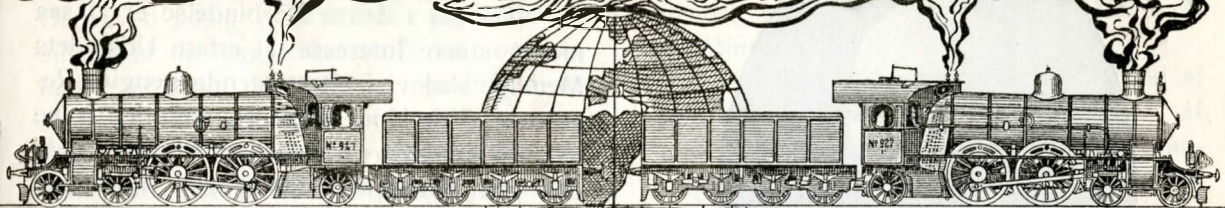


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING  
OG „DANSKE PRIVATBANERS LOKOMOTIVFØRER- OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING“  
(DANSK LOKOMOTIVMANDS-FORBUND)

Nr. 15.

1. August 1911.

11. Aarg.

## 25 AARS JUBILÆER



Lokf. H. Larsen, Helsingør.

Den 1ste Aug. er det 25 Aar, siden Lokomotivfører H. Larsen ansattes som Lokomotivmand.

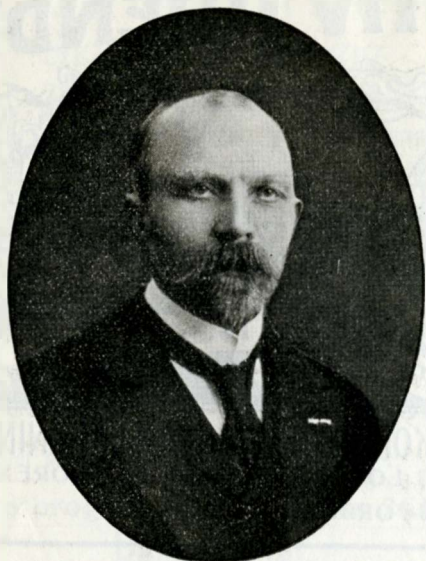
Efter at have udlært som Maskinarbejder hos Mogensen paa Christianshavn fik Larsen Beskæftigelse hos Bur-

meister & Wain. I sin Egenskab af Montør sendtes han til Vestindien, hvor Sukkerfabrikker var under Opførelse paa St. Croix. Her beskæftigedes Larsen i 2½ Aar og fik derefter Ansættelse ved Statsbanerne.

I det Spand af Tid, Jubilaren har været ansat, er han selvfølgelig kendt af mangfoldige Lok.mænd; og vi tror, at alle vil forenes i Ønsket om at bringe ham en hjertelig Lykønskning og med en Tak for, hvad han har været for sin Organisation, nemlig et godt Medlem.



Den 1ste August fejrer et af vore Medlemmer sit 25 Aars Jubilæum, nemlig Lokomotivfører Chr. Christensen, Kjøbenhavn H. Christensen, som er født den <sup>23</sup>/<sub>1</sub>, 1860, blev efter at have arbejdet en kort Tid paa Jernbanens Værksted ansat som Lokomotivfyrbøder den <sup>1</sup>/<sub>8</sub>, 1886 her i Kjøbenhavn, hvor han senere har gjort Tje-



Lokf. Chr. Christensen, Kjøbenhavn H.

nexte med Undtagelse af et Ophold i Helsingør fra  $\frac{1}{2}$  1896 til  $\frac{1}{8}$  1901. Han udnævntes til Lokomotivfører den  $\frac{1}{5}$  1892.

Jubilaren, som er en stille og rolig, men pligtopfyldende Mand i sin Tjeneste og vel lidt af alle, har stedse været et godt Medlem af vor Organisation og er trods alle Opfordringer bleven tro mod den Forening, som gavner vor Stand bedst.

Vi bringer ham derfor vor bedste Lykønskning og Tak til Jubilæet samt udtaler vore bedste Ønsker for Fremtiden saavel for ham selv som for hans Hjem.

---

## „P.” Maskinerne bedømte i Udlandet.

---

En Kendsgerning er, at Anskaffelsen af »P.« Maskinerne — Danmarks nuværende og efter sagkyndiges Mening ogsaa fremtidige største Lokomotivtype — saavel indenfor den hjemlige Presse som blandt Fag-

folk har givet Anledning til forskellige Udtalelser om disse Maskiners mere eller mindre gode Egenskaber.

Da det i denne Forbindelse er af saa meget større Interesse at erfare Udlandets Mening, skal vi i efterstaaende gengive Resultatet af de Undersøgelser, som den tyske Professor *Obergethmann* har foretaget over det paa Brüsseler Udstillingen udstillede danske Lokomotiv Litr. »P.« Nr. 927. Udtalelserne, der stammer fra et Foredrag i Foreningen for tyske Ingeniører, er gennemgaaende ret interessante for saavel det danske Lokomotivpersonale som overhovedet ogsaa for den danske Jernbaneteknik.

Hr. Obergethmann siger nemlig:

Da de forhaandenværende 2-koblede Hurtigtogs-Tvillingsmaskiner med et Risteareal af 1,77 m<sup>2</sup>, en Hedeflade paa 88–97 m<sup>2</sup>, en Adhæsionsvægt paa 26 t, en Tjenstvægt af 42 t og et Damptryk af 12 Atm. ikke mere var kraftige nok til Befordringen af Hurtigtogene, indførte de danske Statsbaner i Aaret 1907 en 4-cylindret Høj- og Lavtryksmaskine uden Overheder, og hvis Risteareal udgjorde 3,23 m<sup>2</sup>, Hedefladen 204,5 m<sup>2</sup> og Damptrykket 15 Atm. Ved den første Levering havde disse Lokomotiver en Adhæsionsvægt af 35,2 t og en Tjenstvægt af 68 t, hvilke Værdier ved senere Udførelser forhøjedes til henholdsvis 36 og 70 t, hvad det udstillede Lokomotiv ogsaa viser.

De danske Statsbaner har som Følge af, at de tillader et Hjultryk af 9 Tons paa deres Hovedlinier, i Særdeleshed i Detailerne udviklet deres Lokomotivkonstruktioner meget selvstændigt, endskønt de særlig med Hensyn til Lokomotiver helt og holdent er henvist til Udlandet og i Særdeleshed til den tyske Industri.

Det er interessant og lønnende for en Fagmand at studere de af de danske Statsbaner udarbejdede Enkeltheder i deres Lokomotiver, hvilke viser, at Grundlaget saavel i Trafikken som Værkstederne er bygget paa omhyggelige og indgaaende lagttagelser. En nærmere Omtale af alle disse Enkeltheder paa det udstillede Loko-



motiv vil her føre for vidt; af den Grund henvises til den af Berliner Maschinenbau A.G. udgivne og paa Udstillingen fremlagte Brochure, der samtidig bringer i kronologisk Orden en nøjagtig Beskrivelse og Sammenstilling af de talrige Konstruktioner og Forbedringer, som den højeste maskintekniske og fortjenstfulde Embedsmand ved de danske Statsbaner, Direktøren for Generaldirektionens Maskinafdeling, *Otto Busse*, har fremskaffet.

Fyrkassen med en Ristebredde af 1940 mm er overensstemmende hermed bygget sideværts udover Rammen. Da man ved denne Konstruktion ikke behøvede at knibe saa meget med Bundrammens Bredde som ved de smalle Fyrkasser, der anbringes mellem Rammerne, benyttes her en Bundramme af 100 mm Bredde; opefter udvider Vandrummet sig med 130 mm. Bundrammen har med Undtagelse af de fire Hjørner kun en enkelt Naglerække. Fyrkassens Bagvæg — saavel som ogsaa Forvæggen — er skraatliggende, foroven afstivet med Ankere af Stangjern i Stedet for Pladejern og forsynet med 2 Fyrhuller efter Webbs System med Skydedøre samt 9 Renseaabninger til Kedelrensning. Til Anbringelsen af de 5 øverste Tværankere er der paa begge Sider af Fyrkassen paanittet en lang Forstærkningsplade, hvori Ankergevindene og Rensehullerne er anbragte. Manganbrance-Støtteboltene, hvis Tykkelse er 23 mm, har i den midterste Del kun en Inddeling af 90–100 mm. I Fyrkassens øverste Hjørner er anvendt 8 Støttebolte, ligesom ogsaa de to øverste Dækankerrækker efter Busses Konstruktion er bevægelige, d. v. s. forstilbare.

Langkedlen bestaar kun af to paa langs sammennittede Indskud, hvoraf det forreste er cylindrisk med en Diameter af 1500 mm, medens det andet med sin stedseblivende vandrette Akse er kegleformet udført indtil 1620 mm Diameter for derigennem at opnaa den størst mulige Rørinddeling paa 70 mm. Domen sidder paa det cylindriske Indskud. Langkedlen indeholder 263 Stk. trukne Flussjerns-Kedelrør af 45,5–51 mm Diameter og 4800 mm Længde. I en Længde af 300

mm i Fyrkasseenden har de en Godstykkeelse paa 3,5 mm. Kedlen er bl. a. udrustet med 2 Sikkerhedsventiler efter amerikansk System fra Brødrene Hardy i Wien, 2 Vandstandsglas samt 2 Injektorer for 180 Liter pr. Minut.

Askekassen bestaar — paa Grund af den gennemgaaende Hovedramme — af 3 Dele: en mellemstor og to i Siderne anbragte smalle Kasser, der foran hver har to over hinanden liggende Klapper, hvis totale Gennemsnit udgør  $\frac{1}{4}$  af Ristefladen. Skorstenen bestaar af den egentlige indvendige Støbejernsskorsten, som af Skønhedshensyn er forsynet med en Pladebeklædning. I Røgkammeret er anbragt den saakaldte Bornske Gnistfanger. Denne bestaar af 2 bøjede og 2 vandrette Plader, imod hvilke de medrevne Kulstykker skal slaas. Disse slaas herved i Stykker, hvirvles omkring og forbrændes da, i Fald de endnu er glødende. Hele Kedlen er imod Afkøling beskyttet med Blaaasbestplader.

Dampmaskinen er en Høj- og Lavtryksmaskine uden Overhedning med 4 Cylindre. De to Højtryks cylindre, hvis Diameter er 360 mm, ligger indvendig; de 2 Lavtryks cylindre med en Diameter af 600 mm er anbragt udvendig. Alle ligger med deres vandrette Akse ved Siden af hinanden i samme Linie. Begge de sammenhørende Cylindre i en Maskinside, hvis Stempler er modsatløbende, styres af en eneste Dobbeltstempelglider — efter Vaucrain Systemet — hvis Diameter er 340 mm og med den fælles Gliderkasse støbt i et Stykke.

Begge disse Godsstykker er sammenskruede i Midten og danner foroven en Sadel, hvorpaa Kedlen med sin 23 mm tykke Røgkammerbundplade er forsvarligt fastskruet. Selve Røgkammer-Svøbet har forøvrigt kun en Tykkelse af 14 mm.

I Modsætning til andre Konstruktorers Anordninger — som Webb, Vaucrain, von Barries, Courtin, Gölsdorf og Gerstner, der ved Anvendelsen af 4 ved Siden af hinanden liggende Dampcylindre lader alle Stemplerne virke direkte paa den første Aksel — sætter Busse de indvendige Stemp-

ler i Forbindelse med den første og de udvendige med den anden Aksel. Med Hensyn til denne Drivhjulsforbindelse stemmer dette i Realiteten overens med den af de Glehn anvendte Metode; dog har sidstnævnte ikke lagt Cylindrene ved Siden af hinanden; tværtimod er de udvendige Cylindre skudt saa langt som muligt tilbage for derigennem at forkorte og samtidig formindske Vægten i de tilsvarende Drivstænger, medens de indvendige Cylindre er trukne saa langt frem, at der er bleven en tilstrækkelig Plads for disses Drivstænger. Ved Benyttelsen af kun en Dobbelt-Stempelglider til 2 Cylindre opnaar Busse en simplificeret Styring af Maskinen, ligesom han støttet til sine Erfaringer og Undersøgelser ved det her valgte Forbindelses-system mellem Stængerne og Akslerne formener at kunne forebygge de saakaldte Slaghuller i Bandagerne og som Følge deraf opnaa en længere Løbetid mellem hver Maskines Indkaldelse til Værkstederne, desuden en bedre Udnyttelse af Lokomotiverne.

Ulemperne ved den her valgte Drivværksanordning maa tages med i Købet. Først og fremmest er de fra Stempelkræfterne stammende vandrette Tryk paa Drivhjulsagerne større, end hvis alle fire Stempler virker alene paa den første Aksel. Desuden presses af Stempelkræfterne begge Drivhjulsakserne paa hver Side af Maskinen skiftevis imod eller fra hinanden, hvorved Aksemidten afvekslende forkortes eller forlænges, alt efter hvor stort det vandrette Slid i Aksellagerne er blevet. Busse søger ganske vist ved sin særlige Lagerkonstruktion at forhindre den fra Stempelkræfterne forarsagede Slitage gennem Efterspænding af Lagerne, hvorved en tilsvarende Udligning af denne opnaas.

Metalpanderne i hver enkelt Lager er i den Anledning ved et Snit delt i to lige store Halvdele, der i Modsætning til det almindelige System, som omfatter Sølen ved  $180^\circ$ , her udgør  $270^\circ$ , det samme, som Obergethemann benytter i sin Konstruktion. Denne betydningsfulde Forøgelse af Anlægsfladen i Forhold til Stempeltrykket, hvis

Indvirkning paa Lagerne er større end det almindelige Vægttryk, forhindrer en for tidlig og i Særdeleshed den skadelige Slitage i vandret Retning. Busse har nu ligeledes ved et Snit delt selve Akselkassen i to Dele, hvorved der skabes Mulighed for, at han ved Hjælp af den almindelige Staalkile, der ellers kun udligner det mellem Akselkasserne og disses Bakker fremkomne Spillerum, bliver i Stand til ogsaa at efterspænde Lagerpanderne i Modsætning til Obergethemanns Konstruktion, hvor der af Hensyn til Simplifikation i dette System maa gives Afkald paa Indstilling.

Et andet ugunstigt Forhold ved det her valgte Drivværk maa den udvendige Drivstangs Vægt være. Dens Længde, som er 3350 mm, og det store Forhold til Krumtapslængden,  $l : r = 10,47$ , er for saa vidt gunstigt; men Længden og Vægten (263 kg) forekommer dog ikke at være fordelagtig for store Hastigheder. De indvendige Cylindres Stilling til forreste Drivaksel er fastsat saaledes, at de indvendige Drivstænger har faaet en Længde af  $l_i = 1800$  mm, hvorefter Forholdet bliver  $l_i : r = 5,625$ .

Driv- og Kobbeltænger er fremstillede af Chromnikkelstaa, Hjulakserne af Nikkelstaa fra Krupp. Drivstængerne har gaffelformede Krydshoveder for derigennem at opnaa et enklere og solidt Krydshoved, medens Anbringelsen af Gaffelen paa Stangen kun fordrer en mindre Forøgelse af Arbejdet. Saavel Driv- som Kobbeltængernes Hoveder er alle forsynede med hver 2 Ventilsmørehuller, hvorved der skabes større Garanti imod Varmløbning. Krydshovederne styres af to ved Siden af hinanden liggende Paralleler. Cylindrene har ved en Diameter af 360 og 600 mm et Volumenforhold af  $1 : 2,78$ . Paafaldende høj er Trækkekraftens Beregning,  $C_1 = 1162$ , en Værdi, som ellers kun findes ved de trekoblede Lokomotiver 1 C og 2 C.

Ved den første af Hannoverschen Maschinenbau A.G. udførte Leverance Aaret 1907 var Lokomotivernes Cylinderdiameter kun 340 og 570 mm med en Slaglængde af 600 mm, saaledes at der ved den



samme Drivhjulsdiameter paa 1984 mm kun fremkom en Beregning af  $C = 984$ . For jævne Banestrækninger synes jeg, at Lavtrykscylindre med 600 mm i Diameter maa være for store.

Vauclain Stempelgliderens Bevægelse sker ved en indvendig liggende Heusinger-Styring, hvis Ekscentrik er smedet sammen med Krumtapakslen i et Stykke. Glideren har en Diameter af 340 mm, en Længde paa 784 mm og er til Tætningen forsynet med 12 vinkelformede og selvspændende Ringe paa  $15 \times 15 \times 7$  mm. Til en sikrere Bevægelse af denne svære Glider er alle Styringsdelenes Dimensioner ret svære.

Styringen giver til Trods for den korte Drivstang bestandig Højtrykscylinderen paa begge Sider af Stemplet en regelmæssig Fyldning; i Lavtrykscylindrene er den tilsvarende Fyldning gennemsnitlig ca. 8 % større. At der samtidig foran og bagved Stemplet ved de hyppigst anvendte Fyldninger kan forekomme en Forskel paa ca. 10 %, er ikke af nogen væsentlig Betydning. Den største Gennemsnitsfyldning i Højtrykscylindrene udgør 83,2, i Lavtrykscylindrene 85,5 pCt.

Igangsætningsapparatet virker paa den for Høj- og Lavtryksmaskiner med modsat løbende Stempler bekendte enkle Maade ved, at der tilføres Højtrykscylindrene Friskdamp fra begge Sider, ligegyldig om disse allerede gennem Hovedglideren har erholdt Friskdamp i den ene Side eller ikke. Gennem de tilsvarende aabne Udstrømningskanaler i Højtrykscylindrene strømmer Dampen over i Lavtrykscylindrene, saaledes at disse Stempler hermed hjælpes i Gang. Bemærkes skal, at Udblæsningsventilerne paa Cylindrene ikke aabnes mekanisk, men derimod virker ved Damptryk, som tilledes gennem en af Lokomotivføreren betjent Hane. Det er forøvrigt den samme Hane, hvormed Hjelpe-dampventilen aabnes, blot ved at give den en anden Stilling.

De frem- og tilbagegaaende Maskindele udligner sig i overvejende Grad selv gennem de modsatløbende Stempler. Da de udvendige Metallmasser som Følge af de

større Stempler og Stænger er sværere end de indvendige, er Hjulene forsynede med Kontravægte, som udligner 25 % af den overskydende Vægt, hvilket dog ved en Hastighed af 100 km pr. Time igen bevirker en Til- og Aftagelse af Skinnetrykket med 830 kg. Disse forstyrrende Biindvirkninger kunde have været undgaaet, ved at den manglende Vægt i Udligningen ikke var bleven tilføjet som resterende Kontravægt, men derimod ved en Vægtforøgelse af de frem- og tilbagegaaende Masser.

Lokomotivets Hovedramme er fabrikeret som en tredelt sammenskruet Stang-Barreramme.

Dens forreste Del er smedet af Fluss-eisen, medens begge de bageste Dele består af Staalgods.

Begge Længderammerne er forbundne med hinanden ved den forreste Bufferplanke, Dampcylindrene, imod hvilke de ogsaa er afstivede ved særlige Hjørneplader, Parallelbærerne i Staalgods, en anden Staalgodsforbindelse mellem de sammenkoblede Aksler, en Pladeforbindelse af Staalgods foran Fyrkassen og gennem den bageste Askekasse. Parallelbæreren er ved en 10 mm Forstærkningsplade forbunden med Kedlen, der alt efter dennes Varmeudvidelser kan fjedre sig. Ved et mellem begge de sammenkoblede Aksler anbragt Smedejerns Dragbaand holdes Kedlen fast imod den her anbragte Rammeforbindelse. Endelig hviler Fyrkassen ved Hjælp af Glidesko i 4 Punkter paa Rammen og er ved Spændestykker sikret mod at løfte sig. Kedel, Cylindre og Rame er paa den Maade anbragt i en ret fast Forbindelse med hinanden, saaledes at en Løsning saa meget mindre er at befrygte, som netop den væsentligste Aarsag til denne Ulempe er forsvunden ved Anvendelsen af de 4 Cylindre.

Trucken har ligeledes en Stangramme af Staalgods, hvis Tykkelse udgør  $60 \times 75$  mm. Vægten overføres ved en Kugletap paa en med skraa Penduler ophængt Balance, som til hver Side tillader en Bevægelsesfrihed paa 60 mm. Truckens Akselkasser har hver for sig en uafhængig Bladfjeder.

Bemærkelsesværdigt er, at ligesom Fjederne paa Løbeakslerne er anbragte ovenover Akselkasserne, saaledes er dette ogsaa Tilfældet med de andre Hjul, hvorved Underkasserne, der bestaar af tynde sammennittede Plader, med Lethed kan fremstilles og uden Løftning af Maskinerne nedtages ved eventuelt Eftersyn af Sølerne eller Smørepuderne. Fjederen paa Drivakslen og bageste Løberaksel er forbunden med hinanden ved en Balanceforbindelse, hvorved begge de bageste faar et forskydeligt Støttepunkt, saaledes at Akselvægten kan fordeles forskelligt. Ved denne Anordning kan der gives Drivakslen en Belastning paa 17,6 eller 18,0 t. Den bageste Løber er kun forskydelig i sideværts Retning med 20 mm til hver Side. Oprindeligt var de forsynede med den bekendte Konstruktion med skraa Flader og en Heldningsvinkel paa 1:8, hvilken dog atter er opgivet, da det viste sig, at den sideværts Bevægelsesmodstand var for stor, saa at der under Kørslen gennem Kurverne, grundet paa det stærke Tryk paa Akselkasserne, fremkaldtes Varmeløbninger. Kilerne blev derfor erstattede med lige Plader, hvad der har bevirket, at der ikke senere har vist sig ufordelagtige Indvirkninger under Lokomotivernes Løb.

Træk- og Stødkonstruktionen mellem Lokomotiv og Tender er den siden 1895 af de danske Statsbaner indførte og almindelig anvendte. Trækkassen er i Midten dannet som Buffertallerkener; de kegleformede Bufferfjedre ligger sideværts derfor under en Vinkel paa  $45^\circ$  imod Lokomotivets Længdeakse. Trykpladerne er kun svagt hvælvede og ikke kileformede. Boltene i Trækstængerne er i deres Leje formede stærkt koniske for derved lettere at kunne tages ud; dog maa de for at holdes nede foroven forsynes med Stopstykker. Som Reservekobling tjener efter gammelt Princip 2 Kæder.

Førerhuset bæres i Modsætning til andre Maskintyper ikke af Rammen, men derimod af Kedlen, med hvis Bevægelser det er afhængig. Paa de Steder, hvor det træder i Forbindelse med Rammen og den

til denne fastgjorte Bariere, er der ved Hjælp af Glidesko og Aabninger sørget for tilstrækkelig Plads til Forskydninger. Foran er det for Spaltning af Vinden tilspidset. Paa venstre Side findes en Udgangsdør og bagtil to smalle Bagvægge. Det stærke Trægulv, som hviler paa Konsoler, ligger ca. 650 mm ud over Broen, saaledes at Mandskabet stedse staar med begge Fødder paa en fastliggende Gulvflade. Klappen ligger umiddelbart foran Kulkassens Forplade.

Tenderen er særlig interessant ved, at dens 4 Aksler hver med 1600 mm Afstand fra hinanden ikke hviler paa en Truck, men derimod er anbragte i en 20 mm tyk Pladeramme. Den første Aksel har 20 mm og den tredje 10 mm Sideslør, saaledes at den faste Hjulstand udgør 3,2 m. Med denne enkle Konstruktion er der ikke alene opnaaet Vægtbesparelse, men tillige en Formindskelse af Fremstillings- og Vedligeholdelsesomkostningerne. Vandtagningen foregaar ved lange i Siderne anbragte Aabninger, hvis Dæksler kan aabnes ved Hjælp af Vægtstænger.

Lokomotiv og Tender er forsynet med det i Danmark i Almindelighed benyttede automatiske Vacumbremsesystem fra Vacuum Brake Co. Samtlige Aksler paavirkes ved ensidig anbragte Bremsesaaler. Bremsningen af Tenderhjulene foregaar paa almindelig Maade, idet Vacuumcylindrens Stempelkraft direkte overføres paa Bremsestængerne.

Ved Lokomotivet maatte der træffes en anden Ordning, idet den ved Vacuumsystemet ualmindelig store Bremsecylinder ikke var til at anbringe her og i Særdeleshed ikke paa Trucken. Her findes anbragt 2 enkelte Bremsecylindre for Kobbelhjulene og bageste Løber samt to Dobbelt-Bremsecylindre for Truckens Aksler, der ved Hjælp af et hydraulisk Tryk paa 12 Atm. bringes i Funktion og ikke fordrer ret store Dimensioner.

Multiplikatoren er anbragt paa Tenderen. Den bestaar af en større Cylinder, hvis Stempel nøjagtig som i Bremsecylindren arbejder med Vacuum, men hvis Kraft



under Bremsens Anvendelse ikke overføres paa Stangforbindelsen, men derimod til et lille Stempel, som bringer en Vædske bestaaende af Vand og Glycerin op til et Tryk af 12 Atm. og presser den hydrauliske Bremsecylinder paa Lokomotivet til.

---

## Banernes Administration.

---

Hr. Observer, som i Nr. 13 skriver, at det vel nok kunde tænkes, at en Bladmand kunde have hørt paa en Samtale mellem 2 Lokomotivmænd fra 3. Kreds, har altfor hurtig glemt, hvad der i sidste Aar er foregaaet indenfor Reservepersonalelets Rammer i ovennævnte Kreds. Jeg skal, idet jeg finder det nødvendigt, for at Medlemmerne kan bevare Agtelsen for det Arbejde, Ar. Afd. har udført for Personalet i 3. Kreds, oplyse, at der for ca. et Aar siden her i Afd. vedtoges et Forslag, gaaende ud paa at faa oplyst, hvad hver enkelt Lokf. i Reserven tjente i Emolumenter, for om mulig at faa en ligelig Fortjeneste til hver enkelt Lokf. Forslaget blev stillet af Lokf. i Reserven og saavidt jeg husker enstemmig vedtaget; men da Resultatet forelaa, viste det sig, at kun 3 Lokf. havde givet de Oplysninger, som var nødvendige, for at Bestyrelsen kunde have noget at arbejde efter; og efter den Undersøgelse, som Bestyrelsen saa selv lod foretage, viste det sig, at for det første var Forskellen meget lille, og for det andet var Emolumenterne nær de 1000 Kr. for hver enkelt paa et Aar.

Der blev paa en Generalforsamling fra samme Kant stillet Forslag om at faa undertegnede hældt ud af Bestyrelsen, fordi jeg havde søgt Oplysninger paa Kontorerne, og hvis jeg ikke gik af, ja, saa gik vedkommende selv.

Naar man saaledes kender Forholdene en lille Smule, kunde man dog saa godt forstaa, at sligt Nonsens er kommen fra en Lokfører. Jeg vil heller ikke bestride, om Samtalen skulde være ført mellem 2 Lok-

mænd, naar saaledes Guldkalven dyrkes her i 3. Kreds. Da forstaaer man saa godt, at vedkommendes Tanker altid kredser om km, Nattimer, Udkommando — kort sagt: hvad der giver mest i Pengeposen. Og saa lade sit Hjerte faa Luft overfor en Bladmand, som sikkert ingen Forstand har paa, hvad Lokførertjenesten er, men som dog, naar de fremførte Oplysninger stammer fra en Lokf., kan faa Betydning, hvilket i dette Tilfælde vel næppe kan skade os, fordi de Oplysninger, som er fremkomne, ikke i nogen Maade er i Overensstemmelse med de faktiske Forhold.

Saa kommer vi til Lokf. udenfor Tur og ældre Lokfb. og Spørgsmaalet om Udkommando. I Anledning af, at saa mange ældre Lokfb. skulde gøre Tjeneste som Lokf., fremsatte jeg for 2 Aar siden et Forslag, hvorefter de Lokfb., som forrettede Førertjeneste, skulde tildeles alle Emolumenter uden Afkortning, og som det vedtoges, at Hovedbestyrelsen skulde søge gennemført. Og skal jeg ogsaa her sige, at et saa retfærdigt Krav burde finde Genklang hos Administrationen.

Til Slutning skal jeg kun sige dette, at naar jeg tages ud af min faste Tur for at forrette Førertjeneste, saa forlanger jeg ogsaa at sidestilles med disse og faa lige Tjeneste og Kørsel, og ikke — som nogles Opfattelse har vist sig at være — at man kun skal forrette en Slags 2den Klasses Lokførertjeneste.

At Observer kan faa Tjenesten udført i travle Tider med samme Personale som under normale Forhold, har dog aldrig kunnet lade sig gøre, heller ikke i 3. Kreds, uden som Forholdet er og har været, saa længe jeg husker, at der til Højtider og desl. er benyttet til op mod 50 Haandværkere fra Værkstedet som Lokfb., men disse har Observer vel ikke observeret.

Aarhus, i Juli 1911.

Franz C. Nielsen,  
Lokomotivfyrbøder.



## Vore Fripas.

Ved den danske Toldetats Generalforsamling spurgte et Medlem om Udsigterne til at opnaa Frirejse paa Statsbanerne for andre Tjenestemænd og fandt, at Kravet herom er berettiget i Betragtning af, at ansatte i de andre Etater iøvrigt i Lønnings- og andre *beslægtede Forhold*\* skulde være ligestillede med bl. a. Statsbanernes Personale.

Formanden meddelte, at denne Sag beror i Centralorganisationen, men at Tidspunktet for dens Gennemførelse er uheldigt, da der i Forholdet indenfor Jernbaneetaten sandsynligvis bl. a. vil indtræde den Indskrænkning af Fripas, at der ved fremtidige Ansættelser kun gives Frirejser for de paagældende Tjenestemænd personlig, men ikke for deres Husstand.

Ved Læsningen af dette maa sikkert enhver Jernbanemand, der ikke netop »repræsenterer« Jernbaneforeningen og Jernbaneforbundet, spørge om, hvorledes en saadan Sag kan fremsættes fra Centralorganisationen — saafremt de paagældende Repræsentanter da er sig deres Ansvar bevidst til at værne om og fremme Jernbanemændenes Interesser.

Det er en Kendsgerning, at vore Fripas bliver og alle Dage har været betragtet af andre Statstjenestemænd som et Aladdinsæble, der faldt i Jernbanemændenes Turban, og Forespørgeren i »Den danske Toldetats Forening« har her udtrykt den bundne Tanke — Fripas til alle Statstjenestemænd.

Hvorledes Jernbaneforeningens og Jernbaneforbundets Repræsentanter i Centralorganisationen har kunnet gaa med til at fremme en saadan Sag, er os ufatteligt.

Enten er det en ren og skær Faneflugt fra Jernbanemændenes Interesser, eller ogsaa har den paagældende Sag været aldeles utilstrækkeligt oplyst.

Vedkommende Toldmand oplyser, hvad der iøvrigt er alle Tjenestemænd bekendt,

at der ved Lønningsloven af  $\frac{27}{5}$  1908 er *tilstræbt* Ligestillethed i Lønninger; men hvorledes »andre beslægtede Forhold« i Virkeligheden ser ud, kunde det for Sagens videre Behandling have sin særlige Interesse at tage nærmere i Øjesyn.

Ved »andre beslægtede Forhold« menes ogsaa Emolumenter. Toldvæsenets Emolumenter drejer fra Solnedgang til Solopgang, og der betales 1 Kr. 33 Øre for hver af de to første Timer efter Solnedgang og derefter 66 $\frac{1}{2}$  Øre for hver paabegyndt Time til Solopgang; med disse Diæter er det forstaaeligt, at Toldetatens Tjenestemænd ikke ønsker Solen noget langt Løb over Himmelbuen.

Vi skal ikke opstille noget Regnestykke, men overlade det til hver især. Facit vil imidlertid blive, at Jernbanemændene mindst vilde oppebære det tredobbelte Beløb i Emolumenter af det, de i Øjeblikket har. For Størstedelen af Lokomotivpersonalet vilde det give en forøget Aarsindtægt af ca. 1000 Kr.!

Ved vore Fripas har vi imidlertid Ækvi- valent for den Merindtægt, andre Tjenestemænd har, og Ligestilletheden er altsaa i Øjeblikket tilstede, men ophører, naar alle Tjenestemænd faar Fripas; og for at Ligestilletheden kunde bevares, maatte Jernbanemændene uvægerligt stille Krav om samme Diæter som Toldmændene.

Skulde Resultatet af Fripassagens Behandling i Centralorganisationen gaa i den af Formanden for Toldetatens Forening antydede Retning, er det ikke Tegn paa, at den har nogen heldig Haand, og Jernbanemændene vil sidst af alt vide Centralorganisationen Tak for at have behandlet denne Sag.

Vi vil slutte, som vi begyndte: Hvor har Jernbaneforeningens og Jernbaneforbundets Repræsentanter været henne i denne Sag?



\* Udh. af Red.



# Love

## for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

---

- a) Foreningens Formaal er at samle alle Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere ved de i Drift værende Statsbaner i Danmark til fælles Arbejde for at fremme og værne faglige Interesser og ved gensidig Vejledning og Oplysning søge at højne Standen i Intelligens og Anseelse, saavel opad mod Foresatte som udadtil mod Publikum, for derved at vinde Sympathi, Velville og Forstaaelse af vor Stillings opslidende og farefulde Karakter, samt søge at regulere Lønforholdene saaledes, at de staa i passende Forhold til vort Arbejde og Ansvar.
- b) Foreningens skal udgive et Foreningsblad hver 14. Dag. Hovedbestyrelsen fører Tilsyn med Bladets økonomiske Ledelse og Forretningsgang, under Ansvar for Generalforsamlingen.
- c) Foreningen sender Delegerede til de forskellige Lokomotivmænds Kongresser og plejer Samarbejde med de øvrige Organisationer indenfor Etaten i videst mulig Udstrækning.
- d) Midlerne til disse Formaalets Fremme tilvejebringes ved, at Afdelingerne indbetaler 60 Øre af hvert Medlems maanedlige Kontingent til Hovedkassen senest i hvert Kvartals sidste Maaned.
- e) Ingen Afdeling maa staa til Restance uden Hovedbestyrelsens Samtykke.

### § 1.

- a) Foreningen ledes af en Hovedbestyrelse, der bestaar af 1 Formand samt 6 Repræsentanter, af hvilke den ene er Hovedkasserer; alle disse bør have Sæde i Kjøbenhavn. Formanden og Hovedkassereren vælges af samtlige Delegerede, medens de som Delegerede tilstedeværende Lokomotivførere vælger 3 og de som Delegerede tilstedeværende Lokomotivfyrbødere vælger 3 af de 6 Repræsentanter. Endvidere vælger samtlige Delegerede en Redaktør paa den aarlige Generalforsamling. Genvalg er tilladt. Hovedbestyrelsen vælger selv sin Sekretær samt Repræsentanter til Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg. Hovedbestyrelsen vælger Næstformanden af sin egen Midte. Formanden skal paa den aarlige Generalforsamling, der afholdes

i Marts Maaned skiftevis i Fredericia, Nyborg og Kjøbenhavn, fremlægge en skriftlig eller trykt Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar. 4 Eksemplarer af denne tilstilles hver Afdeling. I Referatet af Generalforsamlingen, der skal udgaa i Særtryk, optrykkes Beretningen og Regnskabet.

- b) Generalforsamlingen sammensættes af Delegerede, der afdelingsvis vælges paa følgende Maade:  
Afdelinger paa indtil 25 Medlemmer sender 2 Delegerede.  
Afdelinger paa 25 – 40 Medlemmer sender 3 Delegerede.  
Afdelinger paa over 40 Medlemmer sender yderligere 1 Delegeret for hver fulde 25 Medlemmer derover.  
Hver Delegeret har kun 1 Stemme.
- c) Hovedbestyrelsen har altid Sæde paa Generalforsamlingen, men har ikke Stemmeret med Hensyn til Godkendelse af Virksomhed og Regnskab. Forslag, der ønskes behandlede paa den aarlige Generalforsamling, maa være indsendte til Formanden inden den 15. Marts s. A.
- d) Hovedbestyrelsen har at lede Foreningens Virksomhed i Overensstemmelse med dens Love og lovlig vedtagne Generalforsamlingsbeslutninger.
- e) Hovedbestyrelsen vælges for 3 Aar.  $\frac{1}{3}$  afaar hvert Aar og med den sidste Trediedel Formanden. De to første Trediedele afgaa ved Lodtrækning efter 1 og 2 Aars Funktion. Genvalg er tilladt.
- f) Hovedbestyrelsen kan afsætte Redaktøren, hvis Forholdene nødvendiggør dette; dog kun, naar  $\frac{5}{7}$  af Hovedbestyrelsen er stemte derfor.
- g) Diæter for Foreningens Repræsentanter fastsættes paa en Generalforsamling.

### § 2.

Depoter, der tæller 15 Medlemmer og derover, opretter en Afdeling, om hvis Virksomhed henvises til Afdelingslovene. Med Hovedbestyrelsens Samtykke kan dog den nuværende Afdelingsinddeling bibeholdes.

### § 3.

- a) Depoter, der tæller mindre end 15 Medlemmer, opretter Underafdelinger, der administreres som hørende til nærmeste Afdeling.
- b) Underafdelinger vælger, for saa vidt de tæller mindst 6 Medlemmer, en Repræsentant, der er Medlem af Afdelingsbestyrelsen og opkræver Kontingent, der indsendes til Afdelingens Kasserer.

#### § 4.

Foreningens Regnskabsaar er Kalender-aaret. Til at kontrollere Foreningens Regnskab vælger Generalforsamlingen 2 Revisorer for et Aar; Genvalg er ikke tilladt. Regnskabet tilstilles Revisorerne senest 15. Marts, det tilbageleveres Kassereren, der skal fremlægge det paa den aarlige Generalforsamling i revideret Stand, Foreningens Midler indsættes i en solid Bank og kan kun hæves af Hovedkassereren i Forening med et Bestyrelsesmedlem. Det er tilladt Kassereren at have indtil 100 Kr. i sit Væрге til Bestridelse af løbende Udgifter.

#### § 5.

Generalforsamlingen er den højeste Myndighed. Sager, som foreligger, afgøres ved simpel Stemmemflerhed ved Haandsop-rækning; dog skal skriftlig Afstemning benyttes, hvis det forlanges. Om Lovændringer, se Slutningen. Kun de Delegerede har Stemmeret, jfr. dog § 1 c. Foreningens øvrige Medlemmer har kun Tale- og Forslagsret.

#### § 6.

I særlige vigtige Sager skal Hovedbestyrelsen lade foretage Afstemning blandt Medlemmerne. Denne foregaar da skriftlig afdelingsvis. Resultatet af de afgivne Stemmer for eller imod tilstilles Hovedbestyrelsen inden en fastsat Tidsfrist Udløb.  $\frac{2}{3}$  af de afgivne Stemmer er afgørende for de saaledes behandlede Sager. Kun en saadan Afstemning kan annullere vedtagne Generalforsamlingsbeslutninger.

#### *Afdelingslove.*

Afdelingernes Formaal er at oplyse de danske Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere ved Statsbanerne om Organisationens saavel almindelige som personlige Betydning for enhver og derved opnaa, at alle Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere ved Statsbanerne bliver Medlemmer af D. L. og L. F.

#### § 1.

Som Medlem kan optages Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere ved de i Drift værende Statsbaner i Danmark. Medlemmer, der afgaar fra Tjenesten, kan vedblivende være Medlem af Foreningen, naar de opfylder de i Lovene nævnte Forpligtelser. Medlemmer, der pensioneres, er kontingentfri.

#### § 2.

Bestyrelsen bestaar af en Formand, 1 Kasserer samt 1 eller flere Repræsentanter, der vælges for 1 Aar paa den ordinære Generalforsamling, som afholdes i Januar

Maaned. Genvalg er tilladt. Endvidere vælger hver Afdeling 2 Revisorer til at kontrollere Afdelingens Regnskab. Genvalg er ikke tilladt.

#### § 3.

Indskudet, der er 2 Kr., tilfalder Hovedkassen. Kontingentet er 80 Øre maanedlig. Staar noget Medlem mere end 2 Maaneder til Restance, kan dets Medlemsret fortabes. Udtraadte eller slettede Medlemmer, der atter søge Optagelse, betaler foruden nyt Indskud eventuelt paaløbne Restancer. Nyansatte, der ikke søge Optagelse inden 3 Maaneder efter Ansættelsen, betaler 5 Kr. i Indskud. Naar et nyt Medlem indtræder i Foreningen, er han det første halve Aar Juniormedlem: hans Rettigheder som Foreningsmedlem og øvrige Krav paa Foreningen er hvilende, ejheller har han Stemmeret. Samme Betingelser gælder for afgaaede Medlemmer, der atter ønsker Optagelse.

Dette gælder dog ikke for Ansatte, der inden 3 Maaneder efter Ansættelse indmelder sig.

#### § 4.

Afdelingens Midler anvendes hovedsagelig til Administration; det eventuelle Overskud efter Generalforsamlingens Beslutning.

#### § 5.

Skulde noget Medlem i eller udenfor Tjenesten gøre sig skyldig i saadanne Forhold, der nedbryder den for Standen nødvendige Agtelse, undersøges og paadømmes Sagen ved Medlemmets Afdeling; dog maa Afgørelse straks indankes til Hovedbestyrelsens Sanktion, eventuelt for den aarlige Generalforsamling som højeste Instans.

#### § 6.

Afdelingerne har Ret til for deres lokale Virksomhed at vedtage og benytte særlige Bestemmelser, der dog ikke maa være i Strid med D. L. og L. F.s Love, der til enhver Tid kan bringes i Anvendelse.

#### § 7.

Alt vedrørende Afdelingerne, saasom Møder og deslige, skal af Formanden meddeles Repræsentanten for Underafdelingen.

#### *Slutning.*

Ovenstaaende Love kan kun forandres eller ophæves paa en af D. L. og L. F. afholdt Generalforsamling, naar  $\frac{2}{3}$  af de skriftlig afgivne Stemmer er for, eller ved en Urafstemning.

Saaledes vedtaget paa Generalforsamlingen den 30. Marts 1908 og 2. April 1911.



# D. L. & L. F.

*Tak!*

*For udvist Opmærksomhed og Velvilje ved mit Jubilæum bringer jeg D. L. & L. F.s Medlemmer min bedste Tak og Paaskønnelse.*

*N. Friholt,  
Lokomotivfører,  
Slagelse.*

\* \* \*

## Skovtur.

De københavnske Afdelinger af D. L. & L. F. tog i Skoven Tirsdag den 18. ds. i et Antal af ca. 80 Medlemmer med Hustruer og Børn.

Turen var begunstiget af øsende Regn fra først til sidst, saa man var heldigvis fuldstændig forskaanet for Støv, der ellers er en Plage her til Lands, naar det ikke regner, thi da blæser det i Reglen, saa man daarlig kan lukke sine Øjne op uden at faa disse fyldt med Støv.

Var man saaledes forskaanet for denne ulidelige Plage, saa er en Skovtur eller Udflugt, baseret paa at komme ud i den friske Natur, i og for sig ikke saa vellykket som ønskeligt, naar man er nødsaget til at opholde sig inden Døre hele Dagen.

Paa den anden Side set er det jo heller ikke saa morsomt at drage rundt, naar Termometret er paa 35° Reamur, saa, naar man skal veje disse Ting op mod hinanden, kan det være vanskeligt at sige, hvad der er værst.

Efter disse almindelige og elementære Bemærkninger skal jeg fortælle lidt om selve Turen.

Vi tog med Slangerupbanen Kl. 12<sup>0</sup> Middag til Hareskoven, hvor man samledes under D. L. & L. F.s smukke Fane, og med denne og et udmærket Orkester i Spidsen marscheredes til Hareskovpavillonen. Det havde heldigvis regnet ganske lidt forinden Ankomsten hertil, saa den lille Plantage og

Vejen var let fugtig, og Marschturen var baade frisk og fornøjelig.

Umiddelbart efter at vi havde naaet omtalte Pavillon, samledes Selskabet om de dækkede Kaffeborde og gjorde sig tilgode med Kaffen og Kagerne. Vort Orkester havde placeret sig lige udenfor Vinduerne, saaledes at man nød godt af Musiken. Men kort efter opdagede Musikerne, som i Parentes bemærket ikke havde Tag over Hovedet, et Sted, hvor Akustiken var ganske udmærket. Dette i Forbindelse med en begyndende stærk Regn gjorde, at de flyttede derhen. Imidlertid var man bleven færdig med Kaffen, og saa skulde Turen have gaaet til Søndersø Vandværk, der leverer en Del af det Vand, der bruges i København, for at bese dette; men da Himlens Sluser var aabnede paa vid Gab, saa at Vandet strømmede ned i Spandevs, blev man hurtig enig om, at saa storslaaet kunde Søndersø Vandværk dog næppe være som Himlens, der paa denne Dag viste sig med omtrent Maksimum af sin Ydeevne.

Da man saaledes ikke mente at kunne høste nogen Belæring, blev Turen opgivet.

Ligeledes en Tur til Hejredalen, som et Festudvalgsmedlem havde omtalt som et meget »højt« Punkt, fra hvilket der skal være en glimrende Udsigt. Hvor mange var der ikke, der med et Suk opgav at komme op paa den høje Dal? —

Var Vejret saaledes, at man daarligt kunde komme udenfor, gjorde dette dog næppe synderligt Skaar i Deltagernes Fornøjelse, idet disse morede sig ganske udmærket indendørs, thi imidlertid havde Musiken spillet op til Dans, og denne gik baade lystigt og livligt i den hyggelige Dansesal, der hører til Pavillonen.

Efter at man havde danset et Par Timer, arrangerede Festudvalget Underholdning, idet forskellige Deltagere gav nogle Numre, saavel sanglige som Deklamationer.

I denne Forbindelse maa fremhæves Frk. Ketelsen og Hr. Nielsen, som begge præsterede nydelig Sang.

Ved samme Lejlighed opdagede man, at der er mange af Foreningens Medlemmer,

der udmærket forstaaer at bidrage til, at en improviseret Underholdning kan forløbe paa festlig Vis.

Tiden gik hurtig, og Kl. 5 gik man til Bords. Ved dette holdtes Taler for Organisationen af C. M. Christensen og for Damerne af L. Mortensen, og desuden blev der sunget et Par Sange af en anonym Forfatter, som gjorde megen Lykke. Man rejste sig fra Bordet i meget animeret Stemning henad 7-Tiden, hvorefter de fleste af Deltagerne, da det var bleven Tørvejr, gik en Tur ud i den herlige friskduftende Skov. En Luft saa ren og frisk, kemisk fri for Støv, og Træerne saa skinnende rene med deres Millioner af fine bitte smaa krystalklare Draaber, der glimtede og spillede som lige saa mange smaa Diamanter i den nedadgaende Sol, — i Sandhed en herlig Spadseretur.

Saa tilbage til Pavillonen til en munter Svingom til Slut.

Og Dansen gik med Fryd og Glæde et Par Timer, til man skulde bryde op og hjem med Toget.

Trods det daarlige Vejr kom Deltagerne baade ud og hjem uden at blive vaade og morede sig glimrende.

Festudvalget skal have Tak for Turen, Besøgsudvalget ligeledes for dets udmærkede Arrangement af Besøget, som ikke fandt Sted paa Grund af Vejret.

Man kan saaledes se, at en Skovtur kan baade blive livlig og fornøjelig, selv om man maa blive inden Døre.

*Cim.*

\* \* \*

Af forskellige Grunde er en Artikel signeret »Pax« udgaaet til næste Nr.

\* \* \*

### Til Medlemslisten.

Nyborg Afdeling.

Tilgaaet Medlemmer fra 1. August d. A.:

Lokomotivfører L. V. P. Larsen

— C. Voigt

— J. Møller

## Teknikens Fremskridt.

Efter hvad »Elektrotechn. Zeitschrift« meddeler, rejste der sig paa den sidste internationale tekniske Kongres i Kjøbenhavn Besværligheder med at referere Foredragene, idet Talerne betjente sig af forskellige Sprog, ligesom det ejheller var muligt at opdrive nogen Stenograf, som samtidig besad de fornødne Sprog- og tekniske Kundskaber til at gengive de forskellige Talere og Oplysninger. Man greb derfor til Paulsens Telegrafon. Foran Talerne opstilledes Mikrofonen, som gennem Ledninger bragtes i Forbindelse med to i et nærliggende Rum opstillede Telegrafoner. Hver Telegrafonspole bestod af ca. 1 km Staaltraad, hvilket var tilstrækkelig for Optagelsen af en Tale paa 10 Minutter.

Apparatet arbejdede vekselvis saaledes: Naar den ene Traad var opbrugt, indschaltedes den anden, hvorefter man havde tilstrækkelig Tid til at udveksle Traaden i det andet Apparat. Talerne udgjorde tilsammen 40 Timer, af hvilken Grund 250 km Traad fandt Anvendelse. Gengivelserne af de af hvert Apparat optagne Taler overgaves til en Ingeniør, som foruden at være sprogkyndig tillige var i Stand til at beherske Stoffet. Denne dikterede de af Telegrafonen gengivne Ord til en Stenograf, idet han ude-

# Lette Som-

Nyeste Faconer. Alle Størrelser. Billigste Priser. TØJHUSET,



lod alt overflødigt og uvigtigt. Maatte et Sted repeteres, var det kun nødvendigt at stille Apparatet tilbage.

---

## De amerikanske Baneselskabers Kamp mod Jernbanekatastrofer.

---

Efter hvad der meddeles i den udenlandske Fagpresse, mener Chicago og North-Western Baneselskabet, at Aarsagen til de hyppige Jernbanekatastrofer fortrinsvis maa søges i Personalets Ligegyldighed og Overtrædelse af de bestaaende Bestemmelser. Til Bekæmpelse af dette Onde er der nu indenfor de enkelte Distrikter bleven oprettet Sikkerhedskontrollørposter, der skal bestemme den virkelige Aarsag til stedfindende Uheld, ansøre de ansatte til Punktlighed samt forelægge Jernbaneforvaltningen Forslag til Forbedringer. Posterne sammensættes af ansatte i alle Grader og Stillinger. For at faa saa mange som muligt til at interessere sig for Sagen veksler de forskellige Medlemmer ret ofte.

Anderledes synes Forholdene at være ved Pensylvanie Selskabet, idet der nemlig skrives, at nævnte Selskab paa Grund af Trafikkens stærke Tiltagen og de dermed forbundne vanskelige Driftsforhold har set sig foranlediget til at lade sit Personale bedre uddanne i Signalvæsenet, end tidligere har været Tilfældet.

Til Undervisning og Besøg af Kollegier og Skoler er fastsat 4 Aar. Efter yderligere 3 Aars praktisk Tjeneste aabnes der Signalmedhjælperen Udsigt til Ansættelse som Signalinspektør i Signalingeniør-Afde-

lingen, hvor vedkommende maa arbejde sig gennem 4 højere Grader for at opnaa Stillingen som Signalingeniør.

Skade, at Amerika ligger saa langt herfra, ellers maatte man ønske, at vor Administration kom til samme Erkendelse, at man gennem et i jernbaneteknisk Henseende vel udrustet Personale opnaar den attraaede Sikkerhed.

Red.

---

## Forskelligt.

---

### Nogle Forsøgstog.

Der blev i Maj Maaned paa Strækningen Kjøbenhavn Ø. — Helsingør kørt en Del Forsøgstog, hvis Opgave skulde være at finde en mere normal Køretid for forskellige Arter af personførende Tog paa Kystbanen. — Forsøgene, som udgik fra Østerbro St., leledes af Maskinbestyrer Schmidt med Assistance af Ingeniørassistenterne Knub og Thyesen. — Togene, hvis Størelse varierede fra 12 til 30 Vognladninger, fremførtes henholdsvis af Litr. „O“ og „K“ Maskiner. — Forsøgene udførtes paa den Maade, at Lokomotivføreren ved Udgangsstationen fik Afgangstid og Ankomsttid for Endestationerne (Østerbro — Helsingør) opgivet; den mellemliggende Køretid var det derfor Lokomotivføreren Opgave at skabe gennem en fornuftig og forsvarlig Kørsel; dog maatte intet Sporskifte passeres med større Fart end 45 Kilometer. — Der blev skiftevis benyttet Personale fra Kjøbenhavn H og Ø samt Helsingør.

Det vilde være ønskeligt, om denne fornuftige Foranstaltning vilde bringe gode Resultater, saaledes at disse ikke saa helt billige Forsøg i kommende Køreplaner vilde sætte Spor, saaledes at de for Tiden paa Kystbanen eksisterende skrappe Køretider kunde faa et

---

# mer-Huer

Vesterbrogade 17, Kjøbenhavn. Postordrer expederes omgaaende.





**BRYGGERIET PHØNIX, Langgade 75 B.**

anbefaler d'Hrr. Jernbanefunktionærer vore 1ste Klasses Hvidt- og Skibsølssorter.

Vi leverer aftappet paa Flasker vore Ølsorter 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. — Porter 14 Øre. Pilsner 10 Øre. — Send os et Brevkort eller ring til 3968.

**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.

**Skrædermester Wilh. Theisen**  
Istedgade Nr. 71 Mezz.  
1ste Klasses Skræderi

anbefaler sig til de Herrer Lokomotivmænd

**Viggo Nielsen.**

Tlf. Central  
9327

**BØGER PAPIR MUSIK**  
Istedgade 64 (Istedgaard).

## Trikotage og Linned.

Direkte til Forbrugerne fra egne Fabriker. Strømper, Sweater, Underbeklædning i Uld og Bomuld, Linned, Reformbenklæder, Dowlas, Medium, Lagendowlas. — Specialitet: Bornestømper, ret & vrang, mindst 33<sup>1</sup>/<sub>3</sub> pCt. under alm. Pris.

Besparelse: Garanteret 25 pCt.

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

## Carl Olsens

### Skræder-Etablissement

**Enghaveplads 8** Tlf. Vester  
1081 u

anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivmænd.

## Møbelmagasin i Svanholm

Gl. Kongevej Nr. 66

Kom og se mit Lager. Ingen Købetvang.  
Smaa Priser. Afbetaling indrømmes.

Møbler leveres med fuld Garanti for Soliditet.

Tlf. Vester 1592 y. **G. Christensen, Snedkermesler**

# I. G. Brørups Møbelforretning

Tlf. Vester 797 y. 31 Dannebrogsgade 31 København Tlf. Vester 797 y.

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.

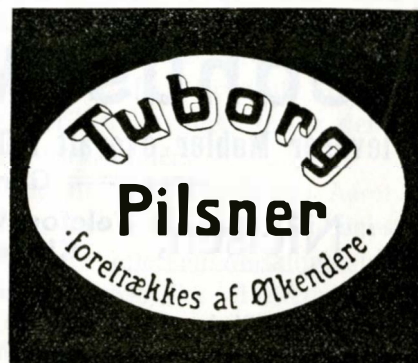
**Brødr. Christiansen**

55 Istedgade 55 Tlf. 2516

**Trikotage- & Manufakturforretning**

**Maskinstrikkeri & elektr. Systue**

Strømper forfoddes i Lobet af 2 Dage  
Jernbanemænd 5 Procent Rabat



**H. J. Hansens**  
Skræderforretning  
38 Sønder Boulevard 38  
anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

**Tandlægerne**  
**Frøken Maria Bøving og Frk. Margrethe Mose**  
Vesterbrogade 66<sup>7</sup> Kbhavn. Telefon Vester 159 y  
Konsultationstid: Hverdage Kl. 10 - 4  
og Søndage i Reglen Kl. 10 - 12.  
Jernbanesygekassens Tandlæger.

**Vesterbros Guldsmed**  
Edm. Bodé  
anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.  
Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.  
Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.

**Dameovertøj:**  
med fuld Garanti for udmærket god Pasning køber  
De absolut bedst og billigst.

**A. MUNCK, Overstykkemagasin**  
ISTEDGADE 87 Telf. Vester 283 x  
Leverandør til de fleste Jernbanefunktionær. Hustruer.

**Køb Vin**  
hos Chr. Bertelsen, Sønder Boulevard 66.  
Detailsalg til en gros Priser. Tlf. 3545.

Stort Udvalg i alle  
Slags Møbler  
fra egne  
Værk-  
steder

**L. C. Jensen & Hansens Møbel-Etablissement**  
Nørrebrogade 54

Garanti  
gives e  
Afbetaling indrømmes solide Købere

### Adressefortegnelse.

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

Hovedkassereren:  
Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16<sup>III</sup>, Kjøbenhavn V.

Redaktionen:  
Lokf. P. Hansen, Gjedser.

**Maskinpersonalets Fruer** <sup>bør købe</sup> **Deres** <sup>hos</sup> **Gatte** **A. Bonnesen, Istedgade 98.**  
NB. Naar denne Annonce medbringes, gives kontant 10 Procent Rabat.

## Livsforsikringselskabet „DANMARK“.

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefritagelse ved Invaliditet ved Henvendelse til **Overinspektør F. Rasmussen**, Arkonagade 22<sup>3</sup>, Tlf. Vester 677 — **H. P. Mortensen**, Asger Rysgade 4<sup>3</sup>, Tlf. Vester 1480 y, og **H. C. Hansen**, Aarhus.

Kontor Steenstrups Allé 9<sup>2</sup>, Kbhvn., aabent 11-1, samt St. Pauls Kirkeplads 9<sup>2</sup>, Aarhus, Tlf. 2862, Kontortid 9-3.

## 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 Rysgade 4<sup>3</sup> tv. Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.