



Nr. 24.

17. December 1910.

10. Aarg.

## Moderne Jernbanedrift.

(Fortsat.)

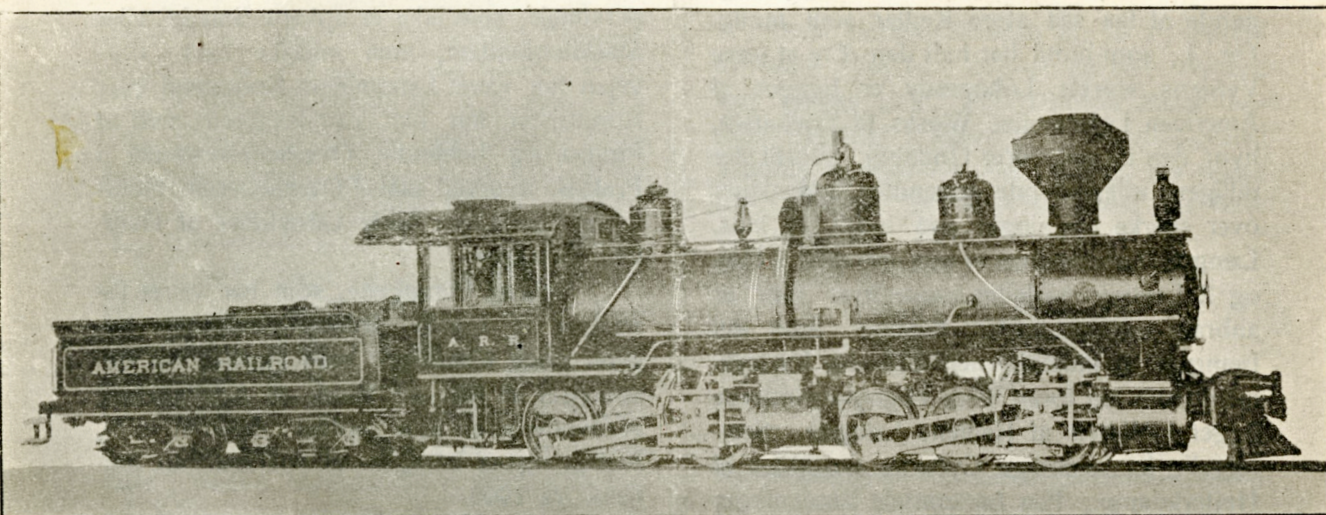


Fig. 2. Mallet Høj- og Lavtrykslokomotiv til Porto Rico. Bladwins Lokomotivfabrik.

Disse Hurtigheder vil forøvrigt heller ikke kunde finde Anvendelse, da Nutidens Banelegemer ikke er baseret derpaa. Tager vi i Betragtning, at der ved de forannævnte Forsøg, som ogsaa omfattede elektriske Lokomotiver med en enkelt 6-akslet Vogn med 50 Siddepladser og en Vægt paa 93 T., maatte anvendes 770 Hk. for at opnaa 150 km. pr. T. mens 200 km. krævede 1700 Hk. vil det være meget tvivlsomt om man med saa store Omkostninger for Øje gaar over

til større Kørehastigheder end de nugældende saa meget mindre som der til saadanne Hastigheder hører særlige Banelegemer som ingen Overkørsler og som kun har yderst svage Kurver. Som Følge deraf vil den fremtidige Udvikling hovedsagelig gaa i Retning af en stigende Trækkeevne.

Det er en Kendsgerning, at Amerikanerne paa Lokomotivindustriens Omraade staar som Nr. 1 af alle Nationer i Særdelighed med Hensyn til Maskinernes gigan-

tiske Udvikling. De gode Resultater, som Mallet Compound Typen havde givet i Europa ved Transporten af svære Godstog paa Strækninger med stærke og lange Stigninger, gav omsider Amerikanerne Anledning til ogsaa at tage Produktionen af disse Maskiner i deres Haand. Siden Begyndelsen af Aaret 1905 til Begyndelsen af 1908 havde Baldwins Lokomotivfabrik solgt 93 og American Lokomotive Co. 7 Malletmaskiner til 8 forskellige Jernbaneselskaber, hvoraf alene 70 faldt paa Great Northern Ry. Co. De indhøstede Erfaringer fra Praxis med disse Lokomotiver lyder overordentlig gunstige og selvfølgelig er Dimensionerne amerikanske (ensbetydende med gigantiske).

I Fig. 1 til 3 samt Lok.-Tid. Nr. 23. f. A., Side 360, og Nr. 2. d. A., Side 21., er gengivet nogle af de vigtigste Typer og hvoraf det synes at have været magtpaaliggende at faa saa store Kedler som mulig. Fig. 1., som hidtil har haft den Ære at være Verdens største Lokomotiv er bygget af American Lokomotive Works til Eriebanen, hvor den nu beforder Godstog, hvortil der tidligere udelukkende anvendtes 2 Maskiner over stærke Stigninger paa indtil 15 kms. Længde. Lokomotivet er forsynet med 2 Høj- og 2 Lavtryksmaskiner, som hver især er anbragt paa en særlig Ramme. Som det fremgaar af Illustrationen befinder Lavtrykcylinderne sig foran mens Højtrykcylinderne ligger i Midten af Kedlens Længde. Selvfølgelig kan samtlige Cylindre omskiftes til Højtrykdamp. Paa horizontale Strækninger kan Maskinen ved en Hastighed af 16 km. pr. Time trække 250 læssede Godsvogne med 10,000 Tons Last. Højtrykcylinderne har en Diameter af 650 m/m og Lavtrykcylinderne 975 m/m. Maskinens Vægt med Tænder udgør 265 Tons og den samlede Længde er 27 Meter. Kedlen har en He-deflade af 570 cm.

Som foran nævnt har denne Maskine allerede maattet vige Pladsen som Nr. 1 idet den, efter hvad der meddeles os, dette Foraar er fremstillet nogle nye Kæmpelokomotiver til *Atchisan Topeka-Santa Fe* Jernbanen, som vi senere skal komme til. En

enkelt af disse vældige Maskiner løber paa 28 Hjul og vejer uden Tænder ikke mindre end 231 Tons og med Tender 350 Tons. Saavidt der skrives skal disse Maskiner være forsynet saavel med Overheder som et Kondensationssystem; ihvert Fald meddeles, at Brændselsforbruget i Sammenligning med de gamle udviser en Besparelse paa ikke mindre end 50 %.

Til Trods for den store Udvikling af Lokomotivindustrien i Amerika er det dog først i de senere Aar at den overhedeede Damp der har fundet Anvendelse paa Lokomotiverne. Den væsentligste Aarsag her til maa dog nærmest, paa enkelte Undtagelser nær, søges i, at det ved de forskellige Jernbaneselskaber hidtil har skortet paa Kendskab og Fortrolighed til dette System iblandt det ledende Personale.

Antagelig har den vigtigste Grund vel nok været, at det derværende Lokomotivpersonale, som ikke er oplærte Smede- eller Maskinarbejdere, men maaske kort i Forvejen har været Landmænd, Købmænd eller Kontorister, har haft Vanskelighed med at forstaa og behandle Overhedehestemet i Praxis, hvorved saavel Overhederens Holdbarhed som den fulde Udnyttelse af Dampen forringes.

Omend Forsøgene, som har været foretagne af mange Jernbaneselskaber, har givet gode Resultater med Hensyn til Besparelser af Kul og Vand, er Anvendelsen af Overhederen kun skredet langsomt frem, hvilket ogsaa fremgaar af efterstaaende Statistik fra 1908:

Jernbaneselskaber	Overhednings-System	Antal af Lokomotiver
Chicago Rock Island and Pacific Ry	Vauclain	1
Pittsburg Chawmut and Northern R. R.	"	1
Central Railway of Brasil	"	2
Chicago and Alton R. R.	"	1
Atchisan Topeka and Santa Fe R. R.	"	49
Central Railroad of Georgia	"	1
Union Pacific Ry	Vaughan Horsey	1
Union Pacific Ry	Union Pacific	1
Canadia Pacific Ry	Vaughan Horsey	173

(Fortsættes.)

## Forskelligt.

Efter en Statistik udarbejdet af Tilsynsraadet for Signal- og Togvæsenet (Black Signal and Train Central Board) i de forenede Stater er i Aaret 1909 9997 km Jernbanelinie bleven forsynede med Bloksignaler, deraf 3296 km med automatiske og 6701 km for Haandkraft. Som Følge deraf udgør Totallængden af Strækningerne med automatiske Blokanlæg i Nordamerika 22,923 km, medens de haandbetjente beløber sig til 82,947, hvilke tilsammen har 137,629 km Spor.

I Forhold hertil udgør de Jernbanestrækninger, over hvilke Statistikken strækker sig, 226,497 km med en Sporlængde af 305,116 km. Man ser altsaa, at der endnu mangler en Del Bloksignaler paa de forskellige amerikanske Strækninger.

Som bekendt løber Godstogene i de forenede Stater ikke efter en bestemt Køreplan, saaledes som Tilfældet er her hjemme, hvormod en særlig Trafikbestyrer (i en dybere Betydning end den hjemlige Benævnelse), *Train Dispatcher* kaldet, fra Sted til Sted giver Befaling til Standsning, Afgang, Ophold for Krydsning og Overhalinger o. s. v. Paa Strækninger af indtil 42,414 km benyttes Telefonen hertil, paa de øvrige Telegrafanlæg. Tredive Jernbaneselskaber kunne rose sig af, at alle deres Strækninger er udrustede med Bloksignaler. De 22,923 km, som det selvvirkende Bloksystem opviser, omfatter 38,217 km Spor og fordeles i 24,380 Blokintervaller, hvorved de forhaandenværende Blokafstande gennemsnitlig bliver 1,57 km. Omtrent 30,000 km af disse Strækninger er indrettede saaledes, at Semaforearmene i Hvilestillingen staar paa „Fri Bane“ og kun stilles paa Stop, naar Strækningen er spærret.

\* \* \*

Det preussiske Jernbaneministerium har udstedt følgende Kundgørelse:

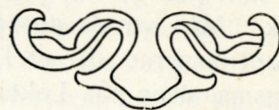
I Tilslutning til Ministeriets Skrivelse af 17. Marts 1910, hvorefter kun de Lokomotivfyrbødere, som stadig og udelukken-

de anvendes som Lokomotivførere i Tjenesten, vil være at betegne som Reserve-lokomotivførere, bestemmer jeg, at denne Betegnelse ogsaa fremtidig vil være at tillægge de Lokomotivfyrbødere, der for det meste benyttes som Lokomotivførere.  
v. Breitenbach.

Som det af disse Linier fremgaar findes der ligesom her i Danmark en stor Del Lokomotivfyrbødere, der uden anden Godtgørelse end den, som er fastsat i Emulumenterne, stadig maa udføre en Lokomotivførers Arbejde. Forhaabentlig staar vi dog for en Afslutning af dette uretfærdige Forhold, ikke gennem en Ændring af Stillingsbetegnelsen, men derimod ved Forfremmelsen til Lokomotivfører —.

\* \* \*

Som tidligere meddelt har en P. Maskine været udstillet i Bryssel og blev belønnet med *Grand prix*. Fhv. Direktør *Busse* har faaet *Diplome d'honneur*, og Maskiningeniør *Wærum* og Maskinbestyrer *Dorph*, der begge har medvirket ved Konstruktionen, har faaet Guldmedaille.



## Uheldet ved Aalborg.

Om Togsammenstødet ved Aalborg den 2. Decbr. og Aarsagen dertil meddeler Bladet »Nordjylland« bl. a.:

Der var sat Stoppsignal for Eksprestoget, og Lokomotivføreren paa den forreste Ekspresmaskine har set det — maaske lidt for sent paa Grund af Taagen. Han satte imidlertid Bremserne i Gang saa betids, at der under almindelige Omstændigheder intet vilde være sket, hvis ikke Skinnerne havde været glatte af Rim. Bremserne stoppede Hju-

lene; men det hjalp ikke. Eksprestoget der kom med en Fart af 70 Kilometer i Timen, fortsatte i »Slæde« med næsten umindsket Fart.

Her kommer det kriminelle Punkt. Det synes, som om intet af de 3 Lokomotiver har haft sine Sandkasser i Orden. Hvis dette havde været Tilfældet, vilde det have været umuligt for Eksprestoget at køre saa langt i »Slæde«, og Hvalpsundtoget kunde heller ikke paa Grund af de glatte Skinner faa tilstrækkelig Fart baglænds.

Føreren paa Eksprestogets forreste Maskine, Steffen Andersen af Frederikshavn, skildres af sine Foresatte som en meget flink og paapasselig Mand, og det synes jo ogsaa, som om han har gjort sin Pligt. Han har imidlertid flere Gange været med, hvor det er gaaet galt, bl. A. ved den store Ulykke i Svendstrup i 1899. Hver Gang har han dog kunnet klare for sig, og han har beholdt sin Stilling.

Saa vel ved Aalborg som ved Oreho ved skete der det samme, at Toget »kørte i Slæde«. Den store Offentlighed læser dette uden at tillægge det videre Opmærksomhed, men for Lokomotivpersonalet der i saadanne Tilfælde staar aldeles hjælpeløse, har dette sin uhyggelige og alvorlige Side med Hensyn til Driftssikkerheden. Disse Uheld vilde have været afværget eller dog betydeligt svækkede i deres Virkning, saafremt vore Lokomotiver var udstyrede med Sandkasser der altid funktionerede i det givne Øjeblik. Man ser da ogsaa, at Tyskerne og Amerikanerne der er Pionererne og Foregangsmændene paa Lokomotivbygningens Omraade, konservativt holder paa Sandkassens Anbringelse paa Ryggen af Kedlen. Som vi før har hævdet her i Bladet, har vor afgaaede Direktør, der ellers havde saa praktisk et Blik, ladet det æstetiske gaa forud for det praktiske.

Naar »Nordjylland« derfor anfører at Sandkassen ikke var i Orden, *kan* det have sin Rimelighed, thi selv om de passes nok saa omhyggeligt haves der adskillige Eksempler paa, at de svigter i det afgørende Øjeblik.

Det synes som om det skyldes et Sømmenspil at Tilfældigheder, men et Spørgsmaal der ikke maa lades ude af Betragtning i dette for Lokomotivfører Steffen Andersen saa beklagelige Uheld er dette: hvor-

for var der ikke ind til et saa stærkt trafikeret Station udlagt Knaldsignaler?

Som bekendt blev der paa den forrige Aars Finanslov bevilget 200,000 Kr. til Knaldsignaler Udlægning, hvorfor benytttes ikke det for os saa vigtige Signal i større Udstrækning?

Naturligvis er Lokf. Andersen den direkte Aarsag til Uheldet; men indirekte har Aalborg Station sin Del af Skylden, idet den i Mødstrid med Ordre 175 5. St. Serie G. har rangeret i et ventet Togs Togvej. Ordren skulde yde Sikkerhed mod, at selv om Togene i usigtbart Vejr løber for langt, ikke kunne afstedkomme Uheld; men som saa mange andre Ordre fører den en ret upaaagtet Tilværelse, og drages kun frem i Dagslyset »paa dertil given Anledning«.

At køre ind for »Stop« er halsløs Gerning for en Lokomotivfører: men under de foreliggende Omstændigheder har Auditøren, der har Sagen til Undersøgelse, at meddele Offentligheden »at han *ikke* vil indstille den anerkendt dygtig Lokfører. Andersen til Afsked«.

*Red.*

---

## Dansk Lokomotivmands-Forbund.

---

Paa D. L. & L. F.s Generalforsamling i Marts 1909 fremsatte Lokf. M. Mortensen, Esbjerg Tanken om Oprettelsen af et »Dansk Lokomotivmands-Forbund«.

Forslagsstillerens Hensigt var den, at knytte en fast Forbindelse mellem samtlige Lokomotivmænd i Danmark, til Værn om fælles faglige og økonomiske Interesser, der er de samme hvadenten man er knyttet til Stats- eller Privatbanerne. Tillige vil man virke for at faa Medbestemmelsesret ved Forhold der i særlig Grad vedrører Forbundets Medlemmer.

Forslagsstilleren havde den Tilfredsstillelse at finde udelt Tilstutning paa D. L. & L. F.s Generalforsamling. Der nedsattes et Udvalg, der kom til at bestaa af Formanden for D. L. & L. F. Lokf. Christensen, Esbjerg, Formanden for »Danske Pri-

vatbaners Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder Forening« Lokf. Ingemann Jensen, Aalborg, Lokf. H. Christiansen, Aarhus-Hammel, Lokf. M. Mortensen, Esbjerg og Lokf. P. Hansen, Gjedser.

Lovudkastet har følgende Ordlyd:

Forbundet bestaar af de to Foreninger, D. L. & L. F. og D. P. L. & L. F. i Tilslutning til »Nordisk Lokomotivmands-Forbund.

Til Fællesorgan for »Dansk Lokomotivmandsforbund« antoges »Dansk Lokomotiv Tidende«

Forbundet bestaar af et Forretningsudvalg, der vælges i *lige* Antal fra hver Forening, uanset disses Medlemstal.

Forretningsudvalget bestaar af en Forretningsfører, og der vælges af de to Foreningers Hovedbestyrelse et *lige* stort Antal Medlemmer til Forretningsudvalget. Dis- ses Antal fastsættes efter den konstituerende Generalforsamlings nærmere Bestem- melser.

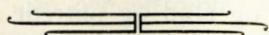
Forbundet vil ikke faa nogen Indfly- delse paa de respektive Foreningers *indre* organisatoriske Anliggender, men derimod paa alle Forhold, der vedrører Standen ud- adtil.

Kongressen bestaar af Delegerede fra de 2 Foreninger, og vælges i samme Antal, som der vælges i Henhold til de aarlige Generalforsamlinger.

Administrationsudgifterne fordeles paa de 2 Foreninger i Forhold til Medlems- tallet.

Disse Bestemmelser er nu godkendt af saavel D. L. & L. F. som D. P. L. & L. F., og dermed er »Dansk Lokomotiv- mands-Forbund« en Kendsgerning.

Lad os derfor haabe — og at enhver Dansk Lokomotivmand, efter bedste Evne medvirker til, — at dette maa være Begyn- delsen til en mere indgaaende Forstaaelse mellem Danmarks Lokomotivmænd.



## Der brænder en Ild — — —

af Xenius Rostock.

Gjedser-Ekspressen buldrede frem over Masnedøbroen og tog fat paa at indhente den halvanden Time, den var forsinket fra Berlin.

Det store Train vaklede klappende hen over Sporskifternes indviklede Skinnenet i Masnedund, bugtede sig frem mellem de talrige smaa nummererede Lygter, der stod spredte over Stationspladsen, samlede efter- haanden sammen paa Vægten af de store Waggoner og gled langsomt ind gennem Vordingborg, hvor Lysene begyndte at blinke frem i Skumringen. Hjulene hamrede tungt over Skinnestødene, først langsommelige, sejge, blev saa efterhaanden korte og skarpe, smældede hurtigt efter hinanden og gled til sidst over i en uafbrudt Kæde af rappe, taktfaste Klip-Klap.

Lokomotivføreren lod Maskinen »stræk- ke ud«, og Toget lagde sig duvende frem i Farten.

»Naa, det var da godt, vi kunde be- gynde at faa en Ende paa det,« sagde Fyr- bøderen og lukkede Fyrdøren op. Skæret fra Fyret slog ud og forgyldte hans gamle Støvler og Bukserne med helt op til Knæene.

»Giv den bare et godt Plaster,« sagde Lokomotivføreren, bøjede sig lidt til venstre og saa paa Manometeret stadig med den ene Haand paa Styringen. Saa rettede han sig og fæstede sit Blik fremefter gennem Vinduet.

»Javel, Mester! Den skal faa, hvad den har godt af, ikke Tale om den Ting.« Og Fyrbøderen skovlede Kul paa med rask Haandelag og snakkede væk imens. Han var i stort Humør i Dag, for nu var det 3 Aar siden, han havde haft fri paa en Juleaften. Naar de nu kom til Kjøbenhavn og havde faaet Maskinen i Hus, saa var han færdig for i Dag og kunde holde Jul lige til i Overmorgen.

»Fa'en sla' mig,« sagde han og smæk- kede Fyrdøren i, »nu kan den sgu' nyse et Stykke Vej med den Ration. Men man

skulde vel ellers ikke bande paa en højhellig Aften, skulde jeg mene; men bliver vi ved med den Fart, kan vi jo nok naa at komme hjem som et bedre Menneske. Hvad siger vi til en lille Kaffetaar, Mester?»

Lokomotivføreren svarede ikke. Han var nok i det tavse Hjørne i Dag, han stod og puttede sig stiltørdigt med sine egne Affærer; men det formaaede ikke at lægge nogen Dæmper paa Fyrbøderens gode Humør.

De var rystet godt nok sammen i Tidens Løb, de to, med samt deres Vaner; gennem tykt og tyndt havde de faret Side om Side i Aar og Dag uden at tage for meget Hensyn til hinanden, og det befordrer Fortroligheden.

Fyrbøderen stillede Kaffekanden frem og satte sig derefter hen paa sin Kasse og begyndte at vaske Kopperne af i en Spand Vand. Han havde altid været Kok her paa Lokomotivet og befandt sig rigtig godt derved.

»Det er en gevaldig Tøs, det er bleven til imidlertid, Jensine mener jeg,« snakkede han videre imens uden at bryde sig om, om der var nogen, der hørte det eller ej. Alle hans Tanker var ilet forud for Toget og var allerede hjemme. »Der er en farlig Staahej med hende til enhver Tid, især efter at hun er begyndt at gaa i Skole. Og hvad skal man gøre ved hende, vel? Stoppe Munden paa hende kan man jo ikke saadan lige. Ja, man har i Grunden et stort Ansvar med saadanne Unger; men paa den anden Side mener jeg nu ogsaa, at man har stor.....«

»Vi faar vist mere Sne endnu,« sagde Lokomotivføreren og kiggede ud til Siden, »De kommer til at gaa ud og se efter venstre Drivstang, Gravesen, jeg synes ikke, den gaar rigtig godt efter den Omgang, den fik sig med Tog 73.«

Fyrbøderen mukkede lidt; men det var ikke saa meget, fordi han skulde ud nu. Nej, men hvad gik der af hans Mester, Niels Warming, i Dag? Stod han ikke der og var i daarligt Lune paa en højhellig Aften? Fyrbøderen tog sin Smørekande og entrede ud paa Barrieren. Trækken og Farten bulede hans blaa Trøje op.

»Se efter Frontlanternen med det samme,« sagde Lokomotivføreren, »men pas paa derude, der er glat i den Frost!«

Det begyndte at mørkne.

Niels Warming stod med Haanden paa Dobbeltjektoren og følte ustandselig Maskinens Puls ryste igennem sig. Han stirrede hvast fremefter og fulgte Skinnernes Paralleler, som svandt bort under ham. Af og til strøg han sig over Øjnene eller bøjede sig frem for at tørre Sneen af Ruden. Landskabet skyllede forbi udenfor i en graa Strøm. Luften for buldrende forbi Huset.

»Igen Juleaften,« sagde Niels Warming halvhøjt og rystede paa Hovedet. Pludselig faldt der ham noget ind. Han bøjede sig ud over Sideseljlet og saa tilbage ned langs de oplyste Vogne. Han lyttede til Hjulenes Brummen og saa Vognene duve i deres Fjedre.

»Storartede og magelige Vogne, dem,« brummede han, »for Folk, som kommer langvejs fra.....«

Han blev opmærksom paa de lyse Felter fra Kuperuderne, som drog afsted i en lang Række nede paa den snedækte Skraaning. I et af dem saa han Skyggen af et Barn med begge Arme rakt i Vejret. Niels Warming følte en underlig Hede skylle igennem sig; han smilede ganske lidt — den stod nok op paa Bænken derinde, den lille Rad, med Næsen trykket mod Ruden..

»Nu sner det rigtig godt igen,« raabte Fyrbøderen ovre paa den anden Side og entrede ind efter sin Runde, »men lad det bare sne, saa faar vi da rigtig Julevejr en Gang igen. Sig mig forresten, Mester, lagde De Mærke til den Dame, som kom op dernede fra Færgen? Hun havde en lille Pige ved Haanden. Tror De, saadan en Kaabe er dyr, som den Tøsen havde paa? Saa De dem ikke? Saadan en Kaabe var lige noget at komme hjem med til Jensine.«

Lokomotivføreren havde vendt sig om mod ham og stod og stirrede ham aandsfraværende ind i Ansigtet.

»Hvorfor er De saa traurig i Dag, Mester? Er det saa rent skrælt med Humøret?«

»Hvordan saa den Dame ud?« spurgte Warming.

»Ja, det husker jeg ikke. Det var Pige-barnet, der interesserede mig — saadan en Kaabe, hun havde paa, forstaar De, rød Fløjels.....«

»Ved De hvad, forresten, det er alligevel et Fandens dejligt Bryderi, man har med saadan et lille Stykke Menneske, hvad siger De?«

»Hold nu inde med Skydningen,« sagde Niels Warming pludselig og vendte sig brat om.

Og i samme Nu kom Fyrbøderen i Tanke om hele Aarsagen til Mesters mærkelige Adfærd. Ja vist saa, hele den gamle, uglemmelige Historie med hans eget Pige-barn, ork Gud ja, at han saa rent havde glemmt det....

Gravesen drejede kejtet paa sig, brummede i Skæget og vidste ikke, hvor han skulde se hen.

Han nærmede sig atter Niels Warming og sagde: »Godt Ord igen, Mester,« og vidste ikke, hvorledes han skulde trøste ham. »Det er jo sandt, ja, det er Juleaften. Og jeg ved jo meget godt, at den er en af de værste for Dem, men bare op med Humøret, hvad der saa siden sker.«

»Ja vist saa, det er godt,« sagde Warming og smilte lidt af den andens Iver, »lad os nu bare ikke tale mere om det.«

Men selv kunde han ikke lade være at tænke derpaa.

Og mens Toget for afsted for fuld Fart gennem Mørket, som var trukket sammen derude og nu stod med sine sorte Vægge skraat op til Siderne, saa det saa ud, som om man for frem paa Bunden af en milelang Kanal, mens Dampen hvislede rundt omkring, og Maskineriet tordnende tog til Genmæle under ham, stod Niels Warming paa Platformen med Haanden paa Vacuumbremsen, stirrende ud gennem Ruden foran sig i et rygende Sus af Tanker og Minder om den ensomme og haabforladte Jul for Aar tilbage, hvor han mistede alt, den Aften, som altid og bestandig blev ved at være lige nær trods Aarene.

De grønne Signalblus pilkede sig frem

forude i Mørket som smaa bitte Lysprikker, voksede, kom nærmere og forsvandt.

Aah, alle disse Farter stadig med den samme Tanke, om hvad han vilde have gjort den Gang, hvis han bare vidste, at Mary sad i Toget bag ham!

Ikke en Time paa Dagen eller Natten havde han, hvor han ikke tænkte paa det. Men Juleaften især. Juleaften i alle 7 Aar var det vendt tilbage stærkere og stærkere.

Han huskede det nu igen — —

Trak han i Fløjten, forbandt der sig straks et Minde dermed fra en anden Gang. Lagde han Haanden paa Bremsen, syntes han, det var for at standse Toget og begynde at lede efter hende i Kupeerne. Saa han paa Vandstandsglassene, fik han næsten Taarer i Øjnene af at tænke paa Marys barnlige Glæde over at se Vandsøjlen hoppe op og ned derinde.

Og nu Sneen!

Det var fire Aar siden, det havde sneet paa en Juleaften, og det bragte ham bare saa meget nærmere til den Gang.

Det var i Aften netop 7 Aar siden, Niels Warming og hans Hustru sad hjemme og ventede paa, at Mary skulde komme. Om Formiddagen havde hun klædt sig fint paa og var gaaet ud for at købe, havde hun sagt til Moderen og set hemmelighedsfuld ud, som man jo altid gør ved Juletid, hvor ingensomhelst maa faa noget vide.

Klokken var over 7, og hun var endnu ikke kommen.

Niels og Karen skiftedes til at være vred. Bandsat, at Gaasen skulde staa der og blive kold, — bare der ikke var tilstødt hende noget? Det forekom pludselig Moderen, at Mary havde set saa underligt paa hende, da hun gik, og hun havde kysset hende.... naa, ja, det gjorde hun forresten altid, det kære Barn, vist gjorde hun saa. Men hvorfor spurgte hun gentagne Gange, om Fa'r kørte 11<sup>05</sup>? Hun vidste jo meget godt, at han havde Fridag. Det var jo først, efter at hun var gaaet, at Niels fik Bud om, at han alligevel maatte ud paa en Tur. —

De saa paa hinanden over Bordet, og ingen at dem vilde være ved, at der sad

dem en Klemme over Brystet, kanske det bare var af Sult.

»Man hører jo saa meget,« sagde Karen og gik til Vinduet for tyvende Gang for at se efter Vejret.

»Sludder og Vrøvl ja,« sagde Niels, og blev selv ophidset af Tonefaldet.

Saa kom Postbudet, og han havde Brev med fra Mary.

Længe stod Karen med det i Haanden, saa først paa Skriften, som hun kendte, og saa over paa Niels og saa paa Skriften igen. Hun rystede paa Hænderne og turde ikke lukke det op. Niels blev gal i Hovedet, og der kom med eet en underlig Angst over ham.

Saa brækkede han Brevet.

Og deri stod saa bare det eneste, som de havde stirret paa og grundet paa og aldrig rigtig kunnet begribe —: at Mary alligevel havde forlovet sig med en fremmed Ingeniør, som hun havde truffet ovre i Maskinhallen, naar hun var derovre for at se efter Fa'r. Hun havde ikke turdet fortælle det hverken til Fa'r eller Mo'r, for det var saa underligt, og det var kommen saa pludseligt, og hun var ogsaa bange for, at de skulde have hørt noget om ham, som de ikke kunde lide; men de skulde bare tro hende, at han var saa god, saa god, og han elskede hende, og nu var hun rejst med ham, og de skulde giftes, og om mange Aar, naar Fa'r og Mo'r havde tilgivet hende, vilde hun komme tilbage til dem med ham.

Tiden var gaaet, og Niels og Karen havde levet barnløs videre i Ensomhed og Sorg.

»Om mange Aar, naar Fa'r og Mo'r har tilgivet mig...« Ak Gud ja, Dagen efter var det jo allerede mange Aar siden, og alligevel kom hun ikke. Hver Gang Niels kom hjem, saa hun spørgende paa ham, og naar han gik, nikkede de til hinanden og tænkte igen paa, at der skulde sendes Telegram til ham, hvis hun kom. De talte ikke mere om det.

Men naar Niels stod paa sit Lokomotiv, tænkte han bittert paa det han bagefter havde faaet at vide: at han selv havde ført

det Tog om Formiddagen, hvormed de To var rejst ud af Landet!

Og det var næsten det værste for Niels.

Der laa ligesom en Skyld hos ham der, syntes han. Og flere Gange havde han grebet sig i at gaa og kigge ind i Kupeerne inden han kørte fra Byen — som om han kunde gøre det godt endnu.

Niels holdt ikke rigtigt af at være hjemme mere. Der var for meget, der trykkede. Karen gik tyst og afdød omkring og græmmede sig, og Niels forstod sig ikke paa at trøste. Naar Mary kunde gøre det, hun havde gjort, saa fortjente hun ikke bedre end at man glemte hende, sagde han, men han kunde alligevel ikke finde tilstrækkelig Stimulans i den Paastand, og saa gjorde han sig gal i Hovedet og gik sin Vej, for noget skulde der jo stilles op.

Og saa søgte han Trøsten paa sit Lokomotiv. Mange Gange havde han ladet en Kammerat faa sin Fridag, blot for at være ude. I Løbet af et Par Aar var han bleven bekendt som en ualmindelig sikker og paalidelig Lokomotivfører.

Naar han stod paa sin Maskine og Farten og Vejret rasede om ham, saa fik han Ro. Al Stilhed var bleven ham en Lidelse. Først naar han følte Maskinen ryste af Spænding, rejste hans Nerver og Muskler sig af den slappe Bæven og stivnede til Staal. Det var ham som om han skulde køre noget ind, som om der var eet bestemt Maal dermed, for ham alene. Undertiden forekom det ham, at han skulde Jorden om for at naa det.

Og om Nætterne, naar Virkeligheden viskedes ud og haledes bort i sorte forrevne Flager udenfor, naar Mørket derude over Landet flyttede Horisonten lige ind paa Livet af ham, saa gik der Feber og alle Muligheder i hans Blod og han lod staa til. Han hæftede sit Blik stift frem, Øjnene blev hede og store i deres Huler og han saa langt.

Niels blev sikker i de lange Nætter.

Derfor holdt han mest af dem.

Men i Aften vilde det ikke komme. Der havde sat sig en fjollet Ide fast i hans Hovede, og blev ved at sidde og splitte



ham ad: hvis hun nu var med i Aften! Han vidste ikke selv, hvor han havde den Tanke fra, men før, da han saa ned langs Toget, var der noget ved en af Waggonerne, der havde faaet det til at sitre saa underligt i ham. Han følte det næsten som en Slags Frygt eller som Skyggen af noget, der var bag ham. Hvis hun var med!

Hjulene tog det:

Hvis hun var med — hvis hun var med!

Ustandselig huggede det under ham. Han forsøgte at komme uden om det, prøvede paa at tænke paa noget andet — men det kom igen.

De passerede Næstved i fuld Fart. Luften smældede glammende ind mod Stationsbygningerne og tilbage igen, sugedes buldrende sammen over Toget i en Hvirvel af Røg.

Sneen faldt tæt.

Ude fra Øst kom den fygende ind over det flade Land og rejste høje, hvide Spiraler paa Banelegemet. I Skæret fra Lanteren foran lignede de høje Skikkelser i hvide Gevandter, der svajede frem mellem Skinnerne i fejende Dans.

»Bare vi naar frem gennem al den Sne,« sagde Lokomotivføreren.

Fyrbøder Gravesen hørte det ikke. Han sad paa sin Kasse og halvsov.

En Gang imellem gik der et Ryk gennem Lokomotivet, som om det hoppede op fra Skinnerne, og Hjulene hvinede. Niels Warming saa paa Manometret; det var sunket lidt.

»Øs mere Kul paa, Gravesen,« raabte han til Fyrbøderen og lukkede samtidig højere op for Dampen. »Vi maa have sat Trykket op. Hjulene begynder at klikke paa de frosne Spor.«

Gravesen tumlede op.

»Javel, Mester. Den gaar jo ellers storartet. Var det Køge? Saa er vi jo snart inde. Hvad er Klokken?«

Fyrbøderen slog Fyrdøren op og kastede Kul ind. Ildskæret rejste en lysende Skærm bag dem højt op i Luften, hvor Røgen sortere end Mørket drog afsted bagud.

Pludselig skingrede Fløjten.

Regulatoren lukkedes med et Smæld. Et hvidt Vræl af Damp for ud.

»Nødbremsen!« raabte Lokomotivføreren og lagde samtidig Bremsehaandtaget ned saa hele Maskinen rystede. Dampen foer brølende ud, Hjulene hvinede højt paa Skinnerne. Waggonerne trykkede med hele deres Vægt mod Bagperronens Buffer og pressede Lokomotivet fremad, men kun nogle faa Alen, saa standsede det med et Ryk og slyngede alle Vognene tilbage igen saa Koblingerne klang.

Togføreren kom ud af sin Kupe. Waggon-dørene blev larmende revet op ned langs hele Toget, Passagererne sprang ned paa Strækningen og begyndte, raabende og spørgende, at løbe op langs Vognrækken.

»Hvad er der paa Færde? Er der nogen kørt over? Hvem har trukket i Bremsen?«

Man trængte frem mod en aabenstaaende 1. Kl. Kupe i en af de forreste Vogne.

»Hun løber derhenne. Stop hende!« raabte en lille, fed og ivrig Herre og svingene med Armene i Luften. »Hun kom fra den Kupe. Det er hende, der har trukket i Bremsen.«

En høj mørk Dame for forvildet og søgende omkring neden for Skraaningen. Sneen gik hende højt op om Anklerne.

»Find hende. Kør tilbage. Hjælp mig,« raabte hun. »Min lille Pige er faldet ud. Det maa ikke være ret langt herfra.«

Konduktørerne kom til med deres Lygter og begyndte at afsøge Grøftekanterne.

Damen blev staaende lidt og tog sig til Hovedet med begge Hænder. Hun var ude af sig selv af Angst. Hun vendte og drejede sig og søgte om sig, indtil hun fuldstændig mistede al Orienteringsevne og begyndte at løbe i modsat Retning op mod Lokomotivet. Oppe ved den forreste Vogn løb hun paa Togføreren.

»Aa, De maa hjælpe mig. Hører De. Det kan ikke være langt herfra. Jeg sad og blundede lidt, og da jeg slog Øjnene op, saa jeg, at Døren stod aaben og min lille Pige var væk. Bare hun ikke har slaaet sig ihel, aah Gud, bare hun . . .«

Pludselig udstødte hun et højt Skrig og tumlede et Par Skridt frem:

»Fa'r!«

Niels Warming var hoppet ned fra Lokomotivet og kommen hen til den lille Gruppe. Det gav et Sæt i ham, han sprat i Knæ. Mary trængte sig ind til ham, grædende og stønnende:

»Skynd Dig Fa'r, skynd Dig. Det er min lille Pige, det er lille Karen.«

Et Øjeblik sortnede det for Niels' Øjne.

Dybt nede i ham var det som brast der et aargammelt Dække, og en vild Strøm af Fryd slog ud i ham. Paa et Sekund brød aarelange Savn og Bekymringer op og forsvandt. Et sejlivet Haab rejste sig pludselig fra sit trange Leje og blev til Visshed i det ene Ord: »Ja«, som brølende for ham ud af Munden. Han greb om Mary med begge Hænder, løftede hende til Side, og for afsted ned langs Toget,

»Her! her!« raabte flere Stemmer og man stimlede sammen udenfor en Kupe, hvor en lille Pige i rød Fløjels Kaabe stod oppe i Døren og græd og kaldte paa sin Mo'r.

Og saa opløste det hele sig i Ingenting:

Den lille Pige havde staaet og pillet ved Laasen og Døren var gaaet op efter at hun havde vendt sig om, og ganske stille, for at Mo'r ikke skulde opdage det, havde hun puttet sig langt ind i den store Plaid, der laa paa Sædet og trukket den helt op om Hovedet for saa kunde Mo'r naturligvis slet ikke begribe, hvor hun var bleven af, naar hun laa der ganske musestille, som en stor Pakke Sager.

De opskræmte Passagerer søgte tilbage til deres Kupeer, halvt ærgerlige over den Bagatel, og Toget satte sig lidt efter langsomt i Bevægelse.

Mary vilde absolut have siddet oppe paa Lokomotivet hos sin Fa'r Resten af Vejen, og Gravesen havde allerede begyndt at pudse sin Kasse op til Pigen med den røde Kaabe — men det kunde naturligvis slet ikke lade sig gøre.

»Saa Gravesen,« sagde Lokomotivfø-

reren. »Nu gælder det om at komme fremad og det i en Fart. Satans ogsaa, hvad, alle de Forsinkelser vi har i Dag.«

Fyrbøderen lo saa lunt og syntes ogsaa det var en rent forbandet Historie dette her, men det gik jo nok endda.

Og han havde Ret.

Toget for frem i en Glorie af Funker og fygende Sne. Milene fløj. Stationerne blev passeret i et Glimt. Det var knapt nok, at Niels gav sig Tid til at mindske Farten gennem Roskilde.

»Føj for den gnistrende Ulykke, nu skær den,« sagde Gravesen, og deri laa hele hans Lykønskning til Mester.

Og Mester forstod det saa godt, for han var med et bleven saa lydhør. Maaske var det Farten, der tudede ham Ørene fulde af Humør. Og saa stod han og sang paa en Gang: »Der brænder en Ild, der brænder en Ild, den brænder i tusinde Flammer.« Hvor Fanden havde han faaet fat i det Sludder fra lige paa en Gang? Maaske var det bare fordi det passede saa i godt Takten.

»Javistsaa,« sagde Gravesen. »Eller ogsaa er det noget med en flammerød Kaabe, der staar i Hovedet.« — —

Da de kom til København sprang Niels ned fra Lokomotivet og løb hen til Mary.

»Gaa I nu bare hjem til Mo'r,« sagde han. »Men pas paa, at I ikke skræmmer hendes gamle Liv af hende. Jeg kommer saasnart vi har faaet Maskinen over i Remisen.«

Men Gravesen havde pludselig faaet god Tid og skulde nok besørge det. »Stik De bare af,« sagde han og vinkede med Haanden, »nu har De været fra 'en-a i syv Aar, og jeg var til Juletræ i Forfjor, saa jeg klarer mig nok. Farvel og glædelig Jul, De - gamle — Bedstefa'r!«

Bedstefa'r! Ja, det var jo lige netop det, han var, kom han i Tanke om, og derfor hævnedes Niels sig ogsaa forsvarligt ved at trykke det lille Asen, der var Skyld i det, ind til sig, lige saa snart han kom inden for Døren hjemme og saa hende staa oprejst med Støvler paa oppe i den grønne Plyschessofa, hvor han selv, Gud hjælpe ham, aldrig fik Lov til at sidde, uden han

havde sine nye Bukser paa, og det endda kun naar der var lagt et Klæde over. Nu havde han aldrig kendt Mage! Og der var ikke en, der sagde noget til det.

Karen sad himmelfalden ret op og ned paa en Stol med Hænderne i Skødet og sagde: »Herregud!« rystede paa Hovedet — som om hun pludselig følte sig forpligtet til at have Gammelkonemanerer — og lyttede med Taarer i Øjnene til Mary, som sad foran hende i en utrolig udenlandsk og fin Kjole og fortalte og spurgte og fortalte igen om George, hendes Mand, som snart kom til Kjøbenhavn, hvor han skulde anlægge en Tunnel, og saa blev de her maaske med det samme.

Niels blev staaende et Øjeblik midt paa Gulvet med Barnet paa Armene. Der var stærke Følelser oppe i ham. Han følte Trang til at gøre noget kolossalt.

Men Stedet var ikke til det.

Der taltes et nyt Sprog i Stuen, et spædt et med Triller i, og Niels satte sig overvældet ned og hørte efter.

(Eftertryk forbydes). *Xenius Rostock.*

---



---

## D. L. & L. F.

---

**D'hr. Afd.-Kasserere, der endnu ikke har rekvireret Mærker svarende til Aarskontingentet, bedes snarest indhente det forsømte.**

**Hovedkassereren.**

\* \* \*

### Struer Afdeling

holdt Møde d. 26/11 om event. Julefest. Det vedtoges at afholde Juletræ og Bal i Januar à 1 Kr. pr. Medlem, og Foreningen tilskød 50 Kr.

Formanden foreslog at vælge 1 Mand og give ham frie Hænder indenfor de vedtagne Grænser. Forkastedes.

Derefter valgtes Lokf. Andersen  
— Rasmussen  
Lokfb. Hansen

*Viggo Gundel.*

I den forløbne Maaned er Afd.s nye Reserveværelser tagne i Brug; begge er lyse og rummelige, forsynede med nyt Inventar i lysmalet Egetræ. Endvidere har Maskinbestyrer Dorph sørget for et særskilt Vaskeværelse for Lok.personalet. Det er forsynet med 4 Porcellænskummer med Haner for koldt og varmt Vand og Spejl over hver Kumme, Knagerække og Ryglænsbænk, saa Afklædningen kan foregaa i Værelset, hvorved adskillige Forkølelser og dermed Sygemeldinger vil undgaa. Endvidere ternet Flisegulv og Porcellænsfliser op ad Væggene.

Ifald der til næste Aar kunde blive Raad til et W. C. i Stedet for de nuv. C. uden W., vilde Struer staa som et smukt og ubetinget Nr. 1 blandt Depoterne.

*V. G.*

---



---

## Spørgsmaal og Svar.

---

Faar en Lokfb. paa B Sats ved eventuel Bytning til Kjøbenhavn *straks* udbetalt Lønforskellen mellem A og B Sats?

Sv.

Ja! (Se Lønningslovens § 4.)

Faar en Lokfb. ved Forfremmelse til Fører *med Station i Kjøbenhavn* paa 12-Aarsdagen for sin Ansættelse en Lønning af 20,010 Kr.?

Sv.

Ja! (Se § 5 og 6.)

Hvorledes forløber Sagen om Rangerførernes Forfremmelse?

+ K.

Sv.

Der er i Aar som foregaaende Aar udarbejdet en Statistik over Antallet af rangerende Lokfb. Denne indsendes til Ministeriet.

Naar der ikke i det kommende Finansaar er forlængt Førere, maa det antagelig tilskrives den ved Direktørskiftet skabte Situation, der har haft en vis Indflydelse herpaa. Forhaabentlig vil vi paa næste Finanslov se vore Ønsker opfyldte.

*Red.*

#### *Godtgørelse for Tjenesterejser.*

Da der indenfor de forskellige Maskinkredse synes at herske Uoverensstemmelse om dette Spørgsmaal, tillader jeg mig at forespørge den ærede Redaktion, om en Lokomotivfyrbøder, der forfremmes til Lokomotivfører i et fremmed Depot, er berettiget til at fordrø Godtgørelse (Kilometerbetaling) for Tjenesterejse fra det hidtidige til det nuværende Opholdsdepot?

*Sv.*

Der kan ikke tilstaaes en Tjenestemand særskilt Godtgørelse for den Rejse, som han ved permanent Forflyttelse regelmæssigt maa foretage for at tiltræde sin nye Stilling.

## Lokomotiv-Hygiejne.

Allerede Stephenson, det moderne Damplokomotivs Fader, anerkendte Lokomotivførers store Ansvar, og arbejdede paa i enhver Henseende at lette ham Arbejdet.

Dog er det først forbeholdt Nutiden at byde Forbedringer, som kan befordre Lokførernes og Fyrbødernes Sundhed og Arbejdsevne.

Enhver Fordel, der bydes Lokføreren, sætter ham i Stand til at anvende større Omhu paa det ham betroede Tog, altsaa vort Liv og Gods.

*Hvorfor sidder Lokføreren ikke?* Vi vilde dog ikke byde en Automobilfører at staa op under Kørselen.

Tidsskriftet for tysk Jernbaneforvaltningers Forening foreslaar, at anbringe Side-Apparater paa Lokomotivet.

Ligeledes vil med Tiden Førerhuset blive saaledes forbedret at saavel Straalevarmen fra Kedlen som Trækvinden fra den aabne Bagside bortfalder.

Ovenstaaende har staaet i et tysk Dagblad; desværre var det her afrevet.

Sammenlignet med Udlandet staaer Danmark i nævnte Henseende langt tilbage.

Vore G. Maskiner ere slemme ved Personalets Helbred, idet Sidevæggen ikke nær dækker Førers Side, og i saavel Gulv som Vægge er der mange tildels unødvendige store Huller, som forøger Trækken.

Det i de senere Aar indførte »Topsejl« har forhindret en Del Sidetræk; men til Gengæld forøget Trækket ned om Benene. Paa I. og K. Maskinen fik vi en god og rummelig Fyrplads, og Føreren fik den Fordel, at sidde *ret* for Udsigtsvinduet; men de senere D. Maskiner repræsenterer en ligesaa sørgelig som for Personalets Helbred uheldig Tilbagegang, idet Skærmen ikke dækker Førers Side, og der ligesom paa de gamle Maskiner er Sæde paa Sidevæggen. Det maa vel næppe have frembudt tekniske Umuligheder at have forlænget Maskinen  $\frac{1}{2}$  Meter, var det sket, havde den staaet lige højt i alle Henseender.

Paa P. Maskinen er der for første Gang herhjemme anbragt et Stykke fast Bagvæg, desværre er det en Del smallere end den bevægelige Bagvæg, der er anbragt paa ældre tyske Maskiner. Ligeledes er der som nyt anbragt et skraat Forvindue, om det i Længden vil være heldigt for Personalets Øjne er tvivlsomt.

Frankrig staaer for en Del Maskiner som en smukt Nr. 1, idet der ikke alene er fast Bagvæg, men tillige Sidevæg ind mod Fyrpladsen, hvorved Føreren er dækket ikke alene for Træk og Kulstøv, men tillige ved Blænding af Sidevinduet, tillige mod Lysskæret fra Fyret. Imellem de to Sidevægge er anbragt en polstret »Lænestol«, og da Regulatorhaandtaget ligger vandret, kan Føreren under alle Forhold sidde ned.

Idealet maa siges at være naaet af Eksprestogsmaskinerne der kører paa Midelhavsruuten, der er Siderne overbyggede; og Førerpladsen anbragt foran, vistnok de eneste i Evropa.

Paa flere danske Maskiner er Udkigget under Fyringen ret illusorisk, da Genskinnet paa Grund af Fyrpladsens blanke Farver er saa stærkt, at det er umuligt at se ud. Det vilde være ønskeligt, om en Fyrplads forsøgsvis blev malet med matte Farver, for at Forskellen kunde bedømmes; det vil næppe være saa smukt; men blev Udkigget forbedret, var det endelig en Biting.

Viggo Gundel.

## Tandlægerne

**Frøken Maria Bøving og Frk. Margrethe Mose**

Vesterbrogade 66<sup>2</sup> Kbhavn. Telefon Vester 159y

Konsultationstid: Hverdage Kl. 10-4

og Søndage i Reglen Kl. 10-12.

Jernbanesygekassens Tandlæger.

**C. L. LARSEN. Dannebrogsgade 42.**  
Egen Import af hollandske Cigarer og Tobakker. Sendes overalt paa Efterkrav. Stort Udvalg af Piber.

**CARLSBERG  
PORTER**

## Bytning.

En Lokomotivfører i Provinsen (5te Kreds), god Tjeneste, ønsker at bytte med en Kollega i Kjøbenhavn Gb. Billet modtager Red.

## Bytning.

En Rangerfører i Odense ønsker at bytte med en Kollega i en jydsk eventuelt sjællandsk Købstad. Billet modtager Red.

## 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.

## Bytning.

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

## Afklippede Frimærker,

Stempelmærker, Privatbanemærker og Velgørenhedsmærker købes til 1 Kr. pr. Pund. (20 Øre pr. 100 Gram).

Viggo Gundel,  
Struer.

**Kød!** C. ANDERSEN, Slagtermester, Gasværksvej 21.  
1ste Klasses Varer. Billige Priser.  
Prima Fars 30 Ø. og Hakkebøf 45 Ø. pr. Pd.  
Varerne bringes overalt. Tlf. Vester 468 x.

## Send os et Brevkort!

Til Julen anbefaler vi vort store, velassorterede Lager af saavel importerede som danske Cigarer i hele og halve Kasser.

Julecigarer i 25 Stk. Kasser fra Kr. 1,25 til Kr. 2,50 i største Udvalg.

Som Hovedmærker anføres:

HOLLANDSKE			
* Expreso	Salg 1910	90,000	Kr. 4,60
* Donna Clara	—	240,000	- 5,00
* la Devisa	—	100,000	- 5,60
* Upman I	—	350,000	- 6,30
CIGARILLOS			
* Original	Salg 1910	60,000	- 2,60
* Universal	—	50,000	- 3,00
* Nr. 14	—	100,000	- 3,00

BREMERCIGARER			
* Symbolina	Salg 1910	80,000	Kr. 5,70
* Havana Udskud	—	50,000	- 6,40
DANSKE CIGARER			
Preciosa	Salg 1910	50,000	- 3,50
Empire	nyt		- 4,50
* El Auguila Fraçaise			- 6,00
* Lia	—	150,000	- 6,00
* Industria	—	60,000	- 7,20

\* føres saavel i 1/1 som 1/2 Kasser. — Udenhys Ordre portofrit pr. 100 Cigarer.

**E. Krüger & Co.,**

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

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

### BRYGGERIET PHØNIX, Langgade 75 B.

anbefaler d'Hrr. Jernbanefunktionærer vore 1ste Klasses Hvidt- og Skibsølssorter. Vi leverer aftappet paa Flasker vore Ølssorter til følgende Priser pr. Dusin: Dobbeltøl 72 Øre, Prima 90 Øre, Hvidtøl Nr. 1 80 Øre, Hvidtøl Nr. 2 60 Øre, Skibsøl Nr. 1 80 Øre og Skibsøl Nr. 2 60 Øre. Send os et Brevkort eller ring til 3968.

# Drik i Fredericia: Fredericia Pilsner!

## Møbler

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

Frederiksborggade 41 (ved Dronn. Louises Bro).

Ryg „Solo“ 5½ Kr. pr. 100 Stk.  
stor Kvalitetscigar.  
„Mexico“ 3½ Kr.  
Prøver udleveres  
gratis - sendes mod  
Porto.  
Julecigarer til alle  
Priser.

Packness & Co., Helgolandsgade 5,  
overfor Missionshotellet.

## JØRGEN LARSENS

Skræder-Etablissement  
for elegant

## Herre- og Dameskræderi

anbefales Foreningens Medlemmer.

33. Gasværksvej 33. Telef. Vester 2657.

## Eget Fabrikat Nye og brugte Pianoer

Uden Udbetaling. 10 Aars Garanti.  
W. Mentzler & Co., Helgolandsgade 1.  
Telefon 7068.

Brødr. Christiansen  
55 Istedgade 55 Tlf. 2516

## Trikotage- & Manufakturforretning

Maskinstrikkeri & elektr. Systue  
Strømper forfædtes i Løbet af 2 Dage  
Jernbanemænd 5 Procent Rabat

## Viggo Nielsen.

BØGER PAPIR MUSIK  
Istedgade 64 (Istedgaard)

MØBLER til 2-3-4 Værelser.  
Rimelige Betalingsvilkaar.  
Flycht & Co. A/S 5, Elmegade 5.  
Kjøbenhavn.

## Kjøbenhavns billigste Guldsmed

er absolut F. Micheelsen  
Sønder Boulevard 37  
Lokomotivfunktionærer 5 Procent Rabat

## Teilmanns Vine

er de bedste. Specielt fremhæves Rødvine,  
Pauillac 1,00. Ch. Morin 1,25. Ch. Balac  
1,50. Portvine til 2,00, 2,50 og 3,00, samt  
Sherry, Madeira, Sauterne, Rhinskvin og  
Cognac i udsøgte Kvaliteter. Faas i 14 Filialer  
i Kjøbenhavn samt i alle Byer i Skandinavien.

# SYMASKINER

Symaskinereparationer  
billigt og bedst hos

**KARL TH. PEDERSEN**  
Kannikegade 12, Aarhus.

**Vald. Jensen**

→ Kolonial-, Vin- og Materialhandel ←  
Ingerslevgade 128 Tlf. Vester 701 y

anbefales Medlemmerne af D. L. & L. F.  
Særlig anbefales **Cacao** 2,00, 1,60 135  
Øre pr. Pd. — Specielt anbefales min  
Kaffe 95 Øre pr. Pd.

**Komplet Lager af Sygeplejeartikler.**  
NB. Varer forsendes overalt i Landet.

## Vesterbros Guldsmed

Edm. Bodé

anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.

Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.

Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.

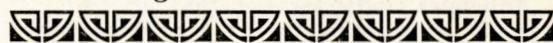


**Skrædermester Wilh. Theisen**

Istedgade Nr. 71 Mezz.

Iste Klasses Skræderi

anbefaler sig til de Herrer Lokomotivmænd



## MARINE-ROM

Direkte importeret fra St. Croix. Pris 1 Kr. pr. Fl.

**Sophus Sørensen, Montanagade 28, Aarhus.** Tlf. 2268.

# Skotøj i hele Ejendommens 4 Etager.

J. Andersens  
**Skotøj-Magasin,**

49, Adelgade 49,

Grundlagt 1887. Telf. Palæ 150.

staaende i Kvalitet og i nyeste Façons. Specialitet: **Let, elegant, randsyet, moderne Fodtøj billigt.** Proovinsordre pr. omgaaende og portofrit tilsendt. **DE BILLIGE PRISER** fremkommer ved smaa Drifts-

udgifter i Forretningens egen Ejendom, og store, direkte Indkøb og Produktion uden Mellemandlere.

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

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

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

**Skaftestøvler, Spændestøvler med dobb. Saaler m. m.**

Køb Fodtøj her,

hvor Lageret er koloss. stort, og De opnaar altid at faa nøjagtig den Façon, De ønsker. Der vil vanskeligt kunne søges en Façon eller Kvalitet, som Magasinet ikke fører paa Lager. Mine bekendte **Damestøvler** til 7,50—8—8,50—9—9,50—10—10,50 à 11 Kr. og **Herrestøvler** til 9—9,50—10—10,50—11—11,50 à 12 Kr. Parret er ene-

**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.**

## Tricotage og Linned.

Direkte til Forbrugerne fra egne Fabriker. Strømper, Sweatter, Underbeklædning i Uld og Bomuld, Linned, Reformbenklæder, Dowlas, Medium, Lagendowlas. — Specialitet: **Børnestrømper, ret & vrang, mindst 33 1/3 pCt. under alm. Pris.**

Besparelse: Garanteret 25 pCt.

Tlf. Byen 1732 x. **Tricotage- og Linnedfabriken, Fortunstræde 4, 1. (Ved Højbroplads).**

# I.G. Brørups Møbelforretning

Tlf. Vester 797y. 31 Dannebrogsgade 31 København 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.

**Fiskehallen, Istedgade 40.** 1ste Kl. Varer i  
Laks, Helleflynder, Torsk, Rødspætter samt fine blanke Aal.  
Prima Fiskefars à 50 Øre pr. Pd. 3 Pd. à 45 Øre. **Vildt.**  
Varene bringes. — Telefon Vester 478 y.  
Ærb. N. C. Axelsen.

**Køb**  
**Sephyr Reform Kravetøj**  
i Special-Udsalget  
**Gl. Kongevej Nr. 1** (Hj. af Vesterbrogade),  
Anbefales særlig Jernbanefunktionærer.



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

Min velassorterede Herre- & Drengeskriverforretning.  
Største Udvalg i Vinter-Overfrakker fra 20 Kr. — Moderne Klædninger fra 20 Kr. — En  
Ima Filthat 2,50. — Skindvarer. — Alt Ima Arbejdstøj & Underskrivering. — Smaa faste Priser.  
Telf. Vester 230 x.                      H. P. Petersen, Istedgade 112, Hj. af Saxogade.                      Etabl. 1898.

## 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 Eladet ved Henvendelse til »Jernbanefagpressens Annoncebureau«, Asger Ryggsgade 4<sup>o</sup> tv.  
Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.

## H. J. Hansens Skræderforretning 38 Sønder Boulevard 38

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.



Alle Funktionærer, som  
sætter Pris paa solidt og  
elegant Fodtøj, gøres op-  
mærksom paa, at Lageret  
altid er forsynet med lange  
Støvler og med mine be-  
kendte **Militærstøvler** med  
3-dobb. Saaler for enhver  
Fod. Lager af alt.

Haand- og elektr.  
Reparationsværksted.

„Den forgyldte Støvle“,  
10 Istedgade 10.

☞ 3die Sted fra den ny Banegaard. ☞

### Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 34  
Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16<sup>III</sup>, Kjø-  
benhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.