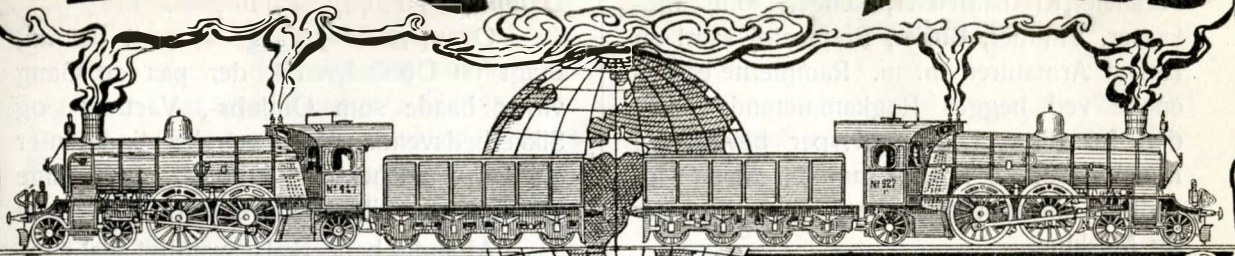


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

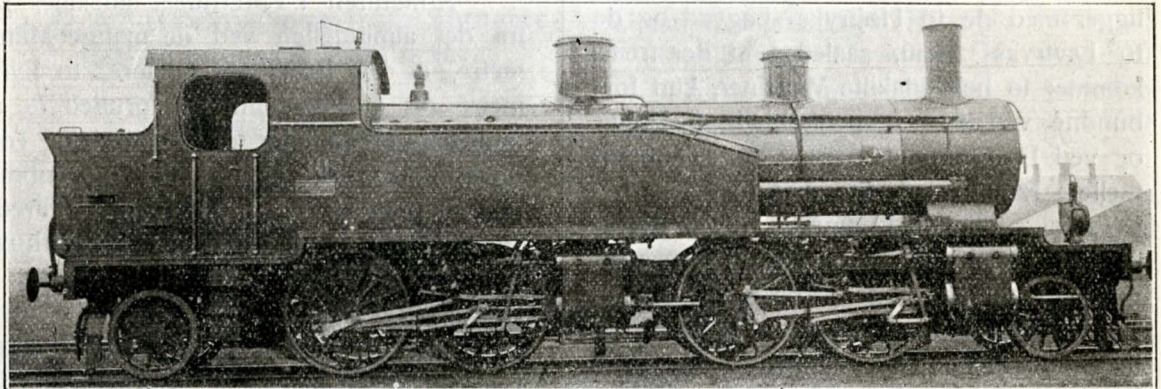
ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING
OG „DANSKE PRIVATBANERS LOKOMOTIVFØRER- OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING“
(DANSK LOKOMOTIVMANDS-FORBUND)

Nr. 13.

1. Juli 1912.

12. Aarg.

Nyt af gammelt.



Ovenstaaende præsenterer vi Bladets Læsere Sydfynske Jernbaners nye Lokomotiv Nr. 30, der jo i den senere Tid er bleven en Del omtalt baade i Pressen og paa Rigsdagen, og som jo ogsaa baade i Udseende og ikke mindst derved, at det er bygget paa Banens egne Værksteder, adskiller sig fra, hvad man ellers er vant til at se herhjemme.

Lokomotivets Hovedmaal er følgende:
Cylinderdiameter, H. T. 290, og L. T. 430 mm.
Antal Cylindre, 2 Højtryk og 2 Lavtryk.
Slaglængde 508 mm.

Kedeltryk 14 Kg pr. cm².
Drivhjulsdiameter 1416 mm.
Risteflade 1,27 m².
Ildpaavirkningsflade 69,36 m².
do. i Overhederen. 26,35 m².
Adhæensionsvægt 34,6 Tons.
Totalvægt 52 —
Vægt, tom 42,5 —

Til Bygningen af Lokomotivet, der jo som Billedet udviser, er et Høj- og Lavtryks Tenderlokomotiv af Typen »Mallet Leddelt«, er der anvendt forskellige Dele af to gamle O. B. 1. Lokomotiver, der dels

var for smaa, og dels var opslidte, nemlig: Rammerne, Hjul og Aksler, Aksekasser, Paralleler, Krydshoveder, Stænger, Dom, Sandkasser, Vinduer, Buffer, Bremsesøj samt en Del af Armaturen m. m. Rammerne er forenede ved begges Røgkammerender, paa den for disse Lokomotivtyper bevægelige Maade, idet de holdes sammen af en Hovedbolt, omtrent som ellers mellem Tender og Maskine.

Kedlen er fast forbunden med den bageste Rammedel, medens den paa den forreste hviler løst paa en bred Fod, saaledes, at den forreste Rammedel under Kørselen gennem Kurver frit kan bevæge sig til Siderne. To Evolut-Fjedre trykker den atter tilbage i sin Midtstilling, naar Lokomotivet kører paa lige Spor. Begge Løberakslerne er forskydelige til Siderne, hvilket giver Maskinen en meget let Gang gennem Kurverne.

Cylinderne, der er forsynede med Rundglidere med indvendig Indstrømning, ligger med de to Højtryks- bagved og de to Lavtryks- foran, saaledes at der fremkommer to helt adskilte Maskiner, kun forbundne ved de sammenkoblede Styringer og ved Damprørene. Disse, der er anbragt mellem Rammepladerne, maa jo kunne bevæge sig tilligemed Rammen, de er derfor mellem Høj- og Lavtrykscylinderen samt mellem Lavtrykscylinderen og Røgkammeret sammensat af flere Stykker. Leddene er ikke som almindelig samlede som store Pakdaaser, men er derimod samlede med Linsler og kugleformede Led, der holdes sammen af stive Spiralfjedre, saa der derved fremkommer stor Bevægelighed og god Tætning.

Igangsætning af Maskinen sker altid ved Friskdamp i alle 4 Cylindre. Denne indledes i Lavtrykscylindrene automatisk ved en i Forbindelse med Højtrykscylinderkassen værende Ventil, der, naar Regulatoren aabnes, lader saa megen Damp strømme ind i Lavtrykken, indtil Trykket i denne har opnaaet den i Forhold til Højtrykken passende Spænding, hvorefter Ventilen lukker automatisk, idet den foroven danner et Stempel, der paavirkes af Dampen i Lav-

trykken og paa Grund af sit større Areal formaar at lukke Ventilen mod det større Damptryk i Højtrykscylinderen.

Ovenpaa Højtryksgliderne er der anbragt en Dobbeltventil, der paa en Gang virker baade som Omløbs-, Vacuum- og Sikkerhedsventil. Paa Lavtrykscylinderen er der af Pladshensyn anbragt almindelige Vacuum- og Sikkerhedsventiler.

Af andet bemærkelsesværdigt skal nævnes Styringen, der nærmest er en »Heusingers Styring«, men omkonstrueret, saa den lettere lod sig forarbejde paa Værkstedets Maskiner.

Glidestængerne er her fastgjorte, ikke til Kvadrantklodsen, men til det ene Hjørne af en Trekant, hvis to andre Hjørner holdes i Stilling af to Hængere, der med deres andre Ender er fastgjorte til Kvadrantens øverste og nederste Ender. Det hele virker tilfredsstillende og afgiver ved alle Fyldningsgrader en fortrinlig Damptilførsel.

Armaturen i Førerhuset adskiller sig fra det almindelige ved de mange Manometre, et for hvert Sæt Glidere, to Pyrometre og et Vacuummeter foruden de almindelige Manometre for Kedeltryk og Togopvarmning. Alt er indrettet og anbragt paa en praktisk og for Personalet tilfredsstillende Maade, ligesom der i Førerhuset er udmærket Plads baade til Fyring og til Rensning af Fyret.

Risten i Fyret er forsynet med en fra Førerhuset bevægelig Klap, og da Askessens Bund tillige kan vendes, er Arbejdet med Fyrrensning lettet meget betydeligt.

Endvidere er Lokomotivet forsynet med Røgrørsoverheder af »Smidts System«, automatisk Vacuumbremse og Skruebremse, Coale Sikkerhedsventiler og Restarting-Injektorer.

Vi haaber, at Læserne af ovenstaaende kan faa et nogenlunde klart Billede af, hvorledes det første Lokomotiv, der er bygget paa et dansk Privatbaneværksted, ser ud. Det afgiver i hele sin Enkelthed et slankt og smukt Syn, og kan, baade hvad Arbejdets Udførelse og i arkitektonisk Henseende

fuldt ud staa paa Højde med, hvad der bygges i Udlandet.

Lokomotivet gik i Tur den første Februar, efter at der først havde været kørt en lille Prøvetur med det, og det har vist sig, at det var lavet »færdigt«, der var ingen Børnesygdomme. Det har siden omtrent hver Dag udført to Ture mellem Svendborg og Odense til saavel Jernbanens som Personalets fulde Tilfredshed.

Alt i alt er det et saa smukt Stykke Arbejde, der her er præsteret, saa det bør kendes af alle Lokomotivmænd i Danmark.

Ombygningen er forestaaet af den anerkendt dygtige Maskinbestyrer ved S. F. J., Milling, der paa en Studierejse til Amerika var blandt de omkomne ved den frygtelige »Titanic«-Katastrofe.

Forsøgsinstallation med „A. G. A.“-Blinklys paa faste Signaler ved de svenske Statsbaner.

Af
E. G. Windahl,
Bureauingeniør i Kungl. Järnvägsstyrelsen.

(Sluttet).

Fremskudt Signal: Blinklyskarakter 0,1 Sek. Lys- + 0,9 Sek. Mørkeperiode. Blinklyset brænder hele Døgnet.

Gastilførsel pr. Døgn for Blinket $\frac{1}{10} \times 24 \times 5 \dots \dots \dots = 12$ Liter
Gastilførsel pr. Døgn for »Vaagekonden« $\dots \dots \dots = 10$ —
Ialt 22 Liter

Gastilførsel pr. Aar $22 \times 365 \dots = 8030$ —
Gaspris pr. Aar $8,03 \times 135 \dots$ Kr. 10,84

Accumulatoren behøver at udveksles ⁸⁰³⁰/₁₅₀₀ = 6 Gange om Aaret. Udgifter til Udvekslingen 6 Timer à 0,30 = Kr. 1,80, Omkostningerne pr. Aar er saaledes 10,84 + 1,80 = 12 Kr. 64 Øre eller omtrent 13 Kr.

Udkørselssignal C: Blinklyskarakter 0,5 Sek. Lys og 0,8 Sek. Mørke.

a) Blinklyset brænder Døgnet rundt:
Gastilførsel pr. Døgn for Blinket $\frac{5}{13} \times 24 \times 5 \dots \dots \dots = 46,2$ Liter
Gastilførsel pr. Døgn til »Vaagekonden« $\dots \dots \dots = 10$ —

Ialt 56,2 Liter

Gastilførsel pr. Aar $\dots \dots \dots = 20,600$ —
Gaspris $\dots \dots \dots$ Kr. 27,80

Accumulatoren ombyttes 9 Gange om Aaret.

Udgift til Ombytning 9 Timer à 0,30 = 2,70 Kr. Udgift til Blinkets Tænding og Slukning: hertil beregnes at medgaa 5 Min. pr. Dag = 30 Tim. pr. Aar à 0,30 = 9,00 Kr.

Driftsudgifterne pr. Aar er saaledes $16,35 + 2,70 + 9,00 = 28,00$ Kr.

Ved i Gennemsnit at holde Blinket slukket det halve Døgn fremkommer en Gevinst af 4 Kr. pr. Aar.

Udkørselssignal F: Blinkkarakter 0,4 Sek. Lys og 0,8 Sek. Mørke.

Analoge Beregninger for Udkørselssignal C fremkommer følgende Resultat:

a) Blinklyset brænder Døgnet rundt:
Accumulatoren ombyttes 13 Gange pr. Aar. Driftsudgiften = 28,60 Kr. = \varnothing 29,00 Kr.

b) Blinklyset er slukket det halve Døgn:
Accumulatoren ombyttes 8 Gange pr. Aar. Driftsudgift pr. Aar = 26,25 Kr. = \varnothing 26,50 Kr.

Ved at holde Blinket slukket det halve Døgn nedsættes Driftsudgifterne med ca. 2,50 Kr. pr. Aar.

Indkørselssignal A 1/2/3: Blinkkarakter 0,5 Sek. Lys- + 0,7 Sek. Mørkeperiode; Gaslys med automatisk Tænding i begge de underste Lygter; Signalet stilles til »Kør« med 2 Vinger for 16 Tog pr. Døgn, og med 3 Vinger for 7 Tog pr. Døgn.

a) Blinklyset brænder hele Døgnet:
Gastilførsel pr. Døgn til Blinket $\frac{5}{12} \times 24 \times 5 \dots \dots \dots = 50$ Liter
Gastilførsel pr. Døgn til 3 »Vaagekoner« à 10 $\dots \dots \dots = 30$ —
Gastilførsel pr. Døgn til den næstøverste Lygte, naar Sig-

nalet er stillet til »Kør« med 2 eller 3 Vinger: $16 + 7$ Gange i højst 5 Min. hver Gang = $* \frac{23 \text{ g. } 5}{60} \times 5 \dots \dots = 9,6$ Liter
 Gastilførsel pr. Døgn til den underste Lygte, naar Semaforen er stillet til »Kør« med 3 Vinger, 7 Gange à 5 Min. $\frac{7 \text{ g. } 5}{60} \times 5 \dots \dots \dots = 29$ Liter
 Summa 92,5 Liter

Gastilførsel pr. Aar $\dots \dots \dots 33,800$ Liter
 Gaspris - - $\dots \dots \dots 45,65$ Kr.
 Accumulatoren ombyttes 23 Gange om Aaret. Arbejds-løn for Ombygningen 23
 Timer à 30 $\dots \dots \dots = 6,90$ Kr.
 Driftsomkostningerne pr. Aar bliver saaledes $45,65 + 6,90 = 52,50$ Kr.
 Summa 52,50 Kr.

b) Blinklyset holdes slukket omtr. det halve Døgn:

Gastilførsel pr. Døgn til Blinket $\frac{50}{2} = 25$ Liter
 - - - - Vaageko-nen og begge de underste Lygter, naar Semaforen staar til »Kør« 2, henholdsvis 3 Vinger 42,5 Liter
 Summa 67,5 Liter

Gastilførsel pr. Aar $\dots \dots \dots 24,700$ -
 Gaspris - - $\dots \dots \dots 33,35$ Kr.

Accumulatoren ombyttes 17 Gange om Aaret.

Arbejds-løn for Ombygningen 17 Tim. à 0,30 = 5,10 Kr. Omkostningen for Tænding og Slukning af Blinklyset (som forud) 9,00 Kr.

Driftsomkostninger pr. Aar er saaledes $33,35 + 5,10 + 9,00 = 47,50$ Kr.

Driftsomkostningerne nedbringes saaledes med 5 Kr. pr. Aar, naar Blinklyset ikke er tændt det halve Døgn.

Fornævnte Omkostninger paa Kr. 52,50 og 47,50 er henholdsvis 82 Kr. 50 Øre og 87 Kr. 50 Øre under Udgiften til Petroleumsbelysning, der for 3 Signallygter andrager 135,00 Kr.

* Paa Grund af Linieblokering staar Signalet til »Kør« i højst 5 Min. før hvert Tog.

Indkørselssignal H 1/2: Blinkkarakter 0,5 Sek. Lys- + 0,5 Sek. Mørkeperiode; Gaslys med automatisk Tænding i den underste Lygte; Signalet stilles til »Kør« med 2 Vinger for 4 Tog pr. Døgn.

Analoge Beregninger med de for A 1/2/3 udførte, dog med den Forskel, at den Tid, som Semaforen staar til »Kør« beregnes til 10 Min. for hvert Tog, giver følgende Resultat:

a) Blinklyset brænder hele Døgnet.

Accumulatoren ombyttes 21 Gange pr. Aar. Driftsomkostningen pr. Aar $\varnothing 47,50$ Kr.

b) Blinklyset holdes slukket omtrent det halve Døgn.

Accumulatoren skal da ombyttes 13 Gange om Aaret. Driftsomkostningen pr. Aar $\varnothing 39,50$ Kr.

Saaledes fremkommer en Gevinst af ca. 8 Kr. pr. Aar, naar Blinklyset holdes slukket det halve Døgn. Naar Forskellen i denne Henseende bliver saa iøjefaldende stor ved Semafore H 1/2 i Modsætning til de andre Hovedsignaler, beror det paa, at Blinkkarakteren ved dette Signal er den mest uøkonomiske, idet Lys- og Mørkeperioderne er lige lange. Uagtet Blinkkarakteren spiller en betydelig Rolle i økonomisk Henseende, saa bliver den aarlige Driftsudgift som Følge af, at den underste Lygte forsynes med automatisk Gastænding, dog 42,50 Kr., henholdsvis 50,50 Kr. billigere end Driftsudgifterne til Petroleumsbelysning, der for 2 Lamper vil beløbe sig til ca. 90,00 Kr. aarlig.

Ovenstaaende Beregninger viser hen til, at naar Blinklys med lang Lysperiode og forholdsvis kort Mørkeperiode sammensættes af 0,4 eller 0,5 Sek. Lys + 0,7 eller 0,8 Sek. Mørke, da er det ikke af nogen økonomisk Betydning at slukke Blinklyset i den Del af Døgnet, hvor Natsignalering ikke finder Anvendelse, men derimod kan lade dem brænde Døgnet rundt. Tillige fremgaar det af Beregningerne, at Indførelsen af Gasbelysning i de underste Lygter med automatisk Tænding og Slukning af Flammen nedsætter i betydelig Grad Udgifterne til Belysningen. Uagtet den trevingede Se-

mafore A 1/2/3 stilles til »Kør« med 2 Vinger for 16 Tog og med 3 Vinger for 7 Tog pr. Døgn, saa bliver Driftsomkostningerne for Gasbelysning dog 60 à 65 % billigere end for Petroleumbelysning.

Naar Anlægsomkostningerne ved Blinklysets Indførelse ikke opgaar til større Beløb end ovenfor beregnet, saa turde den Mindskning i Driftsudgifterne til Belysningen, som erholdes ved Blinklysets Indførelse, i Almindelighed strække til at forrente og amortisere de dermed forbundne større Anlægsudgifter i Forhold til Petroleumbelysning.

Blinklysinstallationen paa Liljeholmen er beregnet paa at vise Blinklysets Anvendelse ved Jernbanesignaler. De Principer, der er fulgte ved dets Anvendelse dersteds, skal ikke anses for at være normgivende ved Lysets Tillæmpning efter Statsbanernes Signalsystem. Blinklysets Indførelse i et Signalsystem er afhængig af de Fordringer, der forefindes for Systemets Fuldstændiggørelse, enten gennem Skabelsen af nye Signaler eller til Ophjælpning af Brist i bestaaende Systemer. I nævnte Henseende aabner Blinklyset store Muligheder, og sandsynligvis vil Blinklysinstallationen paa Liljeholmen indlede et nyt Afsnit i Jernbanesignalvæsenets Udviklingshistorie.

Siden denne Artikels Tilblivelse er »AGA« Blinklyset installeret ved de finske Statsbaner paa et Indkørselssignal ved Helsingfors. Hensigten hermed er at underkaste »AGA« Systemet en Paalidelighedsprøve, og saa snart man har overbevist sig om dets Funktionssikkerhed, er en hel Del andre Installationer foreslaede. Ved *Seinäjoki* Stationen er allerede tre fremskudte Signaler monterede med »AGA« Blinklys, og vil blive taget i Brug i Sommer samtidig med den nye Signalomordning dersteds.

Den russiske Jernbanebestyrelse har anbefalet, at der anstilles indgaaende Forsøg med »AGA« Systemet, og har til dette Formaal anvist Strækningen St. Petersburg

—Oranienbaum. Med det første vil fire Signaler blive forsynede med Blinklys.

Paa de hollandske Statsbaner imødeser man ogsaa Blinklyset med stor Interesse, man har der anvist Haags Banegaard til Forsøgene.

Efter al Sandsynlighed kan det forventes, at de danske Statsbaner i nær Fremtid beslutter sig til at prøve Blinklyset, og Læserne vil da til den Tid kunne overbevise sig ved Selvsyn om de mange og vigtige Fordele, »AGA« Blinklyset besidder som Jernbanesignal.

Sluttelig skal anføres, at under den svære Snestorm den 9. Apr. d. A. fungerede alle 6 Blinklyssignaler paa Liljeholmen uden ringeste Forstyrrelse. Overhovedet har denne Installation fungeret til almindelig Tilfredshed.

Lokomotivtjeneste og Jernbaneuheld.

(Sluttet).

I en saadan Tilstand af saavel fysisk som psykisk Afkræftelse rykker Faren for en Forveksling af Signalbillederne nærmere, thi mens man med det legemlige Øje vel ser det foranliggende Stoppsignal, staar dog det kort i Forvejen passerede Faresignal endnu for det aandelige Øje. Førend man rigtig fatter den virkelige Situation, kan et Uheld saaledes være rykket ind i en ganske betænkkelig Nærhed. Størst bliver denne Fare med gennemkørende Tog paa de større Mellestationer med de mange forskellige Signalbilleder.

At Faren for en Forveksling af Farverne eller ved en subjektiv Fejltagelse at passere et Stoppsignal efterhaanden vokser med den fysiske og aandelige Anspændelse er en Kendsgerning, der under ingen Betingelse kan modbevises eller benægtes.

Heraf fremstaar da Spørgsmaalet, hvor vidt Lokomotivførerens Gerning gennem Tidernes Udvikling er bleven forrykket fra

at være et mere fysisk til et aandeligt Erhverv.

Togenes stærkt forcerede Hastigheder, Tilvæksten af Vognantallet og Forøgelsen af Signalbilleder med forskellige Lysfarver samt Udstedelsen af utallige Forskrifter og Forbud er Forholdsregler, som ubetinget stiller Krav til hele Lokomotivførerens Nervesystem, og Svaret maa blive: *Gennem Nutidens forbedrede Lokomotiver er den største Del af Lokomotivførerens fysiske Arbejde overtaget af mekaniske og automatiske Konstruktioner, saaledes at dennes vigtigste Op-gave er bleven Strækningens og det mere komplicerede Signalsystems Observation.*

Til Evidens er hermed ført Bevis for, at Lokomotivførerens Bestilling i vor Tid maa betragtes som et Erhverv, der i overvejende Grad bør sortere under de Regler, der er gældende for Personer, der daglig beskæftiges ved aandeligt Arbejde. Ikke desto mindre er dette ikke Tilfældet, thi mens der t. Eks. i Rigsdagen har været Enighed om at fastsætte Lærernes Maksimalarbejdstid pr. Dag til 6 Timer — en lignende er næsten overalt gældende indenfor Statens Kontorpersonale —, har Lokomotivførerne ved de danske Statsbaner i alskens Vejr ved Dag som ved Nat oftest fra 8—12 Timers Arbejdstid pr. Døgn, der under et Forsinkelsestilfælde kan udstrække sig timevis derover.

Vi skal afholde os fra at paastaa, at Aarsagen til tidligere eller de i den sidste Tid passerede Uheld skyldes de i vore Artikler anførte Argumenter, men vi føler os overbeviste om, at der ikke findes andre Autoriteter en Lægevidenskaben, der i Virkeligheden er i Stand til at afgøre, hvorvidt den menneskelige Natur under saadanne Tildragelser har været underkastet visse momentane Begrebsforvirringer, der maa føres tilbage til Begyndelsesstadiet af en eller anden Nerve- eller Hjertesygdom*. Berettigelsen i dette Forlangende lader sig

* Henviser her til den tidligere her i Bladet fremdragne lægevidenskabelige Artikel om Aareforkalkningens Begyndelsesstadium og videre Forløb indenfor Lokomotivpersonalet.

nemlig let dokumentere, idet netop disse to Sygdomsarter nærmest maa betegnes som en Art »Bestillingssygdomme« iblandt Lokomotivpersonalet, især Lokomotivførerne.

Som vi tidligere nævnte, har Befolkningen den største Interesse af at blive gjort bekendt med, hvilke Farer, der findes ved Jernbanevæsenet, thi kun derved vil et saa vigtigt Spørgsmaal som Midlerne til Forebyggelse af Jernbaneuheld kunne ventes at komme frem til en indgaaende Undersøgelse. Som et af de vigtigste Punkter bør da være, at Jernbanepersonalets Arbejdstid reguleres gennem Lovgivningsmagten. En saadan vil nemlig virke mere betryggende for Publikum og Administrationen end skærpede Straffebestemmelser for et anstrengt Personale.

Emil Alsborg.

Svenske Lokomotivmænd paa Rejse i Danmark.

Paa Initiativ af Lokomotivmænd i Malmø og Omegn havde københavnske Kolleger hos Generaldirektionen for de danske Statbaner erholdt Tilladelse til at bese den nye Personbanegaard med tilhørende Sikringsanlæg, Lokomotivremisen og Centralværkstederne. Besøget fandt Sted Onsdag den 12. Juni og talte ca. 10 svenske Lokomotivmænd.

Under et aldeles, som paa Bestilling, straalende Vejr besøgte under sagkyndig Ledelse hele det storartede Komplex. Der begyndtes i Personhallen og derefter gennem hele Rækken af første Klasses Indretninger og Sikkerhedsanordninger, som aftvang de Besøgende Beundring og »Förtjusning«, og den Opfattelse var almindelig raadende, at Sverrig har et godt Stykke tilbage endnu, inden man i denne Henseende naar paa Højde med Broderlandet Danmark.

Efter Besøget, som varede 4 Timer, samledes Flertallet af dem, der ikke umid-

delbart derefter skulde tiltræde Hjemrejsen med de danske Kolleger til Fællesspisning, og de Taler, som der holdtes, og Leve, der udbragtes, lover godt for Fremtiden og indgav Forhaabningen om, at dette ikke var sidste Gang, at Lokomotivmænd fra begge Sider af Sundet mødtes.

Til sidst en Tak paa de svenske Lokomotivmænds Vegne til Generaldirektionen, Maskindirektøren, Værkstedsbestyrelsen, Værkmestre, Lokomotivmesteren og Overassistent Jensen for al Velvilje, men først og sidst en Tak til de danske Kolleger, og i Særdeleshed en Tak til C. M. C.

—st.—, *hinsidan ifrån.*

D. L. & L. F.

Adressefortegnelse:

Formanden.

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

Hovedkassereren.

Lokf. C. Larsen, Vesterbrogade 128^{III},
Kjøbenhavn.

Redaktionen.

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

Voldgiftskendelsen.

For at ikke Lokf. Vendelboe skal betragte undertegnede helt udenforstaaende Sagen Voldgiftskendelsen, maa jeg præsentere mig som Medlem af Viborg Afd. B., og som saadan er jeg selvfølgelig stærkt interesseret, selv om det ogsaa er min personlige Mening, der gør sig gældende i min Artikel.

Jeg skal da først sige Dem, Hr. Vendelboe, at min Anskuelse af Voldgiftskendelsen aldeles ikke bliver forrykket ved Deres Indlæg. Fortolkningen er lige saa uforstaaelig som selve Kendelsen. De skriver: »Der er jo ikke det mindste i Vejen for, at Udtalelsen om de 1 à 2 Træk paa Reservedagen kan osv.«, men hvorfor skri-

ver De *kan*? Svar os rent ud, er den fremkommet saaledes, ja eller nej.

Foranlediget min Betoning af Voldgiftens Heldighed, skriver De. »Det er aldeles forbløffende, at Hr. V. T. kan være saa naiv at tro osv«. Og det betegner De, Hr. Vendelboe, som det værste ved min Artikel. Maa jeg oprigtig takke for Komplimenten. Ærede Kollega, er De virkelig uvidende om, at Herm. Ohlsen allerede en Gang tidligere, for nogle Aar tilbage, har faaet sine smaa private Stridigheder udjævnet af en Voldgift paa en Hovedgeneralforsamling. Hvad der tidligere har været muligt, kan vel passere igen.

Og hvorfor ikke, der var jo Stof nok for en Æresret. Lokf. Beich havde begaaet den Fejl i Stedet for en saglig Fremstilling af Affæren, da at rette et personligt Angreb paa Lokf. Ohlsen, hvilket affødte et Gensvar fra Olsen, som man kan betegne som mindre heldigt Stof for vort Blad.

Et vil jeg give Dem Ret i, Hr. V. Det er, at der ingen af de interesserede Parter kan have Sæde i en Voldgift, saadan skal min Artikel heller ikke forstaaes, men det maa dog være klart, at naar Viborg Afdeling skal impliceres i Sagen, maa den ogsaa have Indflydelse paa Voldgiftens Sættelse og Ret til at klargøre sine Grunde for Misbilligelsen. Vi var af Viborg Afd. B. to Medlemmer til Stede paa Generalforsamlingen som Delegerede, nemlig Lokfrb. Lynggaard og Undertegnede, og jeg vil paa det bestemtteste betone, at jeg havde den Opfattelse, at Sagen stod mellem B. og O., havde jeg haft den ringeste Anelse om andet, vilde jeg have protesteret derimod, om ikke Vg Afd. havde faaet den fornødne Repræsentation.

Glyngøre, den 17. Juni 1912.

Vilh. Thomsen.

Besøg paa „Selandia“.

Søndag den 23/6 aflagde Aarhus Afdelings Medlemmer i et Antal af ca. 60 et overordentlig interessant Besøg paa Motorskibet »Selandia«, som laa i Aarhus Havn

nævnte Dag. Ved særlig Velvillie af Skibets Maskinpersonale blev man vist omkring og forklaret Maskinernes Virkemaade. Da Motorer paa Lokomotiver sikkert i en ikke fjern Fremtid vil være i Brug, var man jo meget interesseret.

Som Kuriosum skal anføres, at paa den ca. 4 Maaneder lange Tur (første Tur, som Skibet har tilbagelagt) har der ikke været et eneste Lager varmt, hvilket man jo ikke kan paastaa om vore nye Lokomotiver.

T.

Rettelser.

I Artiklen »Carborundum« i Nr. 9 staar fejlagtig: »siliciumfældigt«, skal være »siliciumfattigt«.

Slutningen af Viggo Mottlaus Indlæg i Nr. 12 om »Lysreflexer« skal lyde saaledes: Hvorfor skal Manometerlanternen næsten paa alle Maskiner anbringes saaledes, at dennes Lys afspejler sig i Manometerglasset og giver Genskin i Førerens Øjne?

Vilkaarligheder eller? - - -

Da det rygtes forlyder, at der er for mange Lokomotivførere i Jylland og særlig i Aarhus, skal Undertegnede til Oplysning anføre, at dette ingenlunde er Tilfældet, naar blot Tjenesten blev fordelt paa en mere hensigtsmæssig Maade.

Dette er imidlertid langtfra Tilfældet her i Aarhus. Forholdet er nemlig dette, at Lokomotivfyrbøderne i mange Tilfælde udfører Lokomotivførertjeneste paa Strækningen, i flere Tilfælde dagligt, alt medens der gaar Lokomotivførere disponible. Tillader en Lokomotivfører sig en Gang imellem at paatale Tjenstfordelingen, kan det nok hænde, han faar sin Ret, men det kan lige saa godt hænde, at han overøses med Grovheder af den stedlige Lokomotivformand Schou.

Som et Tilfælde blandt mange skal jeg anføre et, der daterer sig den 12. Juni. Kl. ca. 6,30 Fm. blev der forlangt Forspand til Tog 932 Aarhus—Horsens og Forspand til Tog 928 Aarhus—Skanderborg og derfra til Horsens for at fremføre Tog 915s Maskine som »død«, da en Hjulbandage var sprungen paa den. Da jeg paa nævnte Tidspunkt opholdt mig i Remisen, saa jeg, at der paa Tavlen blev opført to Lokomotivfyrbødere til at udføre Lokomotivførertjeneste paa ovennævnte Ture. Da jeg vidste, at der var flere Lokomotivførere disponible, tillod jeg mig i al Beskedenhed at henlede Lokomotivformandens Opmærksomhed herpaa, men blev barsk afvist og med Tilføjende om, at det ikke vedkom mig, hvilke Dispositioner han traf. Dette kunde jo have sin Rigtighed og fuldstændige Berettigelse, naar det ikke kom til at gaa ud over Personalet. Men ikke nok hermed. Et Øjeblik efter kom han anstigende, og i Vidners Overværelse og i meget højtidelige Vendinger udtalte han, idet han slog sig for Brystet, at han var ansat af Ministeriet for at træffe Dispositioner og absolut ikke taalte nogen Indblanding fra Lokomotivpersonalets Side. Situationen var mig velkendt, og Udtalelserne er vistnok et Mundheld, men jeg lod mig dog ikke afficere heraf. Jeg henvendte mig i den Anledning til den fungerende Maskinbestyrer og fik der til Svar, at jeg ikke skulde blande mig i Tjenstfordelingen.

Som man vil se af ovennævnte Tilfælde, havde der været rigelig Tid til at hente Lokomotivførerne, da Afgangen for Tog 932 og 928 er henholdsvis Kl. 8,17 og 8,35 Fm.

Det er naturligvis ikke til at undres over, om vore højeste overordnede maa faa Indtrykket af, at der er for mange Lokomotivførere, naar deres daglige Rappporter til Stadighed lyder paa Raadighedstjeneste, fordi den stedlige Lokomotivformand, som er ansat af Ministeriet, lader Lokomotivførertjeneste forrette af Lokomotivfyrbødere.

Da ovennævnte Forhold gentagne

Gange har været paatalt overfor saavel Maskinbestyreren som Lokomotivmesteren, men uden Resultat, er det mit Haab, at rette Vedkommendes Opmærksomhed maa blive henledt herpaa, saa Forholdet kan blive ændret, og det skal da nok vise sig, at der ikke er for mange Lokf.

A. G. Keller,
Lokf., Aarhus H.

Ekko fra de andre Foreninger.

»Løgner vil jo dog en Dag blive afsløret«, var den bombastiske Udtalelse, som Jernbane-Tidende jo forleden serverede sine Læsere. Disse Ord randt mig i Hu, da jeg forleden fik Lejlighed til at gennemse Jernbaneforbundets Regnskab i et Særtryk af nævnte Blad, benævnt Nr. 11a.

Efter den gradvise Reduktion fra at være et Flertal til en Indrømmelse af kun at have faa Lokomotivfyrbødere som Medlemmer i Forbundet, havde jeg iblandt alle de andre Indtægtsposter fra de forskellige Kategorier ogsaa ventet at finde en Oversigt over det indbetalte Kontingent fra de faa Lokomotivfyrbødere, der som angivet skal staa som Medlemmer. Til Trods for al Efterforskning har det ikke været mig mulig at opdage saa meget som et Tal eller blot en Antegning angaaende Lokomotivfyrbødernes Tilstedeværelse i Foreningen.

Man kan vel ikke tænke sig den Mulighed, at disse faa Medlemmer allerede har modtaget den umiskendelige store Ære til Minde om vedkommende Berømthed at være udnævnt som Æresmedlemmer af — fhv. Forretningsfører Chr. Nielsen-Fondet?

Peter Kjøbenhavnner.

* * *

Som et Bevis paa den Medbestemelsesret, Lokomotivførerne indenfor Jernbaneforeningen nyder, kan noteres, at der

paa Hovedbestyrelsesmødet den 12. Juni i nævnte Forening valgtes følgende Sammensætning til de forskellige Tillidshverv indenfor Hovedbestyrelsens Virksomhed: 4 Stationsforstandere, 2 Overassistenter, 1 Regnskabsfører, 1 Hovedkasserer, 1 Rangerfører, 9 Assistenter, 2 Medhjælpere, 1 Stationsmester, 2 Togførere, 2 Lokomotivførere, 1 Skibsfører og 1 Telegrafmedhjælper.

Lok.

* * *

Statsfunktionærernes Laaneforening.

Vi refererer efter »Vor Stand« følgende Udtalelser af Telegrafmester Thomsen:

Af Jernbaneforeningens Medlemmer var i 1911 ansøgt om 43 Laan, noget mere end Aaret forud, og der bevilgedes 27 Laan til en Sum af 31,600 Kr. Ialt er der i de sidste 5 Aar bevilget 416 Laan til en Sum af ca. $\frac{1}{2}$ Million Kroner.

Taleren fremhævede som tidligere, at Foreningens Tillidsmænd burde være varssomme med deres Udtalelser om Laansøgere og kun anbefale utvivlsomt solide saadanne, da Tabene, der lides paa de usolide, paa Grund af det solidariske Ansvar falder paa alle Laanesøgerne. *Jernbaneforeningens Medlemmer har givet et Tab af ca. 8000 Kr.*, deraf i 1911 ca. 2400*, utvivlsomt altfor høje Tal, der maner til Forsigtighed.

Tag den med Ro!

Vorherre bevare mig for mine
Venner;

Mine Fjender skal jeg nok
blive færdig med.

(Spansk Ordspr.).

Efter Hr. Mortensens Artikel i Nr. 11 er der jo ofret et stort Arbejde paa den saa meget omtalte Forhandlingsret; er den egentlig værd at ofre saamange Ord paa; der har hidtil været meget delte Meninger, og havde Hr. M. været paa Generalforsamlingen i Fredericia, vilde han have hørt, at der

* Fremhævet af os. Red.

ingen særlig Stemning var for at gøre mere, end der hidtil var gjort.

Er der virkelig nogen, der tror, at det at gøre sig selv umyndig (og det bliver vi dog, i Fald vi faar Forhandlingsretten), er det eneste gode.

Er der f. Eks. nogen, der for Alvor tror, at Assistenterne vil arbejde paa, at Førerne beholder den Lønningsklasse over Ass., som vi opnaaede sidst og vel at mærke *trods baade Jernbaneforeningen og Forbundets ivrige Modstand?*

Som Forholdet staar nu, staar vi uafhængig af alt og alle, paa den anden Maade er vi bundne i alle Forhold.

Der er et gammelt parlamentarisk Ord, som siger: »Ministerier forgaar, men Departementschefer (respekt. Afdelingschefer) bestaar. Den Velvillie, vor Generaldirektør stedse har vist Forhandlingsretten, er jo alm. bekendt, og det har vist sig, at den gamle Hovedbestyrelse trods al Modstand fra Jernbaneforeningen osv., formaaede at faa vor Løn hævet. Nu er der tilgaaet H. B. 3 nye Medlemmer; lad dem nu faa Lov at tage en Tørn og vise, hvad de duer til, lad os i det hele taget »tage den med Ro!«

Viggo Gundel.

Sikkerheds-Tjenesten.

Da jeg en Dag talte med en Assistent om Aarhus-Affæerne, udtalte han, at de centraliserede Spor og lokale Signaler aldeles ikke er for Lokomotivføreren, men for at lette den fungerende Forstander Arbejdet, at han ikke skal være nødt til at efterse Sporene for hvert Tog, men alligevel skulde Lokomotivføreren fuldt ud respektere Signalerne — selvfølgelig.

Angaaende Signalerne paa Langaa St., saa synes det mig at vidne om en tjenstlig set utilgivelig Ligegyldighed fra Signalvæsenets Side ikke at anbringe 4 Arme paa hver Mast, saa meget mere, som den ene Arm godt kunde være stiv, da den sjælden eller aldrig vilde blive brugt.

Naar ikke en Gang de højeste Administrationer vil respektere Sikkerhedstjenestens Ordre, hvor kan den saa forlange, at det underordnede Personale skal bevare Respekten for dem?

Om det ligesom ved Hellerup Godsbanegaard er et Udslag af Teiegrafvæsenets overlegne Overgenialitet eller ligefrem Ligegyldighed overfor Sikkerhedstjenestens Ordre, er ikke nemt at afgøre, men det kunde være interessant at høre Auditørens Mening om denne Sag.

Viggo Gundel.

Jernbaneforeningen, Jernbaneforbundet og Forhandlingsretten.

(Sluttet).

(Ivar Berendsen):

Det er det, der i Administrationens aabenbare Interesse, at ikke Stationsforstandernes Sær-Synspunkter bedømmes af Ministeriet, uden at de almene Synspunkter er bleven gjort gældende. Det er netop den fælles Interesse for Administrationen og Etaternes Personale, og det er netop i dette Tilfælde det, Stationsforstanderne ikke ville have.

Den højtærede Trafikminister paakaldte i Gaar mit Vidnesbyrd om, at det ikke er med hans Villie eller efter hans Ønske, at Forhandlingsreglerne ikke er traadte i Kraft, og han sagde, at han havde den bedste Villie til at lade dem træde i Kraft. Det har den højtærede Trafikminister. Det er hans Villie, det er hans Ønske. Men ikke desto mindre er det lykkedes i 2 Aar at faa det forhalet, og først nu begynder der at blive nogen Udsigt til, at Sagen kan komme i Gang. Og hvorfor har det varet saa længe? Fordi den højtærede Trafikminister ikke har fulgt det gode Raad, der blev givet ham, at anerkende de to Hovedorganisationer som Bærere af Forhandlingsreglerne og ligesom i alle de andre Etater lade Etaternes Organisationer om at ordne sig. Saa havde den Sag allerede været i Orden og været det forlængst. Første Gang, jeg sagde til

den højtærede Trafikminister: Anerkend dog disse Forhandlingsregler, anerkend dog disse to Hovedorganisationer! — var i Oktober i Forfjor, og siden er jeg ikke bleven træt af at gentage det. Men jeg maa beklageligvis sige, at dette, at den højtærede Trafikminister ikke har grebet ind, har givet Separatorganisationerne den falske Opfattelse — jeg ved, den er falsk —, at ogsaa den højtærede Trafikminister ligesom Generaldirektionen ønsker de Forhandlingsregler derhen, hvor Peberet gror. Først nu, efter at Ministeriet har grebet ind, og efter at det er blevet Separatorganisationerne nogenlunde klart, at de ikke kan vente, at Forhandlingsreglerne vil blive ændrede, først nu slaar de lidt af paa deres Standhaftighed, først nu ophører Separatorganisationerne, de 2,500, at kræve enten det umulige, at Hovedorganisationerne, de 9,500, skal træde i Forbund med dem, eller at Forhandlingsreglerne skulle forandres. Hvor megen Ret jeg har haft i dette, at den højtærede Trafikminister forlængst burde have anerkendt Organisationerne og derved sat Forhandlingsreglerne i Kraft, ses bedst deraf, at Hovedorganisationerne, de 9,500, straks viste sig villige til, naar først Forhandlingsretten var anerkendt, at foreslaa og anbefale de Forandringer i deres Love, som Trafikministeriet udtalte Ønskeligheden af. Det var ikke dem, som ikke vilde strække sig, de 9,500 strakte sig straks da de Forhandlinger begyndte, som nu havde varet et Par Maaneder, det var Separatorganisationerne, som indtil videre holdt sig stift og sejgt.

Hvis den højtærede Trafikminister nu spørger mig, om jeg vil tilraade ham at afbryde de Forhandlinger, som nu finder Sted, og om hvilke Trafikministeren sagde, at der kun behøves faa Møder, inden de er sluttede, svarer jeg: Nej, de Forhandlinger, der nu finder Sted, bør fortsættes og afsluttes, men dersom de ikke fører til det Resultat, at Separatorganisationerne indser, at Forhandlingsretten hviler hos Hovedorganisationerne og bør hvile der, saa vil jeg rigtignok haabe og udtale det be-

stemte Haab, at den højtærede Trafikminister anerkender Forhandlingsreglerne og anerkender de to Hovedorganisationer som Forhandlingsrettens Bærere. Han maa da endelig ikke tage under Overvejelse at forandre Forhandlingsreglerne — de er gode nok, de mangler ikke andet end Anerkendelsen. Lad dem dog faa den Anerkendelse.

Ordføreren (Jerichow): I Anledning af de Udtalelser, det ærede Medlem, der nu satte sig (Ivar Berendsen), fremførte i Begyndelsen af sin Tale, skal jeg tillade mig at oplyse, at jeg ved de Udtalelser, jeg fremførte her som Ordfører, har sat mig til Formaal at gengive, hvad der er passeret i Samraadsmødet. Jeg fremstillede derfor, hvilke Anker der af det ærede Medlem for Københavns 2. Valgkreds (K. M. Klausen) er fremført mod Trafikministeren i Anledning af det af det ærede Medlem nu omtalte Forhold, og derefter gengav jeg, hvad Ministeren havde oplyst under Samraadet. Disse Oplysninger har jeg givet efter de Notitser, jeg gjorde under selve Samraadsmødet. Jeg har i Anledning af en Henvendelse til mig i Gaar fra det ærede Medlem, som gjorde mig opmærksom paa, at Oplysningerne ikke var rigtige, undersøgt, hvad der staar i Finansudvalgets officielle Protokol, og kan afgive den Erklæring, at hvad der staar der, er nøjagtig i Overensstemmelse med, hvad jeg har noteret, og som Følge deraf maa den Uoverensstemmelse, der er til Stede, være en Uoverensstemmelse mellem Ministerens Ytringer under Samraadet og hans senere Udtalelser her i Salen.



Forskelligt.

Turbineelektriske Lokomotiver.

Efter hvad det elektrotekniske Tidsskrift *The Electrician* skriver, er der af North-British Locomotive Co. fremstillet et nyt turbinelektrisk Lokomotiv. Den fornødne Damp udvikles i en almindelig med Overheder forsynet Lokomotivkedel. Kul- og Vandbeholdningen medføres i Beholdere, som er anbragte i Siderne.

Dampen overføres til en Jævnstrøms-turbine, der er beregnet for 3000 Omdrejninger pr. Min. og direkte tilkoblet en Jævnstrøms-dynamo for 1000 K. W. med vekslende Spænding. Dynamoer leverer Strøm fra 200 til 600 Volt til 4 Motorer, hvis Ankere er direkte tilkoblede de 4 Drivaksler. Spilledampen ledes til en Straalekondensator, hvor den sammen med Kølevandet løber til Varmvandsbeholderen.

Eftersom Dampturbinen i Modsætning til de almindelige Stempelmaskiner ikke fordrer nogen indvendig Smørelse, er det kondenserede Vand fri for Olie. Det kan derfor direkte ved Hjælp af Fødepumpen tilføres Kedlen fra Varmvandsbeholderen. Hele den medførte Vandbeholdning tjener samtidig som Kølevand for Kondensatoren, og Cirkulationen besørages af Centrifugalpumper, som bevæges af særlige Damp-turbiner, der er anbragte ved Siden af Hoved-turbinen.

Kondensatorvandets Cirkulation sker paa følgende Maade: Fra Sidebeholderne passerer Vandet den første Pumpe, derefter Kondensatoren, hvor det bliver opvarmet af den kondenserede Damp, for derpaa at løbe i Varmvandsbeholderen. Herfra befordres det af en anden Pumpe til Køleren, som befinder sig i Lokomotivets Forende og udsat for det fulde Lufttryk under Kørslen. Gennem en særlig Ventilator forstærkes dette Lufttryk yderligere. Efter fuldendt Afkøling flyder Vandet atter tilbage til Sidebeholderne for derefter paany at begynde sit Kredsløb.

Det er klart, at det almindelige Dampslag gennem Skorstenen og det dermed forbundne Lufttræk bortfalder for dette Lokomotivs Vedkommende. Ved Forsøgslokomotivet erstattes

det kunstige Træk ved Hjælp af en lille Turbinventilator, som er anbragt i Køleapparatet, saaledes at den leder den varme Luft i Fyret samtidig med, at den dog understøtter Kølerne i deres Virksomhed.

I Lokomotivets Førerhus er opstillet et lille Schaltbræt, som er monteret med de fornødne Mærkeapparater, saasom Schalteren til Omschaltning af Motorerne alt efter den fordrede Trækkekraft samt Spændingsregulatoren til Dynamoer, der regulerer Toghastigheden m. m.

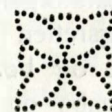
* * *

Tyske Baners Indtægter.

De tyske Baner har i Henhold til det kejserlige Jernbanedepartementes Driftsberetning haft særdeles stærkt stigende Indtægter. Merindtægten for Februar, sammenlignet med samme Maaned f. A., har for Personbefordring udgjort 4,626,959 Mark og for Godsbeholdning 20,080,560 Mark. Indtægterne for 1911 viser for hver af Aarets Maaneder en Stigning, der i flere Tilfælde er af væsentlig Betydning sammenlignet med tilsvarende Tal fra f. A. I $\frac{1}{100}$ er Merindtægten opgivet til:

Maaned	$\frac{1}{100}$
Januar	6,98
Februar	6,91
Marts	13,05
April	0,77
Maj	13,68
Juni	2,63
Juli	4,71
August	6,91
September	8,48
Oktober	4,68
November	9,49
December	2,43

Den højeste Indtægt falder paa Maanederne September, Oktober og November med en Indtægt af henholdsvis 168 Mill., 176 Mill. og 173 Mill. Mark, de laveste i Januar og Februar med 137 Mill. Mark hver.





Personalialia.

⁵/₅ 12.

Død.

Lokomotivfyrbøder C. V. Jensen, Hjørring

¹/_n 12.

Forflyttede er:

Lokomotivfyrbøderne

F. K. Kristiansen, Aarhus H., til Hjørring

F. J. Nielsen, Struer — Ringkjøbing

Bytning.

Undertegnede ønsker Bytning med en Kollega i København.

C. F. Olsen, Lkfb., Fredericia.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i 5te Kreds (Falster) ønsker at bytte med en Kollega i det nordlige Jylland.

Billet modt. Red.

Bytning.

En Lokfb. i Roskilde ønsker at bytte med en Kollega i Fredericia eller Skanderborg, helst snarest. Billet mrkt. »Roskilde« modt. Red.

Bytning.

En Lokomotivfører i Nyborg ønsker at bytte med en Kollega i København.

Billet modt. Red.

Bytning.

En Lokomotivfører i Vamdrup ønsker at bytte med en Kollega paa Sjælland — Slagelse, Helsingør, Kallundborg eller København.

Billet modtager Red.

Bytning.

En Lokomotivfyrb. i Struer ønsker at bytte med en Kollega paa Sjælland.

Billet modt. Red.



Herm. N. Petersen & Søn

Kgl. Hof Pianofabrik

:: Lev. til det spanske Hof ::

Pianoer fra 750 Kr.

Flygler fra 1350 Kr.

Udenlandske Pianoer fra 450 Kr.

Salg kontant og billigste Afbetaling

Bredgade 23, København

Filialer i alle større Provinsbyer

Alle Banefunktionærers Hustruer køber Overtøj i 

**A. MUNCK'S
 Overstykkemagasin**

Istedgade 87, *fordi*

Priserne ere 10 à 20 pCt. lavere end i andre Overstykkemagasiner, og der findes altid et righoldigt Udvalg for enhver Smag og til enhver Pris. Leverandør til Varelatteriet.

I København er Guldmed F. MICHEESEN Sdr. Boulevard 34 billigst.



Alle Funktionærer, som sætter Pris paa solidt og elegant Fodtøj, gøres opmærksom paa, at Lageret altid er forsynet med lange Støvler og med mine bekendte 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. ☞

Carl Olsens
Skræder-Etablissement
Enghaveplads 8 Tlf. Vester 1081 u
anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivmænd.

Køb Vin

hos Chr. Bertelsen, Sønder Boulevard 66.
Detailsalg til en gros Priiser. Tlf. 3545.



Afklippede Frimærker,

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

Viggo Gundel, Struer.

MARINE-ROM

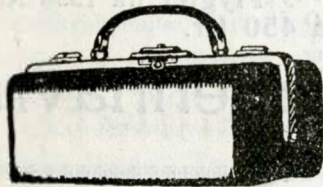
Direkte importeret fra St. Croix. Pris 1,10 pr. Fl.

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

BRYGGERIET PHØNIX' PRISLISTE

Vi leverer paa Flasker: $\frac{12}{10}$ Dobbeltøl 84, 1 Dus. Prima 108, 1 Dus. Hvidtøl I 96, 1 do. II 78, 1 Dus. Skibsøl I 96, 1 do. II 78 Øre. $\frac{12}{10}$ Skibsøl 60, $\frac{12}{10}$ Hvidtøl 60 Øre. Porter 15, Pilsner 12.

Bestillinger modtages ved Vognene eller hos Bryggeriets Agenter samt paa Bryggeriet.
Valby Langgade 75. Telefon 3968.



Reparationer udføres.

Lædervare-Forretningen, Sønder Boulevard 46,
— anbefales. —

Rejsekufferter, Citytasker, Portemonnæer, Skoletasker,
Tornystre, Tegnebøger m. m. i stort Udvalg.



Gummi-Krævetøj

(hvidt og kulørt).
Største Udvalg. Billigste Priser.
Nedfaldende Flipper, kulørte, 60 Øre,
opstaaende, kulørte, 45 Øre,
alle Numre,
dobbelte Flipper, kulørte, 75 Øre, og
hvide 65 Øre.
Kulørt Serviteurs 1,00, hvidt do. 0,75,
Manchetter 0,75 faas i

„FLIPPEN“
Istedgade 128. Kjøbenhavn V.
Ærb. K. Hintz.

Postordres ekspederes pr. omgaende.

Obs.! De svære svenske Gummi-Flipper føres nu paa Lager. 75 Øre.

Brevpapir, Meddelelser og Konvolutter
med Foreningens Mærke leveres til billigste Priser
kun af Lokomotiv-Tid.s Bogtrykkeri, Fredericia.

Brødr. Christiansen
55 Istedgade 55 Tlf. 2516
Trikolage- & Manufakturforretning
Maskinstrikkeri & elektr. Systue
Stromper forfoddes i Løbet af 2 Dage
Jernbanemænd 5 Procent Rabat

Statsbanernes Tjenstmænd köber en gros

Vesterbrogade 66.

Stødt Melis 21	Øre pr. $\frac{1}{2}$ kg	Dansk Mel 10	Øre pr. $\frac{1}{2}$ kg	Løvetand	26 Ø. pr. $\frac{1}{2}$ kg
Hugget do.	23 — —	Amerik. do. $11\frac{1}{2}$	— —	Malt	23 — —
Farin	$18\frac{1}{2}$ — —	do. do. $12\frac{1}{2}$	— —	$2\frac{1}{2}$ Kilo Salt . .	10 Øre
Hugg. Krystal 25	— —	Rismel	$13\frac{1}{2}$ — —	2 Kilo Soda . .	10 Øre

Efter endt Dagværk smager Hertzsprungs Kaffe bedst. 107 Øre pr. $\frac{1}{2}$ Kilo. ☺
Priserne er pr. 2 kg. Varerne sendes overalt, ogsaa til Provinserne.

CARLSBERG
PILSNER

VERDENS FINESTE PILSNER



Trikotage og Linned.

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

Besparelse: Garanteret 25 pCt.

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



Stort Udvalg
af
Spisestue-,
Dagligstue- og
Sovekammer-
møbler.

Reparationer
samt
Oppolering
udføres billigt.

Griffenfeldtsgade 41.



Livsforsikringselskabet „DANMARK“.

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefritagelse ved Invaliditet ved Henvendelse til **Overinspektør F. Rasmussen, Arkonagade 22³, Tlf. Vester 677 — H. P. Mortensen, Asger Ryggsgade 4³, Tlf. Vester 1480y, og Lokomotivfyrb. Kildevang.**

Kontor Steenstrups Allé 9², Kbhvn., aabent 11—1, samt St. Pauls Kirkeplads 9², Aarhus, Tlf. 2862, Kontortid 9—3.

H. J. Hansens

Skræderforretning Tlf. Vester
1574 y

38 Sønder Boulevard 38

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

1ste Kl. Cykler & Cykledele.

Brennarbor

Naumann

Wanderer

Opel

Bramtons

RudgeWhitewort

og Perfect Cykler

BRENNABOR



Naumann
Symaskiner

Brennarbor
Barnevogne

Stort Lager
af prima
Gummi

Reserve-
dele til de
fleste gang-
bare Cykler

Nye Cykler
fra 85 Kr.

med prima

Prinav & Ringe.

Reparationer hurtigt til rimelige Priser.

==== Cykler udlejes. ====

H. V. & J. C. Jacobsens Cykleforretning.

Tlf. 552. Lövegade Portl Nr. 53. Slagelse. Tlf. 552.



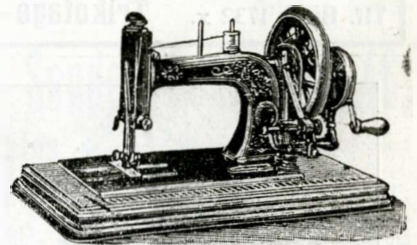
Cykler og Symaskiner

samt alt Tilbehør køber man
billigst og bedst hos

J. Jensen & Co.

Brunsgade 3, Aarhus.

Reparationer udføres samvittighedsfuldt. — 22 Aars praktisk Erfaring



Vesterbros Guldsmed

Edm. Bodé

anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.

Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.

Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.

N. CHR. JENSEN

Brunsgade 39, Aarhus.

Tricotage & Børnekonfektion.

Billigste Priser. Stort Udvalg.

Vrag

i Spisestel, Fajance, Por-
cellæn og Syltekrukker.
Stort Udvalg. Anbefales d'Hrr.
Jernbanemænds Hustruer.

Absalonsgade Nr. 16,

TH. BISTRUP

Peter Grosen, Skomager,

Brunsgade 27, Aarhus, Telefon 1928,

anbefaler

↔ kun 1ste Klasses Fodtøj. ↔

Billigere Varer føres, — men anbefales ikke.
Humbugs-Fodtøj føres ikke.

Istedhus Møbel-Magasin

leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles favorable Vilkaar.

==== Garanti for Soliditet. ====

Chr. Nielsen, Telefon Vester 209. Enghaveplads 1 & 2.
Kjøbenhavn.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages i Bladet ved Henvendelse til »Jernbanefagpressens Annoncebureau«, Asger Ryggsgade 4^a tv.
Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.