

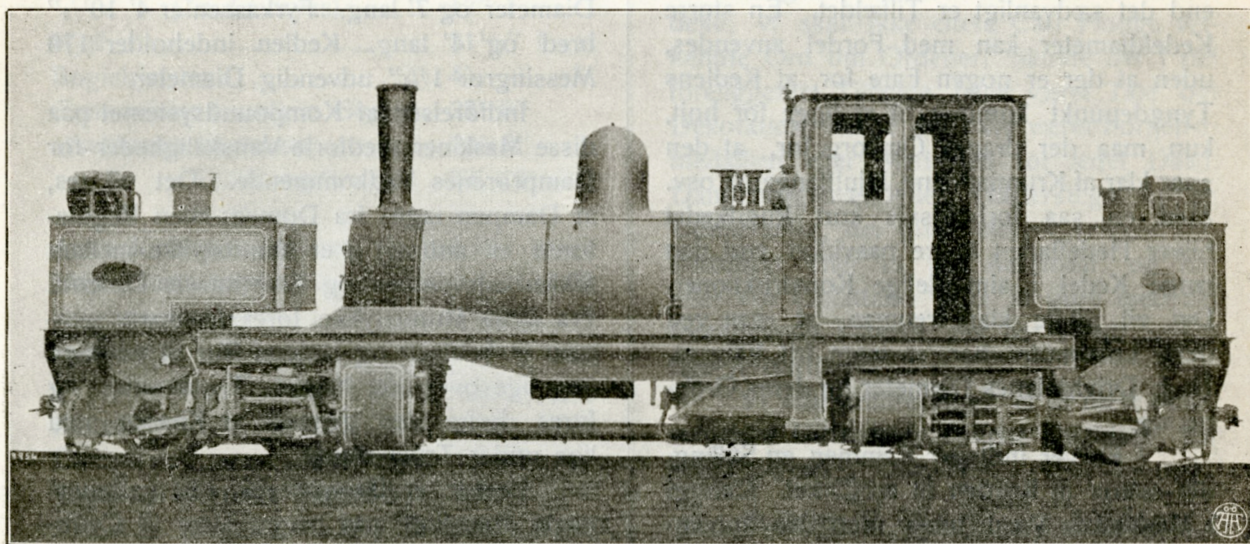


Nr. 19.

1. Oktober 1910.

10. Aarg.

Garrats Lokomotiv.



To Lokomotiver, der væsentlig afviger fra den sædvanlige Form, er leverede af Firmaet *Beyer, Peacock & Co. Ltd.*, Manchester. Disse Lokomotiver er konstruerede efter *H. W. Garrats System*. Dette Dobbeltlokomotiv bestaar af 3 Hoveddele, nemlig Kedlen, Rammen og de to Motorbogier. Denne karakteristiske Placering af Maskinens Hovedbestanddele fremgaar tydeligt af Illustrationen, der er taget kort forinden, Maskinen blev demonteret og udskibet til Statsbanerne i Tasmanien.

Forinden vi gaar til en detailleret Beskrivelse af denne Maskine, kan det have sin Interesse at betragte dens karakteristiske Udseende. Det vil straks ses, at Arrangementet tillader en meget større Bevægelsesfrihed for Lokomotivkonstruktørerne, end sædvanligvis er givet. Det er en fortrinlig »leddelt« Type; naar det erindres, at skarpe Kurver og stærke Stigninger ofte er uløseligt forbundet med Jernbaneanlæg, vil de andre Særegenheder ved Garrats Lokomotiv have forøget Interesse. Hele Maskinens

Totalvægt f. Eks. indgaar i Adhæsionsvægten. Systemet giver ogsaa stor Bevægelsesfrihed med Hensyn til Kedlens Konstruktion, hvilket har en saa overordentlig Indflydelse paa Lokomotivets Kraftudfoldelse. Fyrkassen f. Eks. kan gøres bred og dyb. Den gaar fri af alle Aksler og andre Dele, der paa almindelige Maskiner maa anbringes under og i Nærheden af den. Kedlen kan derfor sænkes til en saadan Afstand over Skinnetoppen, at den lige er tilstrækkelig til at give det nødvendige frie Rum for Askekassen. I Garrats Lokomotiv kan Fyrkassen af Hensyn til Ristearialet gives en hvilken som helst Længde og en Bredde, der er lidt mindre end Afstanden mellem Rammepaladerne. Afstanden mellem Rammepaladerne kan, naar Hensyn tages til Profilet, gives en hvilken som helst Bredde. Paa samme Maade kan Rundkedlen gøres større, end det sædvanligt er Tilfældet. En større Kedeldiameter kan med Fordel anvendes, uden at der er nogen Fare for, at Kedlens Tyngdepunkt kommer til at ligge for højt, kun maa der drages Omsorg for, at den gaar klar af Krumtappene, Hjulflangerne osv. Med en saa forholdsvis kort Rundkedel bliver Hedefladerne bedre paavirket end den lange Kedel i almindelige Konstruktioner. Det vil tillige klart fremgaa, at man ved dette Lokomotiv har et mere frit Valg m. H. t. Drivhjulenes Diameter og deres Gruppering.

I Kurver indtager Rammen en Stilling, der svarer til Korden til en Cirkel. Centret i Maskinens Vægt føres mod den indvendige Side af Kurven og er en Omstændighed, der af Hensyn til Centrifugalkraften er en væsentlig Fordel; dette gør sig ogsaa gældende omend i mindre Udstrækning paa visse andre Dobbeltlokomotiver, men i Spørgsmaalet om »stiv« kontra leddet Ramme, jo skarpere Kurve des mere forrykkes Maskinens øvre Del i Forhold til Underdelen. I meget skarpe Kurver paa Skibsværfter og andre Sidespor f. Eks. er den stive Rammes Forskydning saaledes, at det ofte er meget besværligt at koble til Vogne. Denne Ulempe kendes ikke ved

Garrats Lokomotivtype. Lokomotivet er et Tenderlokomotiv; Vand- og Kulrummene er anbragt paa de to Bogier.

Ovenstaaende Lokomotiv er det første af dette System, der er bygget til de tasmanske Statsbaner, der har en Sporvidde af kun 2 Fod. Høj- og Lavtrykssystemet er naturligvis ingen nødvendig Del ved Garrats Konstruktion. Cylindrene er her 11" og 17" i Diameter med 16" Stempelslag. Stempelglidere er anvendt her. Højtryksgliderne har indvendig Afskæring, Lavtryksgliderne udvendig Afskæring. Styringen er en Modifikation af Walschaerts Type og bevæges af en lille Vingekrumtap anbragt paa Hovedkrumtappen, og tillige faar den sin Bevægelse fra Krydshovedet. Hjulene paa hver Bogie er koblede og har Kontravægte paa Krumtappene.

Rundkedlen er 3' og $11\frac{1}{8}$ " i udvendig Diameter og 7' lang. Fyrkassen er 4' $10\frac{1}{2}$ " bred og 4' lang. Kedlen indeholder 170 Messingrør $1\frac{3}{4}$ " udvendig Diameter.

Indførelsen af Compoundsystemet paa disse Maskiner medførte Vanskeligheder for Damprørens Vedkommende. Det vil ses, at Dampen tages fra Domen; men Regulatoren er anbragt i et Mundstykke mellem Sikkerhedsventilen og Førerhusets Forkant. Fra dette Mundstykke føres Dampen gennem et beklædt og isoleret Rør til en Samling lige over det bageste Truckcenter og føres derfra ned gennem et Knærør ned lige under Truckcentret.

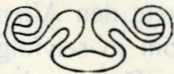
Derfor er Damprørene ført gaffelformede fremefter paa begge Sider til Cylindrene. Udstrømningsdampen føres gennem et Y formet Rør til en Central-Kuglesamling, til hvilket det lange Recieverrør er befæstet, til en Ekspansionssamling, der er ført frem til forreste Bogie. Ved forreste Bogie er endnu en Kuglesamling og en Gangsætningsventil. Fra denne Ventil føres Dampen til begge Sider af Lavtrykscylindrene. Gangsætningsventilen bevæges fra Førerhuset af Føreren. Dampen til denne føres fra et Rør i Domen gennem Røgkammeret og nedefter gennem en Staalslange til et Punkt under den førende Bogies Centrum, hvorfra

den føres tilbage til Gangsætningsventilen. Naar Maskinen arbejder Compound, er Ventilen i en saadan Stilling, at Recieverrøret staar i Forbindelse med Lavtrykscylindrenes Gliderkasser. Naar den arbejder som Højtryksmaskine, er Hanen drejet rundt, saaledes at Recieveren staar i direkte Forbindelse med Udgangsrøret. Tilløbet til Cylindrene er lukket, naar Friskdamp tilføres Lavtrykscylindrenes Gliderkasser. En Skifte-stang er fælles for begge Bogier. Maskinen er udstyret med Vacuumbremse til begge Bogier, Damp- og Skruebremse, Dampsandingsapparater for alle Hjul. Askekassen har Sideklapper, saa det ikke er nødvendigt at gaa under den for at rense.

Maskinen er konstrueret til Stigninger af 1:25 og Kurver indtil 99' Radius.

Dimensionerne er følgende:

Cylindre (To Højtryks)	11" i Diam.
» (To Lavtryks)	17" i »
Hjul	31 ¹ / ₂ " i »
Bogiehjulstand	4'
Centerafstand mellem Bogier	22' 9"
Maskinens Hjulstand	26' 9"
» Totallængde	33' 10 ¹ / ₂ "
» Bredde	7'
Antal Kedelrør (Messing)	170
Udv. Diam. af Kedelrør	1 ³ / ₄ "
Rørens Hedeflade	568 □'
Fyrkassens »	60 »
	Total 628 »
Ristearaal	14,8 □'
Damptryk	13 Atm.
Vandrum (forreste Beholder)	2,3 □ ³
» (bageste »)	1,5 »
	Total 3,8 »
Kulrum	1 Ton
Vægt i tjenstfærdig Stand:	
Forreste Bogie	16 Tons
Bageste »	17,2 »
	Total 33,2 »



Rask Daad.

Som det sikkert vil være vore Læsere bekendt, har et af vore Medlemmer den 15de September ved Aarvaagenhed og Resoluthed reddet flere Menneskeliv fra den visse Død og derved henledt Offentlighedens Opmærksomhed paa Lokomotivførerstillingen. Saavel General- som Maskindirektøren har overfor Lokf. Chr. Jensen udtalt sin Paaskønnelse og Tak for den gode Konduite ved nævnte Lejlighed. Fra forskellig Side er der ydet Hr. Jensen Erkendtligheder. Kongen har saaledes egenhændigt dekoreret ham med Dannebrogsmændenes Hæderstegn, og fra den paagældende Familie er der tilstillet ham et Pengebeløb.

Maa vi i denne Forbindelse indskyde, at Meningen om Dekorationen er stærkt delte; vi skal ikke citere Carl Plougs velkendte Ord om Ordener. Skulde der i det foreliggende Tilfælde have været Tale om Dekoration, burde det have været Fortjenstmedaillen eller Medaillen for ædel Daad. Dannebrogsmændenes Hæderstegn er en Udmærkelse, der gives enhver veltjent Underofficer efter et vist Aaremaal, og har efter vor Opfattelse intet at gøre med det foreliggende Tilfælde, der har affødt adskillige Avisartikler.

Vi skal anføre nogle af de mest karakteristiske Udtalelser, enkelte Dagblade har bragt derom.

Politiken 1:

En Ulykke forebygget i sidste Sekund.

Etatsraadinde Næsers Køretøj paa Skinnerne foran et frembrusende Tog.

En resolut Lokomotivfører forebygger Ulykken.

Ved Charlottenlund Station forefaldt iaftes en Begivenhed, der vilde have krævet flere Menneskeliv, dersom ikke en Lokomotivfører i alleryderste Sekund havde reddet Situationen ved sin Resoluthed og Aandsnærværelse.

Lidt før Klokken elleve kom Etatsraadinde *Næser* med Søn og et ungt Par kørende fra Strandvejen op til Charlottenlund. Vognen kørte i skarpt Trav, og Kusken bemærkede ikke, at Bommene var nede for Jernbaneoverskæringen ved Charlottenlund Station. Hestene løb derfor med fuld Fart mod Bommen, denne splintredes, og Hestene standsede saaledes, at Køretøjet kom til at holde tværs over Sporet.

I samme Sekund kom Tog Nr. 542 fra Klampenborg larmende. Da Køretøjet standsede, var Lokomotivet højst 25 Alen fra Overkørslen.

*Ledvogteren kimedede som en rasende for at alarmere Lokomotivføreren.** Denne havde selv øjeblikkelig bemærket den frygtelige Situation. Og med beundringsværdig Aandsnærværelse satte han alle Bremsen i Funktion med saa stor Voldsomhed, at Toget formelig blev naglet fast. Det standsede saaledes, at Lokomotivets Ildøjne ikke var to Alen fjernede fra Køretøjet, paa hvilket Damerne var besvimedede af Rædsel over den frygtelige Situation. Ulykken var undgaaet.

Togets Passagerer var blevne styrtede mellem hverandre ved den voldsomme Bremsning. De rev nu Kupédørene op i den Tro, at der var sket et Sammenstød, og ilede frem mod Stationen. Ved Overskæringen erfarede de, hvad der var sket. Hestene rystede som Espeløv og var badede i Angstsved. Etatsraadinden og hendes Ledsagere var komne af Vognen. De var alle dybt rystede og kunde ikke fremstamme en Tak til deres Redningsmand, Lokomotivføreren, en yngre Mand ved Navn *Jensen*.

Kusken var ret sagesløs. Der er vel anbragt Advarselslygter ved Overkørslen, men der er kun én Lygte; den sidder paa Bommen op mod Jægersborg Allé og kan meget daarligt ses fra den modsatte Side.

II:

Den forhindrede Ulykke ved Charlottenlund.

Kongen dekorerer Lokomotivføreren og de to Portører med Dannebrogskorset.

Lokomotivfører *Christian Jensen*, der for nogle Dage siden ved sin Aandsnærværelse frelste fire Medlemmer af den Nærserske Familie for Død og Lemlæstelse, var igaar Formiddags sammen med Portørerne *Chr. Hansen* og *Aug. Truelsen* til Avdiens paa Amalienborg. Kongen havde ønsket at udtale sin Anerkendelse overfor dem. Og til deres store Overraskelse gav Kongen sin Anerkendelse et haandgribeligt Udslag: han dekorerede dem alle tre med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Vi traf Hr. Jensen i hans nydelige lille Hjem i Esbern Snares Gade. Han havde Fridag, og der var Højtidsstemning i de pyntelige Stuer. Paa Dagligstuebordet laa en lille flad og rød Saffianæske. Den indeholdt Sølvkorset.

Hr. Jensen modtog vor Lykønskning med et halvvejs forlegent Smil og en Haandbevægelse, som skulde sige, at han egentlig fandt det hele ikke var saa megen Postyr værd. Selv er han meget faamælt; hans Veltalenhed var udtømt med en beskeden Bemærkning om, at han jo kun havde gjort sin Pligt. Det tog Tid at faa pumpet ud af ham, at Kongen havde sagt ham mange smigrende Ord og lovet ham sin Bistand, dersom han en Gang skulde behøve den.

— Er De paa anden Maade bleven udmærket? spurgte vi.

— Jeg blev straks kaldt op til Generaldirektøren og til Maskinchefen, der begge udtalte Tilfredshed med, at det var lykkedes mig at standse Toget i rette Tid.

— Havde De bagefter noget Indtryk af, hvad der skete den Aften?

— Jeg kom jo selvfølgelig i en frygtelig Spænding. Der var absolut ikke Tid til at gøre lagttagelser. Jeg saa Faren, og jeg fik den afværget, det er egentlig alt, hvad

* Udh. af Red.

jeg kan huske. Alt virkede, som det skulde. Og Lokomotivet standsede en Alen fra Vognen, som holdt lige tværs over Sporet. Og saa blev jeg jo overvældet med Taksigelser...

— Har De intet hørt fra de Mennesker, hvis Liv De frelste?

— Jo, Etatsraaden har været her med hele sin Familie. De overrakte mig en Gave.

— Hvor stor?

— Det synes jeg bør være en privat Sag.

— I Grosserertoget har man talt om 5—10,000 Kr.

— Ih, Gud forbarme sig! Det vilde jo ogsaa være vanvittig Flothed at gøre mig til en rig Mand, fordi jeg gjorde det, der var min Pligt, baade som Lokomotivfører og som Menneske.

— Jeg har ogsaa hørt noget om 300 Kroner.

— Ja naar De ved det, er der jo ingen Grund til at nægte.

— Det var fem Menneskeliv, De reddede?

— Nej højst fire. Etatsraadinden var vistnok kommen af Vognen; hun stod ved Bommen.

— Alligevel...

— Ja, jeg finder nu ikke, at jeg har fortjent al den Stads, der gøres af mig. Og jeg har i alt Fald faaet mere end Belønning nok.

Hr. Jensens Blik søger den røde Æske. Og hans Hustru slutter Samtalen:

— Ja Fatter, det har været en stolt Dag!

Ekstrabladet skriver:

I:

Chr. Jensen opfatter selv sin Optræden saaledes:

— Jeg har bare gjort min Pligt, og dermed Basta.

Det er rigtigt. Chr. Jensen har bare gjort sin Pligt.

Men han har dog ikke helt Ret, naar han siger: Og dermed Basta.

Enhver Funktionær skal gøre sin Pligt, og, Gud være lovet, de fleste af dem gør det fuldtud.

Men i Farens Stund er det ikke blot Pligtens rolige Udfoldelse, hvorom det gælder. Det er noget mere: det er det sikre Øje, den rolige Haand, den lynhastige Beslutning, den aarvaagne Paapasselighed.

Hvem turde paastaa, at Chr. Jensen var en pligtforsømmende Mand, dersom han hin mørke Nat, da han kom brusende med sin Maskine fra Klampenborg, først havde opdaget Etatsraadindens Vogn, efter at det var for sent at afværge Katastrofen? Hvem havde turdet sige: Du skulde have set, hvad der var paa Færde, og du skulde have frelst Menneskeliv i Stedet for at knuse dem!

Nej, det er netop kun, fordi der er et lille Plus til Pligtens Opfyldelse, at vi nu sender Chr. Jensen en Hilsen.

Til daglig er det nok at gøre sin Pligt — hverken mere eller mindre. Der forekommer Situationer, hvor det ikke er nok. Og naar vi har set Lokomotivføreren i en saadan Situation, og han har klaret den med rolig Stolthed, saa tager vi Hatten af for Manden og siger Bravo! Bravo!

Hatten af for Jensen!

II:

Chr. Jensen.

— Frederik, siger min Søster og sætter sig indigneret til Rette i min Sofa, jeg finder, det er at give den arbejdende Klasse et galt Indtryk af os — Overklassen!

— Undskyld, jeg er ikke rigtig med.

— Herre Gud, Frederik, synes du da ikke, det er galt af Næsers at gi' Jensen 300 Kr.

— Egentlig galt synes jeg ikke — men det rummer naturligvis en vis Fare — men naar det, som i dette Tilfælde, er en intelligent Mand, man har med at gøre, kan man jo nok uden at saare ham vise ham en lille Erkendtlighed i Form af en Pengegave.

— Saare! Tror du den Slags Menne-

sker tænker paa det. Nej, du kan tro mig. Og han burde have haft ti Gange saa meget, ja, meget mere; han har dog frelst de Menneskers Liv. Ikke at give ham mere maa give ham Indtrykket af, at man selv ikke regner sit Liv stort mere værd end 300 Kr. for...

— Mener du da, at hele Familien Næsers Liv, om saa var, havde Spor af Værdi for Chr. Jensen?

— For Chr. Jensen? det er der jo ikke Tale om!

— Ja saa maa du undskylde, saa ved jeg ikke, hvad du mener!

— Jeg mener, at...

— Aa—aa! Du mener ligesom saa mange, at han skulde have haft en lille Formue af Næsers.

— Ja! Netop en Mand...

— Hys—hys! Hids mig ikke op, men lad mig forklare dig, at siden Slavehandelen er afskaffet, har Menneskeliv ikke nogen kontant Værdi for andre end Arvingerne. Chr. Jensen var ikke Arving til nogen af dem, han frelste, altsaa kunde han pekuniært set være ligeglad, om de levede eller døde. Han har altsaa ikke reddet dem af Hensyn til eventuel Vinding, men af Pligt og — for at klare sig selv.

— Ja, men...

— Ja, nu kommer det. Hele Fejlen er, at Næsers har givet ham Penge. Menneskeliv kan overhovedet ikke betaales, men enten man giver lidt eller meget, saa opfatter Folk det som Betaling for Ens Liv i et saadant Tilfælde. Men hvad skal man gøre. Hoben forstaar ikke dette. Misforstaet bliver man, enten man intet gi'r eller man gi'r meget. En Tak og et Haandtryk er det eneste, der kan ordne saadan en Sag, og saa Bevidstheden om, at man ogsaa selv i lignende Tilfælde vilde gøre sin Pligt. Jeg foretrækker at opfatte de 300 Kr. som en Erkendelse, fordi han frelste Vognen fra at blive ødelagt.

Endelig skriver *Kjøbenhavn*:

»Social-Demokraten« er i Gaar fornærmet over, at Etatsraad Næser har skæn-

ket Lokomotivfører *Jensen* 300 Kr. som Paa-skønnelse for dennes behjertede Daad forleden Nat, da flere af Etatsraadens Familie var i Livsfare. »S.-De.« anser de 300 Kr. for altfor lidt, uden at Bladet dog angiver nogen anden Maalestok for Belønningens Størrelse.

Men man kunde naturligvis opstille et almindeligt Reguladetri-Stykke:

Naar en Fagforeningsformand faar en *Hædersgave* paa 5000 Kr. for at *besvige sin Kasse*, hvad skal saa en Lokomotivfører have for at redde Menneskeliv . . .

Herefter kan »Social-Demokraten« maa-ske i Morgen angive den nøjagtige Størrelse af den Belønning, som Bladet mener, at Etatsraad Næser skulde have ydet.

Bestemmelse af Kørehastigheden uden Maaleapparater.

Da den menneskelige lagttagelsesevne i sig selv ikke er indrettet paa nøje Bedømmelse af Hastigheden, saa er der ingen anden Udvej tilovers end at bedømme disse efter deres Virkninger, d. v. s. Indtrykkene paa Synet og Hørelsen. Eftersom den mere eller mindre gode Udvikling af Organerne, d. v. s. Forstandens Kvalifikationer, her spiller en stor Rolle, saa er det paa Forhaand givet, at Bestemmelsen af Hastigheder gennem Paavirkninger af Sindsorganerne altid er og vedbliver at være meget usikre, selv om det, som Erfaringen fra Lokomotivtjenesten viser gennem længere Tids Øvelse og tilstrækkelig Intelligens, stedse er muligt at bestemme Hastigheder indtil en vis Maksimalhøjde ad praktisk Vej.

Øjet understøttes i væsentlig Grad af de fra det kørende Tog stadig tilbagevendende taktfaste Lyde, naar Skinnestødene passerer, samt Støjen fra de arbejdende Maskindele (Dampslagene fra Maskinen kan dog ikke skelnes fra hinanden ved større Hastigheder). Disse Lyde yder næsten den erfarne Lokomotivfører en endnu bedre

Støtte end Bedømmelsen af de faststaaende Genstande, hvilket forøvrigt ogsaa i Mørke volder en Del Vanskeligheder. Det er en bekendt Sag, at gamle erfarne Lokomotivførere hverken vil vide af Hastighedsmaalere eller Fastsættelse af Hastigheden at sige. En rutineret Fører har nemlig »Tempoet i Benene«. I denne Udtalelse ligger netop i langt højere Grad den rigtige Overholdelse af Køretiderne end alle foreskrevne Ordre om evt. Hastigheder. Forskellige Forsøg har vist, at selv ældre, aldeles paalidelige og erfarne Førere har været ude af Stand til med Sikkerhed at bedømme de tilstedeværende Hastigheder, omend de ogsaa har formaaet at overholde den foreskrevne Køretid mellem to Stationer. Da der i de fleste Tilfælde er fastsat en bestemt Maksimalhastighedsgrænse, som ikke maa overskrides, saa er Førerne absolut nødte til at bestemme Kørslen nøjagtigere, end det vil være muligt at bestemme gennem »Tempoet«.

Det vil ikke være uden Interesse at beskæftige sig med nogle af de Midler, ved hvis Hjælp og nogen Øvelse man er i Stand til ad praktisk Vej og tilstrækkelig Nøjagtighed at bestemme Jernbanetogenes Hastighed uden Hastighedsmaalere.

Det er bleven Skik og Brug at aflæse den forbrugte Tid, som medgaar for at tilbagelægge den 200 Meter Vejlængde mellem Hektometerstenene, og derefter beregne Hastigheden i km pr. Time. For særlig lave Hastigheder danner 100 Meter Vejlængde lige saa lidt et nøjagtigt Grundlag for en Beregning som 400 Meter for meget høje. For at lette Observationen anvendes Lommeure, hvis Sekundviseré staar i Forbindelse med en Stopkonstruktion, som paa en Skala angiver Hastigheden i km pr. Time, naar Forsøgsstrækningen er 200 Meter.

I Mørke og Taage eller stærkt Snefeld er denne Beregningsmaade uanvendelig, idet Kilometerstenene ikke er synlige. Af de ved denne Metode fremkomne Resultater skal vi i efterstaaende gengive nogle Tal, som er beregnet efter følgende Formel:

$$\text{Vkm/Time} = \frac{200}{t} \frac{60 \times 60}{1000} = \frac{720}{t}$$

hvor t betyder Køretiden i Sek. paa 200 m.

For en Kørehastighed af km pr. Time	udgør Køretiden i Sek. paa 200 m
30	24
40	18
45	16
50	14,4
60	12,0
70	10,2
75	9,6
80	9,0
90	8,0
100	7,2
110	6,5
120	6,0
130	5,5
140	5,0
150	4,8
200	3,6

Heraf fremgaar det, at Fejlregningen ved en Hastighed af 90 km pr. Time kun vil komme til at udgøre nogle faa Sekunder til Fordel for en større Fart, hvorfor 90 km pr. Time maa anses som Mulighed for en brugbar Norm for Hastigheder efter det foran nævnte Beregningssystem.

Iblandt nogle af de Maaleapparater, som der Tid efter anden er fremkommen, skal bl. a. nævnes en af Jernbanedirektør Volkmar i Strassburg opfunden Distance-maalere for Lokomotiver, der i Forbindelse med et Lommeur tjente til nøjagtigt at angive Tiden, som medgaar for at køre 100 Meter. Tilbagelæggelsen af en bestemt Længde — for hver 10 m — tilkendegaves nemlig af et Klokkeslag, som opfangedes af Hørelsen, medens Føreren samtidig be- tragtede Lommeuret. Da disse Klokkeslag stedse fulgte med taktmæssige Mellemlum, saa var vedkommende forberedt paa hvert Slag, saaledes at han nøjagtig kunde aflæse den medgaaede Tid paa Uret. Apparatet var saa godt udført, at det ved 72 km Fart pr. Time kunde afgive 2 Slag i Sekundet, som med Lethed kunde tælles, medens der ved 18 km pr. Time medgik 2 Sekunder mellem 2 Slag.

Samtidig kunde med Lethed konstateres, hvorvidt Apparatet fungerede rig-

tigt eller ej. Viste saaledes 10 Klokkslag en kortere Vejlængde end 100 m, da foretoges en Omstilling af Apparatet, hvilket uden Besvær kunde sættes i og ud af Funktion. Der er forøvrigt opnaaet ret gode Resultater med denne Opfindelse, og Slitagen var efter Tilbagelæggelsen af 8000 km kun ringe. Klokkeslagene var saa kraftige, at de kunde høres fra Pakvognen, saaledes at det ogsaa var Togføreren muligt at foretage en Prøve af Hastigheden. Volkmar havde navnlig ventet sig meget af Stationernes Kontrol, idet disse ved Togets Forbikørsel ogsaa var i Stand til at høre Klokkeslagene; dog foreligger der ingen praktiske Resultater herpaa. Forøvrigt har dette i konstruktiv Henseende noget for klodset byggede Apparat aldrig vundet nogen Udbredelse.

Et Ur til Udmaaling af Hastigheden, der i Aaret 1890 konstrueredes af en von Brettmann, men som heller ikke fik nogen Anvendelse i den praktiske Virksomhed, var indrettet saaledes, at en Viser, der kresformigt bevægede sig paa en Skive, ved en tilbagelagt Vejlængde af 1 Kilometer nøjagtig havde drejet sig en Omgang. Skiven var inddelt i 360°, som svarede til 1 km.

Paa den samme Skive fandtes foruden Vejviseren ogsaa en Tidviser, hvis Konstruktion og Gang var som Minutviseren paa et Ur, d. v. s. den passerede de 360° i 1 Minut. Man kunde altsaa aflæse baade den tilbagelagte Vejlængde og Tid paa samme Skive. Til Eks. løb begge Viserne ved 60 km Hastighed pr. Time lige hurtige. Vejviserens Bevægelsesmekanisme foregik ved Hjælp af en Krumtapmekanisme, som stod i Forbindelse med Drivhjulakslen. Uret kunde derimod efter Ønske sættes i og ud af Funktion. Som nævnt er dette Apparat heller ikke bleven anvendt under den praktiske Kørsel, og det vil vel overhovedet være tvivlsomt, om det nogensinde sker; i hvert Fald maa Anskaffelsesomkostningerne betydeligt reduceres.

Kære Lokomotivtidende!

Som Følge af, at du saa ofte har henvendt dig til dine mange Venner saavel nær som fjern om at meddele dig lidt af Livet, som rører sig rundt om i Landets forskellige Egne, og lade de forskellige Indtryk og Meninger, som tynger Livet blandt de mange Sjæle, komme til Orde gennem dine Spalter, har jeg nu besluttet at lægge en af mine Hjærtesorger i din Haand.

Som du jo ved, fik vi en Gang et strængt Paalæg om ikke at meddele Offentligheden noget Statsbanerne vedrørende, i Særdeleshed hvor det drejer sig om alvorligere Ting. Men jeg tror nu, at denne Forordning er ved at gaa i sin Mo'r igen og forsvinde som saa meget af alt det, som du jo saa godt kender er fremkommet i Aarenes Løb. Jeg skal nu fortælle dig en af mine Oplevelser fra forleden Dag.

Den bydende Nødvendighed tvang mig nævnte Dag til paa en mindre Station at aflægge en lille Visit i et af de smaa, men undertiden meget søgte Rum for enkelte Personer. Her kan det ogsaa være en Behagelighed samtidig at faa Tankeorganerne bragte i Virksomhed, og da jeg til min store Overraskelse saa nogle gennemskaarne Lokomotivførerrapporter, som var ophængte i et bestemt Øjemed, begyndte jeg at gennemblade den tiloversblevne Del af disse. Jeg erfarede gennem Anmærkningsrubrikken heraf, at Lokf. Jensen og Fyrb. Jensen d. ²⁴/₁ 06 havde rangeret i — fra 8³⁰ Fm. til 9 Fm., at Lokf. Jensen d. ²⁴/₁ 06 havde kørt Kul fra Havnen til Maskinafdelingen, at Lokf. Olsen og Fyrb. Rasmussen d. ²⁴/₁ 06 havde taget en usædvanlig haard Dyst med Elementerne, idet »Grunden til den tabte Tid under Kørselen skyldes haard Storm og fedtede Skinner«, og at Lokomotivformanden virkelig personlig d. ²⁴/₁ 06 havde eftersat Fyrkassen i Lokf. Sørensens Maskine.

Da jeg maa antage, at Rapporterne ophænges til behageligt Gennemsyn og Afbenyttelse for enhver, skal jeg, naar der ved Lejlighed findes Bemærkninger, som angaar



Forhold eller Tildragelser, der hidtil har været behandlede med strængeste Diskretion og Hemmeligholdelse af vor ærede Administration og Personale, nok sende dig dem i Haabet om, at du da vil opbevare disse i dit Arkiv, saaledes at Lokomotivpersonalet i visse Tilfælde forskaanes for at blive Skydeskive for udenforstaaende.

Pind.

Som det vil være Læserne bekendt fra Lokotid. Nr. 18, blev der ligeledes fremsendt en Klage over dette Forhold fra Nyborg. Imidlertid synes Tilfældet ikke at være enestaaende, da Hr. Pind har fundet Rapporterne i en hel anden Kant af Landet og bragt Redaktionen en lille Buket deraf.

Vi anser denne Anvendelse af Rapporter for ret uheldig, da der paa denne Maade kan komme Ting frem til Offentlighedens Kundskab, som Administrationen netop ønskede at hemmeligholde.

Red.

Visioner.

»Jernbane-Tidende«, Organet for alle Interesser og ud i egen Indbildning den eneste rette Forkæmper for Retfærdighed og Ærlighed, er i Anledning af Lokomotivtidendes Kritik fuldstændig gaaet fra Sans og Samling. Det er gaaet her, som det saa ofte hænder i Livet, at det stille Vanvid gaar over til Forfølgelsesvanvid. Det synes at fremgaa, at blot Nævnelser af Chr. Niensens Navn er tilstrækkelig til at paavirke denne Sandhedsfakkels mentale Sindstilstand, saaledes at den stadig betragter sig selv som en forfulgt Uskyldighed.

Desværre har vi hidtil været uvidende om, at Chr. Nielsen var en død Mand; dog efter hvad nævnte Blad skriver, maa dette være Tilfældet, naar man læser følgende Udbrud.

— Herre Gud! naar nu Chr. Nielsen er borte, hvad vedrører da hans Had eller Kærlighed vore Organisationsforbindelser. Os er det aldrig nogen- sinde faldet ind at mane Mauritzen frem af Graven for at bruge ham som Skræmsel, og man maa i Sandhed være i stor Bekneb, naar man kun har den Slags Midler at betjene sig af.

Stakkels Jernbane-Tidende, sørgeligt, at det er gaaet saavidt, at du i din abnorme Sindstilstand ser lyslevende Mennesker ligge Lig i Gravens Skød! Ak, hvilke fantastiske Drømmebilleder maa der ikke passere Revy forbi dine Øjne — eller har du maaske kun ment det billedligt for dermed at tilkendegive din personlige Mening om Chr. Niensens Person?

Som man kan tænke sig, naar der skal tages de fornødne Hensyn til, hvad der i Almindelighed kaldes Forskruethed, tenderer det øvrige Indhold i nævnte Artikel, som Bladet til Overskrift kalder »Situationen«, i lignende Retning.

Efter først at have forsøgt at berolige Læserne med, at der aldrig er forekommet nogen Udskilning af større eller mindre Led, og dermed tilkendegivet en udpræget Hukommelsessvaghed (hvor i Alverden findes da de Separatister, Bladet som en moderne Don Quiixote stadig har kæmpet saa tappert imod?) formørker Forstanden, og det stakkels og saa haardt angrebne Blad slaar om sig med Udtryk som *Delirium tremens*, *Gaaseforstand*, *Vrøvl*, *søvndrukne Drømmesyn*, *ond Sladders underminerende Lyster* o. s. v.

Efter atter at være falden i apathisk Ro begynder det mærkelige Papir at filosofere over, hvorfor Lokomotiv-Tidende dog egentlig har benyttet sig af et saa uskyldigt Ord som »medansatte«, og indrømmer, at det var paa dette Punkt, at det stødte Ho'edet. Vi skal, naar det kan tjene som et beroligende Middel, gerne ombytte dette med »Medlemmer«.

Efter i 86 Linier at have udtømt sit Hjertes Indhold finder Organet som afsluttende Bemærkning og i selvbevidst Tilfredshed Anledning til at fortælle os, at Kautionsforeningen ikke er en Kautionsforening, selv om der ogsaa kautioneres ved Gensidighed, men derimod en Laaneforening, en Oplysning, som vi Lokomotivmænd i D. L. & L. F. med Tak kvitterer for, idet man derved bedre bliver i Stand til at forstaa, hvorledes det kunde forekomme, at den forhenværende Forretningsfører egenmægtig var i Stand

til at »laane« et større Pengebeløb, som ellers tilkom en af hans forhenværende medansatte!

Vigand.

De fleste Jernbanemænd havde sikkert ventet, at der med den afgaaede Redaktør var luftet ud i Jernbane-Tidendes Lokaler; men efter det Sprog at dømme, som dér anslaaes, gaar enhver, der ikke er nedsunken i samme Sfære, i en store Bue udenom — og endda holder Fingrene for Næsen.

Red.

D. L. & L. F.

Aftenunderholdning med Bal

afholdes i Linnesgade Nr. 25 i København den 17de Oktober d. A. Kl. 8 pr. Følgende Kunstnere optræder: Konferencier Hr. Aksel Breidahl, Koncertsangerinde Fru Anna Asmundsen og Koncertsanger Hr. Hans Petersen. Nærmere ved Program.

Udenbys Medlemmer, som kan deltage, uden at der forlanges Afløsning fra København, er velkomne.

Festudvalget.

* * *

2 Spørgsmaal til Redaktøren.

I Nr. 18 omtaler De den af Lokfører Reitzel-Nielsen udgivne Regnskabsbog, som det synes ud fra den Motivering, at han er Medlem af Separatistforeningen.

Da der er adskillige her i Afdelingen, der har købt Bogen, bedes De nærmere oplyse, om Deres Kritik skyldes saglige eller private Grunde.

Samtidig anmodes De om at komme med nogle faktiske Oplysninger om de tvedelte Lejer, saa vi heroppe kan faa Lejlighed til at sammenligne Resultaterne for de forskellige Typer med vore.

Viggo Gundel,
Lokfører.

Til Hr. Gundel skal vi bemærke, at vor Kritik over »Regnskabsbogen« har været dikteret af saglige Grunde saavel for os som for D. L. & L. F.

Vi skal ved en senere Lejlighed komme tilbage til de tvedelte Lagere. Dog skal vi allerede nu gøre Hr. Gundel opmærksom paa, at de preussiske Statsbaner for Tiden indfører tvedelte Lagere efter fhv. Direktør Busses Konstruktion.

Red.

* * *

Falster Afdeling

afholdt sin aarlige Udflygt den 6. September.

Med Tog 8⁵⁵ Fm. afrejstes fra Gjedser til Nykjøbing F., hvor man samledes med de derværende Deltagere. Efter at have indtaget Formiddagskaffen paa »Jernbanehotellet« kørte Selskabet med Lollandsbanen til Sakskjøbing (ved den derværende Driftbestyrer Larsens Imødekommenhed var der tilstaaet os fri Rejse for vore Hustruer). Der holdt 3 Vogne klar til at køre os til Hardenberg Slot; her var en Labyrinth, hvori flere gjorde Forsøg paa at løbe vild. Efter at have spaseret i og beundret den smukke Have blev vi fotograferet med Slottet som Baggrund; vi kørte igen efter et Ophold paa 1^{1/2} Time. Derefter gik Turen til Beritsgaard Slot, hvor vi ved Gartnerens Velvilighed besaa Slottet, der er fra 1576; det har ikke været beboet siden 1804. Derefter kørte vi til Oreby Kro, hvorfra vi efter at have indtaget en Forfriskning spaserede til Orebygaard Slot, som ligger med fri Udsigt over Smaalandsøen. Det har bevaret sine Grave og Volde endnu trods Ombygningen 1872—74. Det er bygget i den smukke Rosenborgstil med 2 høje Taarne; paa Hovedtaarnets Fløj staar en ca. 3 Alen høj Ørn, som symboliserer Ejerne, hvis Navn er Rosenørn. Besaa Haven og Drivhusene; i Haven var et meget stort Basin, hvor der fandtes flere forskelligt farvede Aakander. Tilbage til Kroen, hvor der stod et veldækket Bord og ventede paa 26 hungre Sjæle; efter Bordet en lille Svingom. Derefter pr. Vogn til Sakskjøbing og med Toget hjem.

Alle enige om, det havde været en fornøjelig Dag, skønt Vejret ikke havde været det bedste.

V. P. Hansen,
Fmd.

Forskelligt.

Nyt Lokomotiv.

Fra Cassel er* til Vemb – Lemvig Jernbane ankommet et meget stort, nyt Lokomotiv, beregnet til Godstrafikken, saaledes at Slæberen, der afgaar herfra Kl. 9 Fm., kan tage alle læssede Vogne med, saa at Rangeringen indskrænkes til det mindst mulige. Maskinen trækker sine 400 Tons, hvilket er 5 Gange saa meget som de i Fjor anskaffede, der kun kan trække 80 Tons.

— Ved Anskaffelsen af ovennævnte 2 Maskiner staar Vemb – Lemvig Banen med 2 fuldt moderne Maskiner, der i flere Henseender staar over Statsbanernes.

Hvad der særlig falder i Øjnene paa begge Maskiner, er, at der er anbragt Gelænder langs med Barrierens *udvendige* Side; muligt, at Maskinens arkitektoniske Skønhed lider derved; men Personalets Sikkerhed er i høj Grad forøget, og det tjener Driftbestyreren til al Ære, at han har indført det.

Der er selvfølgelig Dør i Forvæggen paa Førerhuset, men tillige ogsaa i Bagvæggen som i Gennemgangsvognene.

Til at frembringe elektrisk Lys har Persontogmaskinen en Lys-Dynamo med Damp turbine.

Viggo Gundel.

Fra en Rejse til Midnatssolens Land.

(Med Verdens nordligste Jernbane).

(Fortsat).

Toget standser ved mange flere Stationer end de her nævnte. Lokomotiverne løber meget lange Strækninger og skifter Personale flere Gange. Med Hensyn til de

rejsendes Forplejning under denne lange Jernbanefart er det ordnet saaledes, at hvor der findes Vand- og Kulforsyningsstationer, der findes ogsaa »Matsale«, som de der benævnes, og medens Lokomotiverne tager Kul og Vand, maa ogsaa de rejsende forsyne sig. Maden er god, og der findes rigeligt af mange Slags varme Retter samt Smørgeasbord. For en bestemt Pris spiser



Fig. 5 a. Snerydning den 15de Juli.

man, hvad man vil og synes om. Ved Betalingen modtager man en Billet, som affordres os af Dørvogteren, og uden denne slipper ingen ud igen. Med Ølpriserne naade vi ikke at blive fortrolige; Priserne paa det samme Produkt Pilsner eller Skattefri varierer fra 25 til 40 Øre $\frac{1}{2}$ Fl. I Vännäs indrangeres forøvrigt Spisevogn, der løber til Boden, hvor den atter udgaar af Toget; men Priserne er betydeligt højere end i Matsalene, og i Spisevognen hersker tillige det underlige Forhold, at man ingen Drikke kan faa, uden man ogsaa spiser til, saa det

gælder om at holde Balance mellem Sult og Tørst.

Naar en Vand- og Kulstation naas, kører Toget saa langt frem, som det passer



Fig. 6. Kebnekajse.

for Lokomotiverne; medens disse smøres og efterses, besørger 2 à 4 Arbejdere Vand- og Kultagningen, hvilken sidste foregaar fra Træstilladser af samme Højde som Tenderen, hvorpaa Kurvene med Kullene forud er stillet. Skønt det var baade tørt og varmt i Vejret, da vi rejste opad, mærkede man dog intet til Støv i Toget; dette er jo herhjemme en slem Plage og gør en længere Jernbanerejse til noget af en Tortur. Det gentager sig her som i det sydlige Udland, at man ingen Steder ser Banelegemets Ballast oprødet, saadan som Tilfældet er paa vore Baner; det er undtagelsesvis, man ser en Kolonne i Arbejde paa Linien. Ballasten, der i Sverige er Grus ligesom hos os, er tilsyneladende overtrukket med et Lag af de Oliepartikler, der altid falder fra Lokomotiverne under Kørselen. Den Smule Støv, der dog hvirvles op, samler sig mellem de dobbelte Ruder, hvormed Vognene er forsynede. Der støves forøvrigt ofte af i Toget, ligesom de mange Vandkaraffer, der er anbragte i Sidegangene, ofte fyldes med frisk, koldt Vand.

Naar man nærmer sig Kiruna, bliver Landet mere og mere kuperet, og mellem Kiruna og Riksgrænsen passerer man gen-

nem Kebnekajse (Fig. 6) høje Fjelde; disse er dog mere afrundede end Fjelde almindeligvis og har ikke dette vilde og sønderrevne Udseende, som karakteriserer mange af Norges Fjeldpartier. Man har fra Toget Udsigt til den lange, smalle Sø Torne Träsk, der ligger indeklemmt mellem Fjeldene. Ved Riksgrænsen, som er Jordens nordligste Station, gaar det over til at blive et veritabelt Alpelandskab, hvor de høje, kantede Toppe rager helt op i Skyerne. Vi ankom dertil Kl. 9³⁵ Fm. Et lille Ophold her benyttede vi til at bese den norske Maskine, som her kørte for Toget (Fig. 7); det var en temmelig stor og svær Maskine bygget efter Høj- og Lavtrykssystemet; al den Jernmalm, som brydes i Kiruna, gaar herover ned til Narvik og udskibes der; de svære Malmtog fordrer jo store Lokomotiver.

Strækningen fra Riksgrænsen til Narvik er kun 39 km lang og har paa det længste Stykke af Banen stærkt Fald ned mod Narvik; men det er et vildt og storslaaet Landskab. Banen følger paa et længere Stykke en smal Dal med en endnu smallere Sø, det vil sige, Banen ligger højt over begge Dele; men man har stadig Udsigt over

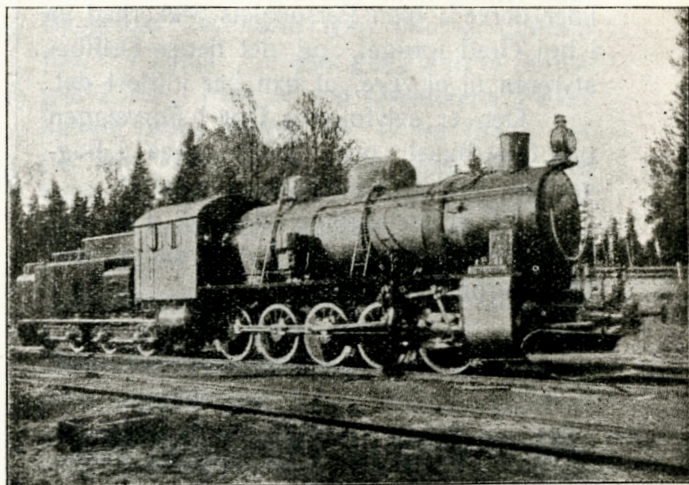


Fig. 7. Lokomotiv Litr. R. med Schmidts Overheder. Tjenestevægt 85 Tons.

Dalen, ret en romantisk Egn, der søger sin Lige i storslaaet Skønhed; særlig ved Stationen Abisko (Fig. 8), hvor der findes nogle faa Træhuse og et beskedent Turist-

hotel, er der et yndet Sted for Turister. Op over Dalen og Søen hæver sig mægtige Fjelde, mange Steder lodrette og af fantastiske Former, hvis Toppe er hvide af Is og Sne og spærrer al videre Udsigt end netop langs den henrivende Dal, der er

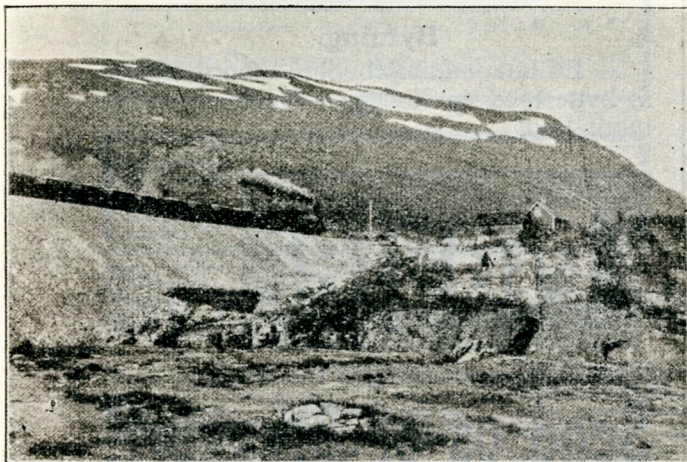


Fig. 8. Abisko.

dækket af den korte, men ofte varme Sommers yppige og manøartede Flora; her er noget baade for Tindebestigere og for dem, som kan glæde sig over Dalens mangeartede og rige Blomsterflor og en Fart paa Søens blanke Flade.

Folk, som bor her, ved at fortælle sære Historier om Livet, som om Sommeren ved Nattetide rører sig paa Dalens Bund.

(Fortsættes).

Hr. Redaktør!

Maa jeg bede om Plads for følgende Gensvar til Hr. Assistent Smith.

De anker over, Hr. Assistent Smith, at jeg i min Rejsebeskrivelse har gengivet Myten om Gefion urigtigt. Jeg indrømmer, at jeg ikke har læst den af Dem anførte Edda, og at jeg ingenlunde betvivler Rigtigheden af, hvad De anfører ifølge nævnte Edda. Myten er løbet mig i Pennen, ganske som jeg allerede paa Skolebænken hørte vor gamle Lærer fortælle den, og som jeg

siden ogsaa har læst og hørt den gengivet. De anfører selv, at Myten har Variationer. Under en af disse har den da funden Optagelse mellem de Myter og Sagn, der omkring ved det tolvte eller trettende Aarhundrede samledes af flere Forfattere under Fællesbetegnelsen »Snorres Edda«. Hvilken af Variationerne, der er den rigtige, enten som den optegnedes i Eddaen, eller som den muligt i Folkemunde levede videre, kan altid blive en Tvivlssag. Som Støtte for min Gengivelse kunde jeg anføre adskilligt, men skal nøjes med at citere Grundtvig, der uden Tvivl er den, der har set dybest i de gamle islandske Eddaer, da han skrev »Asalæren — Nordens Mytologi — Optrin af Kæmpelivets Undergang — Optrin af Asers og Norners Kamp«, hvilke jeg med stor Interesse har læst.

Kong Gylfe han aatte vel Bunker af Guld
I Kiste, i Skab og paa Hylde,
Men Gefion pløje en Fure i Muld,
Som der vilde meer til at fylde;
Den Plov gik saa gennem Flint og Kamp,
At Kullen skjultes i Røg og Damp.

Saa gik hendes Plov, som man sejler i Sø,
Hvor nu ganger Helten og Smelten,
Hun pløje fra Gylfe den yndige Ø
Med tvente Par Kalve af Vælten;
Med otte Øjne de saae den Gang,
Den Holm de lagde til Dane-Vang.

(N. F. S. Grundtvig efter Brage hin gamle).

Man har vanskeligt ved at fatte, der kunde staa Røg og Damp om Kullen, naar Pløjningen foregik, hvor Venern eller Mälaren ligger, hvorimod dette finder sin Forklaring, naar denne tog sin Begyndelse eller ogsaa endte netop ved Kullen. Desuden, en Pløjning fra Karlstad til Venersborg er kun den halve Omgang, og dermed var Jordstykket hverken ompløjet eller løst.

Jeg antager, at De ligesom jeg har glædet Dem over at betragte det smukke Billede, hvor Lorenz Frølich har forevigt Gefions Pløjescene. De vil da ogsaa have set, at han lader Vandet følge brusende efter i Plovfuren, hvilket ikke godt kan tænkes, naar Pløjningen foregik paa Tørland, med mindre denne tog sin Begyndelse ved

Havet. At Sjælland har været landfast med Skaane, er geologisk fastslaaet («Danmarks Tilblivelse»). Tager man for sig et geologisk Landkort fra Istidens Ophør, den saakaldte Alluvialtid, saa fremgaar dette ogsaa tydeligt deraf. Hvor interessant Emnet end kan være, tør jeg dog ikke yderligere lægge Beslag paa Bladets Spalter til Drøftelse deraf, da det i denne Forbindelse synes mig at være af ringe Betydning.

P. A. Andersen,
Lokomotivfører.

Personalia.

²¹/₉ 10.

Død:

Lokomotivfører J. P. Pedersen, Skanderborg

¹/₁₀ 10.

Forfremmet er:

Haandvk. A. Hansen, Aarhus, til Lokomotivfyrbøder i Gjedser

Forflyttede er:

Lokomotivførerne:

J. C. Petersen, Aarhus Ø, til Aarhus H

C. C. Larsen, Esbjerg, til Ribe

C. V. Larsen, Kbh. Ø, til Kbh. G 1

K. T. Florentz, Kbh. Ø, til Kbh. G 1

Navneforandring:

Lokomotivfører A. Hansen, Kbh. G 1, hedder fremtidig A. Högholt

Lokomotivfyrbøder J. K. H. Jensen, Aarhus H, hedder fremtidig J. K. H. Deding

Fotografier fra Kongressen faas hos Fotograf C. Laursen, Højbjergkvarteret pr. Aarhus.

Bytning.

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

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

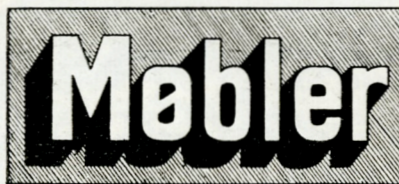
Lokomotivfyrbøder A. Andersen,
Ribe.

En Lokomotivfyrbøder (Gb) kunde ønske at bytte med en Kollega i Jylland.

Billet modtager Red.

Bytning.

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



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

Frederiksborggade 41 (ved Dronn. Louises Bro).

Send os et Brevkort!

Vi anbefaler vort righoldige Lager af Cigarer (ca. 200 forskellige Mærker) og Tobakker til alle mulige Priser, fra billigste til dyreste.

Alle originale danske Mærker fra de store Fabrikker føres paa Lager. Største Udvalg af direkte importerede Cigarer.

Vort kendte Mærke Upman L., Kr. 6,30, roses af alle for Kvalitet og Drøjhed.

Nyt Mærke: Cerut Nr. 14, drøj, lang, vel-smagende, Kr. 3,00 pr. 100.

Bese vort Lager eller ring til Central 117. Varer udbringes over hele Byen. Udenbys portofrit.

E. Krüger & Co.,

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

Kjøbenhavns billigste Guldsmed

er absolut F. Micheelsen
Sønder Boulevard 37

Lokomotivfunktionærer 5 Procent Rabat

Driftige Agenter blandt Foreningens Medlemmer kunne opnaa stor Fortjeneste ved at træde i Forbindelse med en gros Firma i kendte Cigarer og Tobakker.

Billet, mrkt. Bi-Indtægt, modt. Bladets Ekspedition.

SYMASKINER

Symaskinereparationer

billigst og bedst hos

KARL TH. PEDERSEN
Kannikegade 12, Aarhus.

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

MARINE-ROM

Direkte importeret fra St. Croix. Pris 1 Kr. pr. Fl.
Sophus Sørensen, Montanagade 28, Aarhus. Tlf. 2268.

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

CARLSBERG PILSNER

Skotøj i hele Ejendommens 4 Etager.

J. Andersens
Skotøj-Magasin,

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

Provinsordre pr. omgaende og portofrit tilsendt. **DE BILLIGE PRISER** fremkommer ved smaa Drifts-udgifter i Forretningens egen Ejendom, og store, direkte Indkøb og Produktion uden Mellemandlere.

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

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

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

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

Bedste engelske Stoffer. Fint Snit. Moderate Priser.

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

I.G. Brørups Møbelforretning

Tlf. Vester 797y. 31 Dannebrogsgade 31 Kjøbenhavn Tlf. Vester 797y.

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.

Tuborg Pilsner

Danmarks Nationaldrik.

Husk, at Saaler og Flikker **kan** leveres
 paa $\frac{1}{2}$ Time. Kun 1ste Kl.s Materiale.
Brunsgade 8. Telf. 2262. Aarhus.

Tandlægerne

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


Skrædermester Wilh. Theisen
 Istedgade Nr. 71 Mezz.
 1ste Klasses Skræderi
 anbefaler sig til de Herrer Lokomotivmænd




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

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

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.

JØRGEN LARSENS

Skræder-Etablissement
 for elegant

Herre- og Dameskræderi

anbefales Foreningens Medlemmer.

33. Gasværksvej 33. Telef. Vester 2657.



Godsbanekvarterets
 Trikotage-
 & Manufaktur-
 handel,

Sender Boulevard 59, Hj. af Arkonagade,
 er Stedet, hvor de Herrer Lokomotivmænd
 bør gøre deres Indkøb.

Johannes Nielsen. Telefon Vester 1175. V.

Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 34,
 Esbjerg.

Hovedkassereren:

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

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.