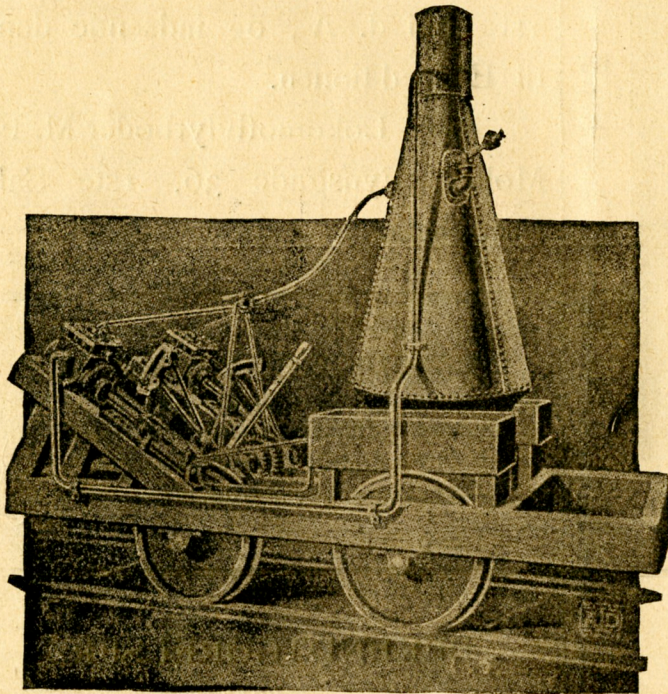


Fig 32.

ledes blev det sjette Lokomotiv, der udgik fra hans Værksted. Dette Lokomotiv (Fig. 32) var en meget bemærkelsesværdig Maskine i visse Henseender. Som det vil ses af Illustrationen, var Maskinen anbragt paa en rektangulær Træramme, der hvilede paa to Hjulpar. Kedlen var opretstaaende af Baltimore-Ohio-Typen (for hvilken Bane den var bestemt). Da Kedlen manglede Rør, udgjorde Fyrkassen hovedsagelig Ildpaavirkningsfladen. Cylindrene, der var 10 × 10 Tommer, var anbragt i Forenden i en 30° Vinkel mod Rammen. Kraften overførtes til Hjulene ved en supplerende

Akselledning, der var forsynet med to ulige store Udvekslinger (omtrent som paa Nutidens Automobiler), nemlig en mindre for Stigninger eller tunge Tog og en større for forøget Hastighed i de Tilfælde, hvor der ikke fordres saa stor en Trækkekraft.

Omstaaende bringer vi et Billede af en af Amerikas flittigste og højst begavede Lokomotivbyggere, Ross Winans (Fig. 33).

Denne begyndte som tidligere omtalt allerede i Aaret 1831 som Ingeniør at gøre sin Begavelse gældende og virkede i en længere Aarrække som Konstruktor og Lokomotivbygger, dels i Fællesskab med andre Mekanikere, dels i sine egne Værksteder ved Mount Clare i Maryland, hvor han virkede, indtil den store Borgerkrig udbrød 1861 og afbrød hans Virksomhed for stedsse.

Blandt andet er han den egentlige Grundlægger af den i sin Tid meget berygtede »Kameltype«, der senere vil blive omtalt i denne Artikelserie.

Man kan sige, at med Begyndelsen af Aaret 1830 sluttede første Afsnit af Jernbanebygningens Historie.

I Aaret 1831 fandtes i Amerika en sammenlagt Jernbanestrækning paa ialt 23 eng. Mil aabnet for Driften, men allerede de følgende Aar synes Jernbaneideen at have antaget fastere Former hos Befolkningen i sin Helhed. Dette vises tydelig ved nedenstaaende Statistik over de saavel i Drift som under Bygning værende Jernbaner, som

6 Aar senere, altsaa 1836, fandtes i Amerika.

Alabama (under Bygning . . . . .)	70 Mil (eng.)
Delaware (i Drift) . . . . .	17 — —
Georgia — . . . . .	12 — —
Kentucky — . . . . .	85 — —
Louisiana — . . . . .	5 — —
Maryland — . . . . .	144 — —
Maryland (under Bygning) . . . . .	70 — —
Massachusetts (i Drift) . . . . .	72 — —
Mississippi — . . . . .	26 — —
New Jersey — . . . . .	105 — —

New York . . . . .	70 Mil (eng)		
— (under Bygning) .	200	—	—
Pennsylvania —	234	—	—
— (i Drift) . . . .	392	—	—
Rhode Island (under Bygning)	46	—	—
South Carolina (i Drift) . .	136	—	—
Virginia — . . . .	195	—	—
— (under Bygning) . . .	86	—	—

Disse Tal viser, at der i Løbet af 6 Aar er bygget ca. 2000 Mil Bane.

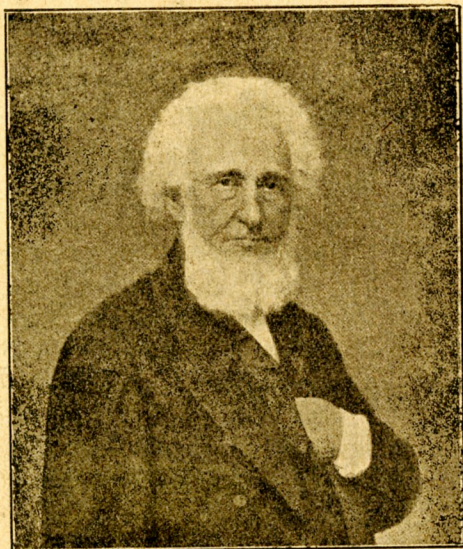


Fig. 33.

## Varieté.

### Etablissement „National“, Fredericia.

I Lighed med tidligere Aar har Direktøren for Nationals Varieté tilstaaet Medlemmerne af Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening Billetter, der giver gratis Adgang til Varietéen alle Hverdage, der er

Forestilling. Billetter kan afhentes hos nærv. Blads Redaktør, »Gjeddesborg«, 2. Sal, Fredericia.

## Annoncer.

De respektive Annonceudvalg og iøvrigt samtlige Medlemmer bedes indsamle Annoncer til 2det Halvaar 1906, der begynder den 1ste Juli d. A., og indsende dem til Ekspeditionen.

Adr.: Lokomotivfyrbøder M. F. Møller, Fynsgade 36, 1ste Sal, Fredericia.

## Meddelelser til Afdelingerne.

Cigaren „Funktionæren“ kan faas i alle Statsfunktionærernes Brugsforeninger. Se Annoncen paa Forsiden.

## BEKENDTGØRELSER.

### Bytning.

To Lokomotivfyrbødere i Nyborg ønsker at bytte Opholdssted med to Lokomotivfyrbødere i Aarhus eller Fredericia.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Abonnementsprisen er 1 Kr. halvaarlig. Avertissementsprisen er paa Omslagets 1ste Side 15 Ø. og paa Omslagets andre Sider 12 Ø. pr. mm. Plads i Spaltebredde halvaarlig. Spaltebredden er 58 mm.

Samtlige paa Omslaget tegnede Annoncer ere staaende mindst 1/2 Aar. I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petitlinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt. for staaende Annoncer.

Ekspedition: Lokomotivfyrbøder M. F. Møller, Fynsgade 36<sup>1</sup>, Fredericia.