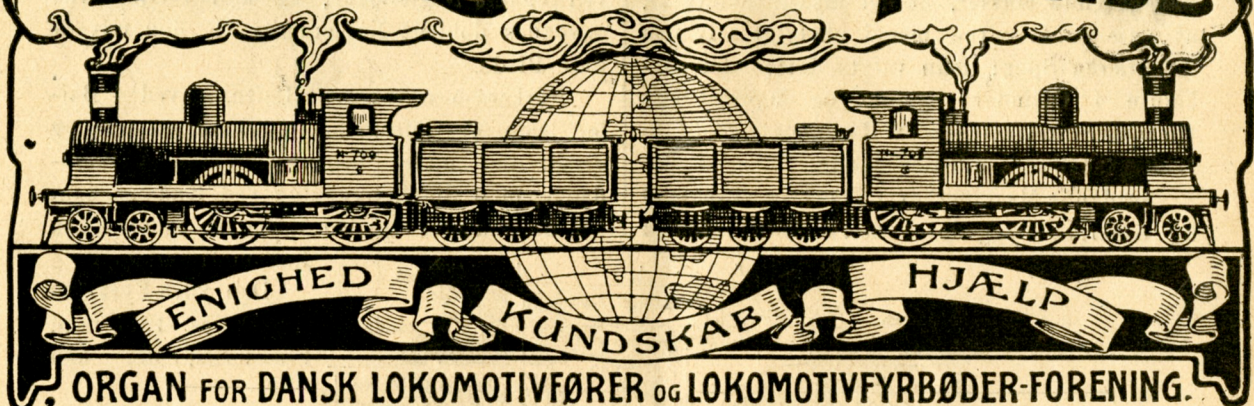


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 19.

I. Oktober 1906.

6. Aarg.

Iltogs-Lokomotiver, 4-Cyl. Høj- og Lavtryks, til De Danske Statsbaner. (Med en Plan).

Den tiltagende Trafik, de større Toghastigheder og de stigende Fordringer til Togenes bekvemme og hensigtsmæssige Udstyr har efterhaanden medført en saadan Forøgelse af Togvægten, at det, selv med Benyttelse af Statsbanernes kraftigste Lokomotiver, meget ofte viser sig nødvendigt at benytte to Maskiner til et Togs Fremførelse. Denne Maade at forøge Trækkekraften paa er ret uøkonomisk, idet to Lokomotiver kun trækker 75 pCt. mere end et, medens de fordrer henvend de dobbelte Udgifter til Personale, Kul, Olie m. m., men anden Udvej end Forspand eller Togdeling findes ikke, saa længe Hensynet til Sporets Styrke sætter Grænsen for Lokomotivernes Akseltryk til 13,0 Tons, og en Togdeling er af Hensyn til de nødvendige hyppige Togkrydsninger ikke mulig, hvor man, som paa de fleste Strækninger hos os, kun har enkelt Spor.

Overgangen til et kraftigere Spor paa den fynske Hovedbane har aabnet Muligheden for Indførelsen af stærkere og mere økonomiske Lokomotiver, idet Sporet paa denne Linie nu forsynes med Skinner, der vejer 45 kg. pr. Meter imod det tidligere 32,5 og 37 kg.s Spor;

man er derved bleven i Stand til at bygge Lokomotiver saa kraftige, at de i sædvanlige Iltog kunne medføre samme Toglast som to af de hidtil benyttede Iltogslokomotiver formaaede det.

For at tilfredsstille denne Fordring, maatte Lokomotivet kunne udvikle ca 1000 HK. pr. Time, hvoraf fulgte et tilnærmelsesvis dobbelt saa stort Dampforbrug som ved de nuværende Iltogslokomotiver.

Til Udviklingen af en saa stor Dampmængde fordredes en Kedel, hvis Risteflade var mindst 3 qm., hvorved Længden af Risten — om Fyrkassen byggedes paa sædvanlig Maade — vilde blive uforholdsmæssig stor og vanskelig at betjene, og da det derhos ved den første Projektering viste sig, at ogsaa Vægten af Kedlen i Forhold til den opnaaede Riste- og Hedeflade var ugunstig, kom man ind paa at bygge den brede Fyrkasse, som ligger bagved Drivhjulene og gaar ud over Rammen til begge Sider; paa denne Maade blev Risten omtrent kvadratisk og af samme Længde som paa ældre Lokomotiver, ca. 1800 mm., medens den i første Tilfælde maatte gøres ca. 3000 mm. lang.

Damptrykket sættes, under Hensyn til de i Udlandet indvundne Erfaringer, til 15 kg. pr. qcm., men et saa højt Tryk kan med Fordel kun udnyttes i Høj- og Lavtryks-Maskiner. Anvendelsen af et enkelt Par Høj- og Lavtrykscylindre vilde have medført for store

Dimensioner og saa betydelige frem- og tilbagegaaende Masser, at det maatte befrygtes, at disse vilde virke meget uheldigt selv paa det stærke Spor; man valgte derfor det saakaldte 4 Cylinder System og lagde begge Højtryks cylindre indenfor Rammen og de to Lavtryks cylindre udenfor denne.

Saadanne Maskiner er i Frankrig, Tyskland og Amerika byggede i stort Antal med 4

Bæreflader, den samles med Fyrkassevæggene ved enkelt Naglerække, og kun i Hjørnerne anvendes dobbelt Naglerække til den udvendige Plade.

Fyrkassen sikres mod Løftning ved 4 Bøjler, som er befæstede til Bundrammen og griber ind under Lokomotivrammens Bæreflader, mod Sideforskydning ved Knaster, som fra Bundrammen griber ned over Siderne paa Lokomotivrammen.

Den ydre Fyrkasse fremstilles af 17 mm. Flussjernsplate, den

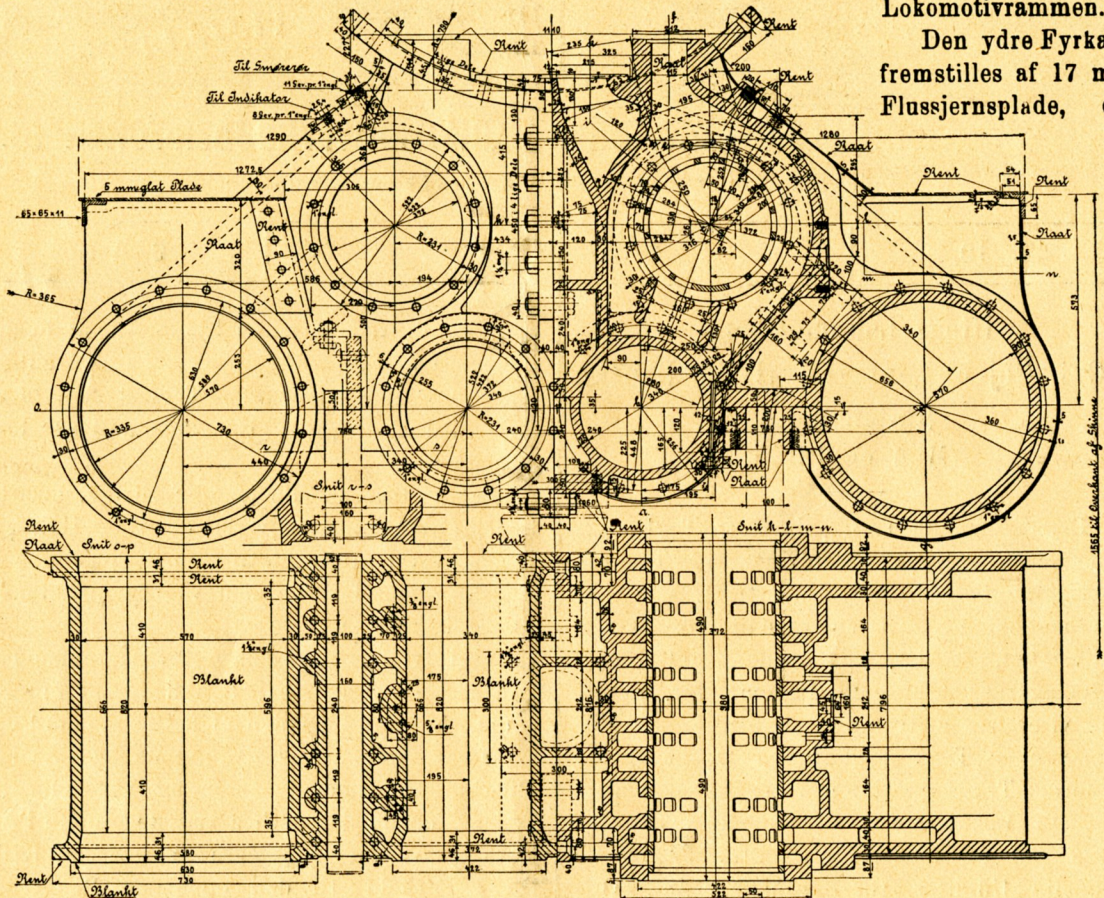


Fig. 1.

Styringer, 4 Glidere og med Drivstængerne virkende enten paa et enkelt (von Borries) eller paa to Drivhjul (de Glehn).

Det nye Lokomotivs Fyrkasse har foroven den hos os sædvanlige runde Form, men tiltager i Bredde nedefter til 2200 mm. I Længderetningen er den bagtil skraat afskaaren, dels for at give bedre Plads i Førerhuset og derved formindske Ulemperne af Straalevarmen for Personalet, dels ogsaa for i nogen Grad at formindske Kedlens Vægt bagtil. Bundrammen ligger skraat og hviler ved mellemlagte Broncesko paa Lokomotivrammens

indre Fyrkasse af 17 mm. Kobberplade. Vandrummet mellem Fyrkassevæggene er væsentlig større end paa ældre Lokomotiver, hvorved Støtteboltens Holdbarhed i høj Grad forøges. Sidestøtteboltene er fremstillede af Manganbronze, Topstøtteboltene af Flussjern, i de forreste Rækker anvendes bevægelige Støttebolte. Fyrkassens Bagvæg afstives ved horizontale Ankerpladser, som ved Støttetag forbindes med det bageste Rundkedelbælte; til Sidevæggene anvendes Tværstag, som skrues i udvendige Underlagsplader. Disse Underlagsplader, saa vel som Bundrammen, fremstilles

af støbt Staal. Af Hensyn til Fyringen og Røgforbrændingen samt for at opnaa en god Fordeling af Lufttilstrømningen over Risten

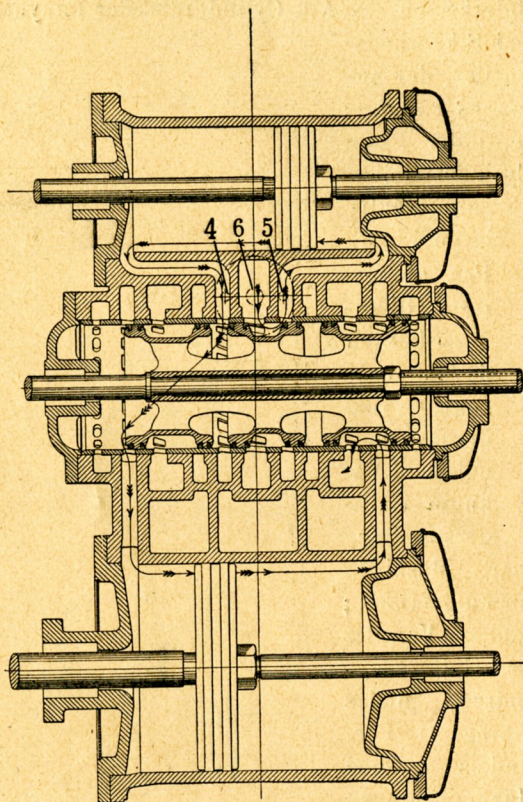


Fig. 2.

er Fyrkassen forsynet med to Fyrdøre. Murbuen bæres i Ristens Midte af Sten, der hviler direkte paa Ristefluden, og den støttes udvendig af Fyrkassens Sidevægge.

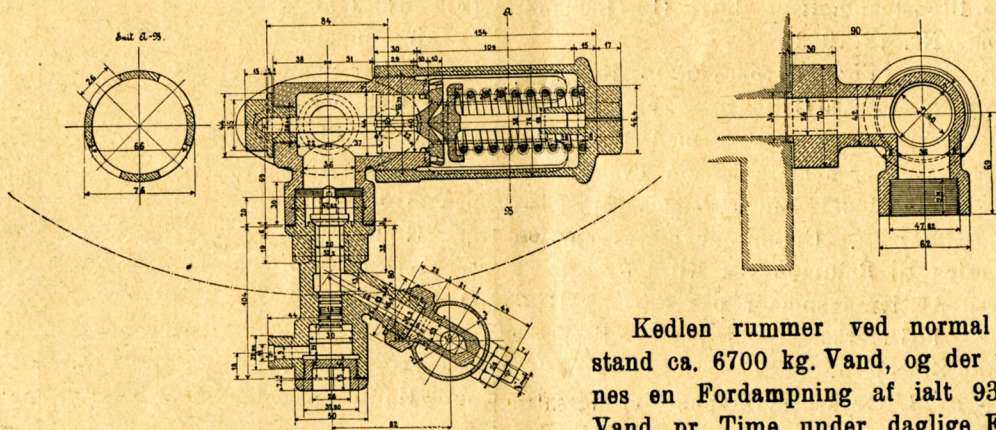


Fig. 3.

Askekassen er samlet af en midterste Kasse og to Sidekasser, ophængte udenfor Rammen;

Dybden er forholdsvis stor, og hver Kasse er derfor forsynet med to Klapper over hinanden, som alle trækkes fra et Greb paa Førerpladsen.

Rundkedlen bestaar af to Kedelbelter, hvert paa 2248 mm. Længde; det forreste er cylindrisk, 1500 mm. indv. Diameter og bærer Domen, det bageste er konisk med en største indv. Diameter af 1620 mm. Til Længdesømmene anvendes dobbelte Lasker og tredobbelte Naglerækker, til Tværsømmene Overlægning med dobbelte Naglerækker, dog er Røggammerrøvæggen befæstet med enkelt Naglerække. Rundkedelbelterne er hver fremstillede af én 17 mm. Plade; i Røggammersvøbet er den nederste Halvdelen af 23 mm. Plade, den øverste Halvdelen af 14 mm. Plade, til Forvæg anvendes et ringformet Profiljern.

Rørdelingen er valgt 70 mm., og da Rørene er 51 mm. i Diameter, er Vandrummet 19 mm., hvilket er betydelig mere end sædvanlig. Den større Rørdeling vil selvfølgelig give Rørvæggen en større Holdbarhed, hvilket er af Betydning for Vedligeholdelsesudgifterne. Ganske vist faar man færre Rør og noget mindre Ildpaavirkningsflade i Kedlen, end man kunde faa med en tættere Rørdeling, men man tør gaa ud fra, at der ikke desto mindre ikke tabes noget i Kedlens Fordampningsevne, fordi Dampblærerne og Vandets fri Adgang fra og til Rørfladen gør denne mere effektiv end i Kedler med mere tæt stillede Rør.

Kedlen rummer ved normal Vandstand ca. 6700 kg. Vand, og der paaregnes en Fordampning af ialt 9390 kg. Vand pr. Time under daglige Forhold, svarende til 45,9 kg. pr. qm. Risteflade.

Ved et Damptryk af 15 kg. pr. qcm. er Vægten af 1 cbm. Damp 7,943 kg., hvoraf følger, at Kedlen ialt vil kunne præstere 1182

cbm. Damp pr. Time. Til en Hastighed af 100 km. pr. Time kan Lokomotivet ved denne Fordampning udvikle 1040 HK. eller 5,09 HK. pr. qm. Ildpaavirkningsflade. Forholdet $\frac{\text{Ildpaavirkningsflade}}{\text{Risteflade}} = 63,31$; tages Ildpaavirkningsfladen i Forhold til Lokomotivets Vægt, faas 3,05 qm. pr. Ton, hvilket er særdeles gunstigt.

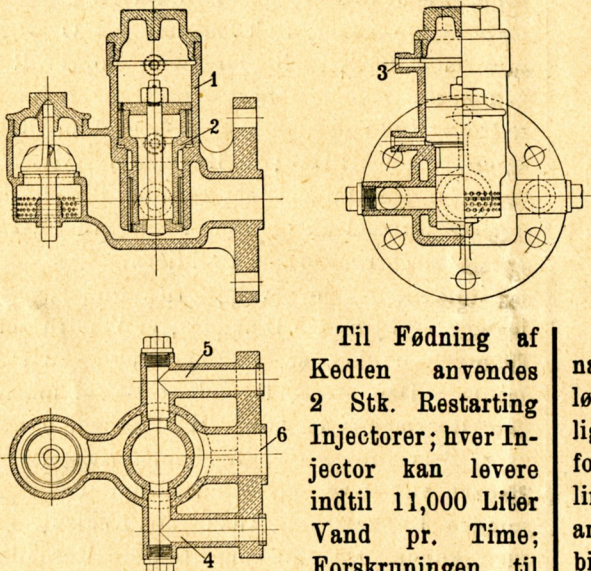


Fig. 4.

Til Fødning af Kedlen anvendes 2 Stk. Restarting Injectorer; hver Injector kan levere indtil 11,000 Liter Vand pr. Time; Forskrningen til Brandslangen er anbragt under Føde-

ventilen. Over Fyrkassen sidder de to Sikkerhedsventiler — saakaldte Pop-Valves — i et fælles Grenrør; iøvrigt er Kedelarmaturen i Hovedsagen ganske som paa de tidligere beskrevne Iltogslokomotiver Litra C. (Lokomotivtidende Nr. 12 1903).

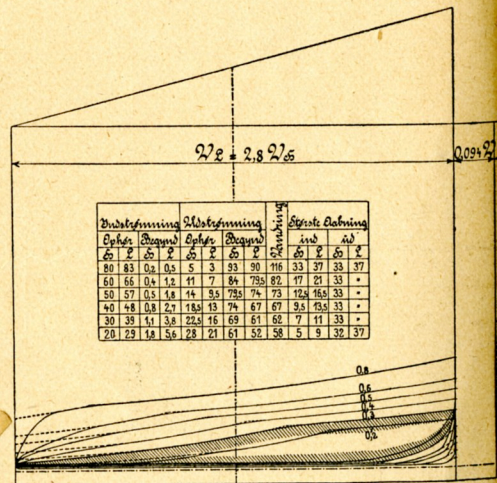
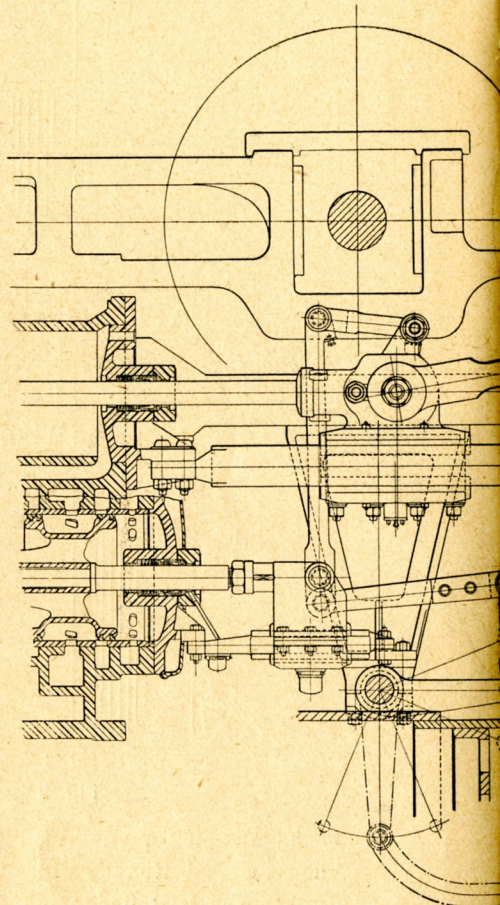
Cylindrene (Fig. 1) støbes i to Halvdele, der hver omfatter to Cylindre — en Højtryks- og en Lavtryks cylinder — med tilhørende Gliderkasse; de er symetriske om Tværplanet, saa at samme Model kan anvendes til begge Sider af Maskinen. Cylindrene boltes sammen og befæstes til Rammen ved Kiler og Støtter samt ved Afstivningsplader paa For- og Bagvæggen. I Gliderkasserne indsættes Foringer af haardt Støbejern.

Høj- og Lavtrykskrumtappene er forsatte 180° for hinanden. Gliderne til Højtryks-cylindrene maa derfor have indvendig Indstrømning, til Lavtryks-cylindrene derimod udvendig Indstrømning. Dampens Kredsløb fremgaar iøvrigt af omstaaende Fig. 2. De

til blinde Kanaler ved Enderne af begge Gliderkasser indgaar i Recieverrummet, idet de ved Hullet i Foringen er i Forbindelse med Gliderkassen. — Alle Cylinderdæksler forsynes med Sikkerheds-

ventiler, der anbringes i samme Ventilhus som Cylinderudblæsningsventilerne (Fig. 3). Paa de forreste Gliderkassedæksler findes Luftventiler, som hindrer Dannelsen af Vakuum i Gliderkasserne, naar Maskinen løber uden Damp; lignende Ventiler for Højtrykcylindrene findes anbragt i Forbindelse med Igangsætnings-

apparaterne, hvoraf der findes et paa den udvendige Side af hver Gliderkasse (Fig. 4). Igangsætningsapparatet bestaar af en lodret Cylinder 1, i hvilken et Stempel 2 paavirkes paa Undersiden af Gliderkassetrykket og paa Oversiden af Kedeltrykket; fjernes dette gennem en Hane paa Førerpladsen og Studsen 3, vil Stemplet løftes og give Dampen fra Gliderkassen



Adgang til begge Indstrømningskanaler for Højtrykscylinderen gennem Kanalerne 4 og 5. I Reglen vil Lokomotivets Igangsætning foregaa ved Højtrykscylindrene alene, und-

tagelsesvis maa der ved visse Krumtapstillinger og store Tog under den første halve Hjulomdrejning gives Damp fra Kedlen til Lavtrykscylindrene ved Hjælp af dette Apparat, hvilket særligt vil være nødvendigt, naar den ene Glider i Igangsætningsøjeblikket netop har skaaret af for Dampen til Højtrykscylinderen og derved lukket for Damptilstrømningen ogsaa til Lavtrykscylinderen. Til Betjening af Igangsætningsapparatet samt til Aabning af Cylinderhanerne fra Førerhuset er benyttet en fælles Tregangshane med Rørledninger til Cylindrene.

Endvidere er Cylindrene forsynede med Knaster til Anbringelse af Indikatorer og Smørerør; af disse sidste anvendes i hver Side tre, som fører Olien til Friskdampkanalen og til begge Ender af Gliderkassen, for at den igennem Lavtrykskanalerne kan naa til den store Cylinder; herved opnaas en passende Tilførsel af Olie baade til Stempler og Glidere. Smørerørene udgaar fra to Stk. tregrenede Centralsmøreapparater i Førerhuset.

Stempler og Stempelglidere med tilhørende Ringe er alle af Støbejern; Stempel- og Gliderstænger er alle gennemgaaende med Metalpakninger i Pakdaaserne.

Styringen er Heusingers, som vist i Fig. 5, og den er konstrueret til en Maksimalfyldning i Højtrykscylinderen af ca. 82 pCt. Yderklappen paa Højtryksglideren er fastsat til 24 mm. og Pendulstangens Delingsforhold derefter bestemt for et liniært Forspring af 3,5 mm. for Højtrykscylinderen.

Ud fra disse Forudsætninger er Volumendiagrammerne (Fig. 6) konstruerede for 30 pCt. Fyldning i Højtrykscylinderen, og de øvrige Lappers Længde er bestemte saaledes, at der ved denne Fyldning, som vil blive den mest benyttede, opstaar et meget ringe Tryktab ved Dampens Udstrømning til Recieveren. Inderlappen paa H. T. Glider fandtes derefter at være ÷ 3 mm. og for L. T. Glider ÷ 8 mm. Yderlappen paa L. T. Glider bestemtes til + 20 mm.

Som bekendt frembyder denne Styring Muligheden af at eliminere Indflydelsen af Drivstangens endelige Længde paa Dampfordelingen, men da man ved den valgte Konstruktion har fælles Glider til de to Cylindre, er det ikke muligt at opnaa ensartet Damp-

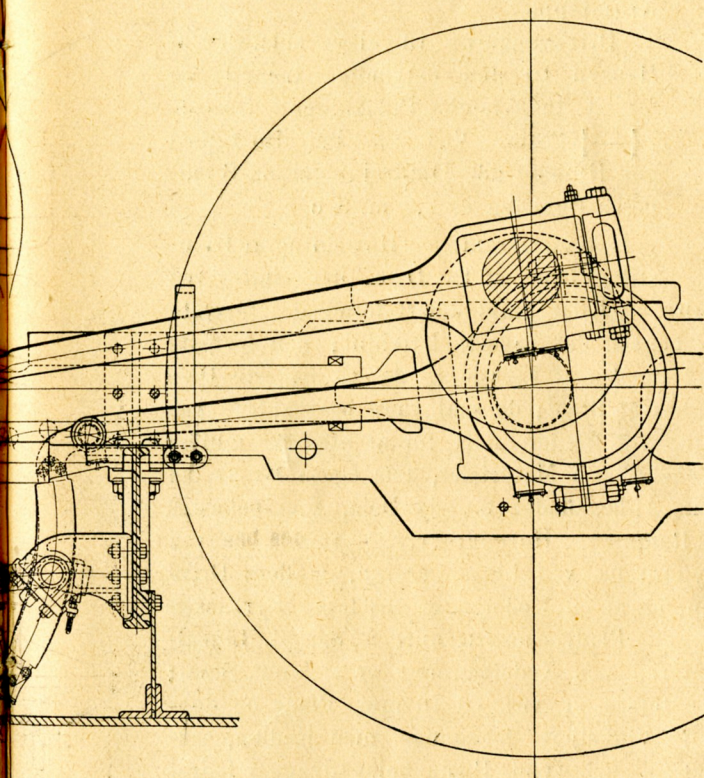


Fig. 5.

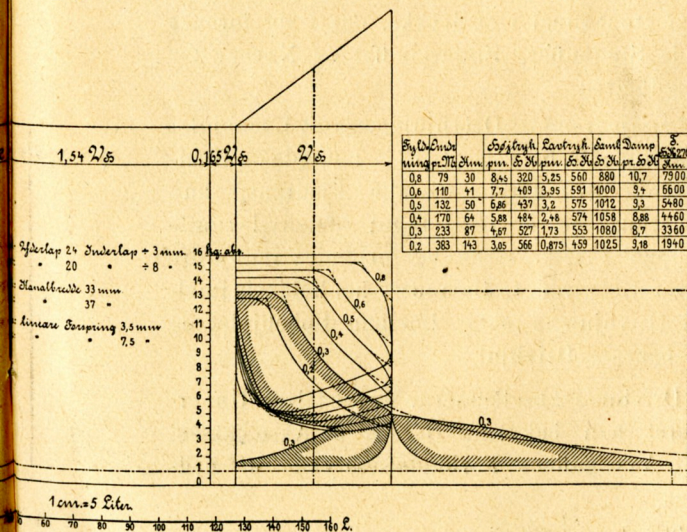


Fig. 6.

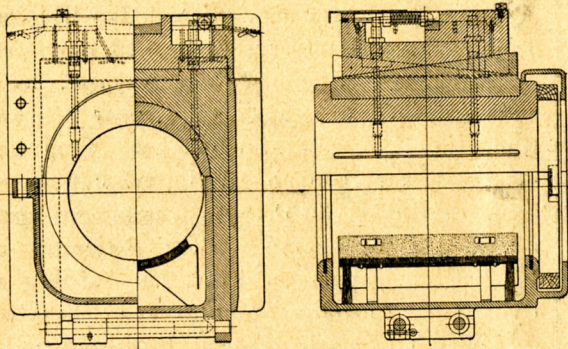


Fig 7.

fordeling i begge Cylinderender for mere end den ene Cylinders Vedkommende, her Højtrykscylinderens.

For at kontrollere Dampfordelingen, undersøges Styringen derfor paa en Model i naturlig Størrelse, hvorved udfandt, at man ved at forandre Lapperne til:

H. T. Yderlap	=	+ 24 mm.
L. T. Yderlap	=	+ 20 —
H. T. Inderlap	=	{ For ÷ 4 mm. Bag ÷ 3 mm.
L. T. Inderlap	=	{ For ÷ 10 mm. Bag ÷ 6 mm.

vilde faa omtrent samme Dampfordeling som den, der var udledet ad teoretisk Vej, idet der navnlig lagdes Vægt paa, at Udstømningen fra begge Ender af Lavtrykscylinderen indtraadte tilnærmelsesvis ved samme Krumtapstilling, for at opnaa et ensartet Slag af den udstømmende Damp gennem Skorstenen.

I Hovedsagen afbalancerer de frem- og tilbagegaaende Masser hinanden derved, at de to til samme Side hørende Krumtappe er modsat rettede, men da Lavtryksstempler og andre bevægende Maskindele dels ligger udenfor Rammen, dels er væsentlig tungere end Højtryksmaskinens, udfordres der dog nogen Kontravægt ogsaa til Afbalancering af disse overskydende frem- og tilbagegaaende Masser. Kontravægten i Hjulene er da beregnet saaledes, at der foruden alle roterende Masser tillige afbalanceres ca. 25 pCt. af Forskellen mellem de udvendige og de indvendige svingende Masser, hvilket erfaringsmæssigt er tilstrækkeligt til at ophæve horisontale Stød i Maskinen.

Kontravægten vil derfor ved 100 km. Ha-

stighed medføre en Skinnetrykforøgelse for hvert Drivhjul af + 830 Kg.

Det forreste Drivhjulsæt har Z-formet Krumtapaksel, det bageste udvendige Krumtappe.

Drivstængerne til disse sidste er af Hensyn til den betydelige Længde og for at indskrænke Pidskningen fræse i |—| Form. Ved 100 km. Hastighed gør Hjulene 260 Omdrejninger og Stempelhastigheden er 5,2 m./Sec.

Lokomotivrammens Hoveddragere fremstilles hver af tre Dele, der samles ved Bolte og Kiler umiddelbart foran det forreste og bagved det bageste Drivhjul; den forreste Del smedes af Flussjern, de to bageste Dele støbes af Staal; de skal være bearbejdede paa mindst 3 Flader, dels for at afdække mulige Støbehuller i Materialet, dels ogsaa for at faa rene Anlægsflader for de Dele, som befæstes til Rammen. Hoveddragerne forbindes bagved Cylinderne ved Linealbæreren, mellem Drivhjulene af en Kedelbærer og foran Fyrkassen af en Pladejernsafstivning. Saavel Linealbæreren som Kedelbæreren er af støbt Staal; den første er ved en 10 mm. Plade og dobbelte Vinkeljern forbunden med Kedlen, saaledes at den tynde Plade bøjes tilbage i lodret Stilling, naar Kedlen under Opvarmningen forlænges bagud, den sidste holdes til Kedlen ved et kraftigt Baand rundt om denne. Bagtil er Hoveddragerne samlede til Trækkassen, som af Hensyn til Pladsforholdene og Vægten er af støbt Staal i et Stykke, der i sig forener baade Stødbuffer, Slingrebuffer og Navene for Hovedbolten.

Bærefjedrene til Drivhjulene samt Løbehjulet er af nyt Profil 110 × 13. Længde og Bladantal er de samme til alle Fjedrene, kun Fjederkurvene er forskellige; de hviler alle ovenpaa Akselkasserne og forbindes indbyrdes i hver Side ved to Balancer, henholdsvis imellem Drivhjulene samt imellem Løbehjulet og det bageste Drivhjul.

Drivhjuls-Akselkasserne er tvedelte; Underlageret kan bekvemt fjernes af Akselkassen, naar Akselgafflens Forbindelsesstykke er nedtaget.

Trucken er drejelig om en Kugletap, anbragt direkte under Højtrykscylinderne; den

har en Sideforskydning af 60 mm. Truckrammen og dens Afstivninger er støbte af Staal.

Den bageste Løbeaksel (Fig. 7) har en Sideforskydning af 15 mm.; den tvinges til Midtstilling derved, at Bærefjedrene hviler paa en Mellemlade, hvis kuleformede Underside glider paa tilsvarende Kileflader paa Akselkasse-Overdelen. Underlejet fjernes af Akselkassen paa lignende Maade som ved Drivhjulakselkasserne.

Tenderen bygges til at medføre 21 Tons Vand og 6 Tons Kul, hvorved Vægten af den fuldt læssede Tender bliver saa stor, at den maa fordeles paa 4 Aksler.

Rammen er fremstillet af 2 Stk. 20 mm. Rammeplader og i alle øvrige Detailler konstrueret ganske som ved Statsbanernes nyere Tendere.

Fyldningen af Vandkassen foregaar paa en ny Maade, nemlig fra Siden, idet der langs Vandkassens Overkant i hele Tenderens Længde paa begge Sider findes Klapper, som aabnes nemt og hurtigt ved et Haandtag fra Førerpladsen. Herved opnaas, at Vandtagningen lettes, idet Føreren ikke, som ved ældre Lokomotiver, er nødsaget til at standse Lokomotivet paa et aldeles bestemt Sted udfor Vandkranen, hvorhos Fyrbøderens Arbejde ved Vandtagningen ganske bortfalder.

Maskine og Tender bremses ved den her i Landet almindelig benyttede avtomatiske Vakuumbremse, men da man ønskede at bremse ogsaa Truckens Hjul, og da det ikke er muligt under Lokomotivet at anbringe det fornødne Antal Vakuumcylindre og Beholdere, som den samlede Bremskraft fordrer, har man paa Tenderen anbragt en Multiplikator, ved hvilken et stort Stempel i en Vakuumcylinder er forbunden med og bevæger et Stempel i en med Glycerin fyldt mindre Cylinder. Trykket i denne andrager indtil 12 kg. pr. qcm. og forplantes igennem slanke Rørledninger til 4 Bremsecylindre, hvoraf de to paavirker Drivhjulene og det bageste Løbehjul, medens de to andre paavirker Truckhjulene. Tenderen bremses paa sædvanlig Maade ved to Vacuumcylindre.

Disse Maskiner er foreløbig bestemte til den fynske Bane, og de første 5 Stk. er bestilte hos Hannoversche Maschinenbau A/G. Hannover.

Gennem ufarvede Brilller.

Undertegnede tillader sig herved at levere et lille Indlæg i den staaende Strid, som i Øjeblikket gaar som en lille Storm hen over Danmarks Lokomotivpersonale.

Lad mig først sige, at vi maa jo nu — som Lokomotivførere — være knusende begejstret over den Lykke, som tilsmiler os baade nu og i Fremtiden. Fra at nøjes med en Forening eller Organisation har vi nu faaet hele to til at tage os under Vingerne samt sørge for vort timelige Ve og Vel, saa nu maa der da oprinde en sand Guldalder for Danmarks Lokomotivførere.

Lad os først kigge lidt paa den nye Forening, dens Veje som dens Program er jo dunkle som Nattens Mørke; lyssky, som den er fra Fødselen, taaler den jo ikke godt Dagens Lys. Ja, i Sandhed, der hørte Mod til at begynde paa den Bevægelse efter den Skæbne, Forslaget fik ved sidste Generalforsamling, men Ideen skulde jo trumfes igennem, og der er bleven arbejdet med en Energi, som var en bedre Sag værdig. Ja, man fristes til at udraabe: Ak, de skønne, spildte Kræfter! Jeg vil langt fra betvivle, at Lederne af Bevægelsen som Hovedmotiv har forment at kunne gavne Lokomotivførerstanden, og som saadan altsaa ogsaa Lokomotivfyrbøderne efterhaanden som de avancerer op til Førerstillingen; men til at være selvstændig Talsmand for vort Fag hører der jo mere til. Enten maa den kunne paatage sig Opgaver, med Haab om at føre igennem, hvad vor prøvede Organisation med vor ihærdige Hovedbestyrelse gennem vor Forhandlingsret ikke kan magte, eller den maa kunne paatage sig at højne vor Stands Anseelse, som det jo saa smukt hedder. Som om én Forening alene kan paatage sig en saadan Opgave. Til det første maa der jo svares et ubetinget Nej — selv Lederne maa jo absolut indrømme det. Hvad Standens Anseelse angaar, og som vi jo alle er interesseret i, vil jeg svare, at det er nærmest Individets Personlighed i Forhold til sin Stillings Betydning i Samfundet, der er det afgørende, og i den Henseende formener jeg, at vi som Helhed hverken staar over eller under Ansatte i enhver anden Etat herhjemme.

Der er kun dette ene sørgelige ved hele Bevægelsen, at den for Øjeblikket deler Lokomotivførerne i to Partier, i Stedet for at alle skulde staa enige nu især, hvor der er Op-gaver nok at tage fat paa, som vi alle er lige interesserede i. Men Vildfarelsen maa jo opklares, og helst saa snart som muligt, til Held for Organisationen, til Gavn og Lykke for os selv og de tusind Hjem. Jeg kan ikke tro andet, end at selve Lederne af Bevægelsen nu, da de ser at Maalet er forfejlet, inderst inde ønsker den nye Forening en hurtig, men smuk Død i Kampen, lig de gamle, nordiske Kæmper, i Stedet for langsomt at hensygne og saa til sidst dø Straadøden af Mangel paa Næring, for saa vil der jo ikke en Gang blive fældet en Taare ved dens Grav, ja ikke en Gang Ordene »Elsket og savnet« vil blive nævnt af dens nærmeste Frænder.

Nu til Slut siger jeg indtrængende til Danmarks Lokomotivpersonale: Lad Eder ikke vildlede af Lygtemænd i det Fjerne, for de er falske, men hold fast ved vor gode Organisation, som er Fremtidens Haab og Fremtidens Værn, da vil atter alle samles i broderligt Fællesskab til Arbejde under vor gamle Fane for:

Enighed, Kundskab og Hjælp.

L. Mortensen,
København.

PERSONALIA.

1.—10. 06.

Forfremmede er:

Lokomotivfyrbøder Nr. 35 J. J. H. Jensen, Esbjerg, til Lokomotivfører Nr. 139 i København G.

Haandværker i København Nr. 841 H. C.

Hansen til Lokomotivfyrbøder Nr. 35 i Esbjerg.

Forflyttede er:

Lokomotivfører Nr. 50 N. Christensen, København G., til Roskilde.

Lokomotivfyrbøderne
Nr. 147 N. C. Nielsen, København H., til København G.

Nr. 206 I. A. N. Nepper, København H., til København G.

Nr. 337 C. A. Lorenzen, København G., til København H.

Nr. 200 J. Nielsen, Struer, til Hobro.

Afskediget er:

Lokomotivfyrbøder Nr. 58 C. A. F. Lundgreen, Helsingør, med Udgangen af Oktober Maaned d. A.

Lokomotivfører Nr. 139 H. C. Andersen, Roskilde, er afskediget efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed og med Pension. (Dette fremgik ikke af vor Meddelelse i forr. Nr.)

Medlemslisten.

Korsør Afdeling. Indmeldt fra 1. August: Lokomotivfyrbøder Nr. 313 Larsen. — Udmeldt fra 1. Juli: Lokf. 237 Pelck, og fra 1. Septbr.: Lokf. Nr. 365 Snoer.

Hovedkassererens Adresse er fra d. 4. Oktbr. Svanholmsvej 16, 3. S. København V.

Paa Grund af Pladsmangel maa vi udskyde Artiklen »Betragtninger ved Startningen af Dansk Lokf.-Forening« af Herm. Ohlsen samt Referater fra Aarhus og Thisted Afd. Udflugter.

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 36¹, Fredericia.