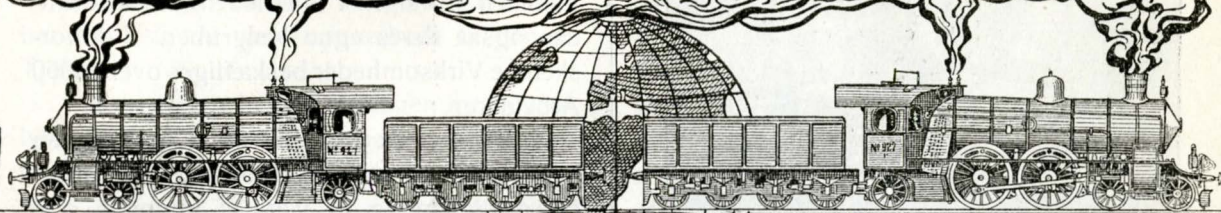


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

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

Nr. 15.

1. August 1912.

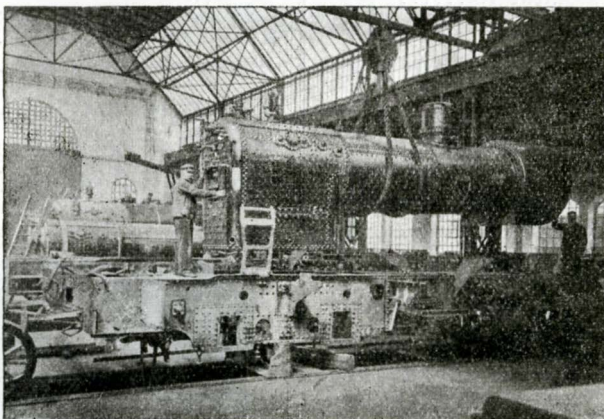
12. Aarg.

A. Borsigs Lokomotiver paa Verdensudstillingen i Brüssel 1910.

Fra Tysk af O. Bendixen.

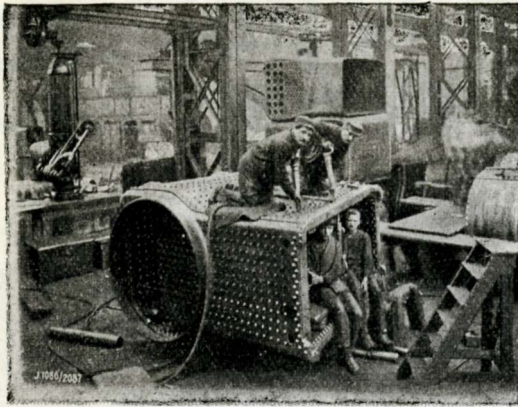
Navnet A. Borsig i Berlin er nøje knyttet til Lokomotivbygningens Udvikling paa det europæiske Fastland. August Borsig — den nuværende Ejers Bedstefader — grundlagde Fabriken 1837 og byggede det første Lokomotiv 1841 til Berlin — Stettiner Jernbanen. I Aaret 1847 beløb den aarlige Produktion sig allerede til 67 Lokomotiver, et efter de daværende Forhold meget højt Tal.

Dette er dog imidlertid steget til ca. 500 Lokomotiver om Aaret. 1854 blev det 500de Lokomotiv færdigt, og som Kuriøsitet bemærkes, at samme Aar modtoges den første Bestilling til Udlandet, nemlig 6 Lokomotiver til Warschau — Wien Jernbane, og 6 var til de sjællandske Baner, til hvilke de



afleveredes 1856. Fabriken har i Løbet af Aarene stedse kastet sig over det nyeste paa Lokomotivbygningens Omraade. Efter at den i nogen Tid havde vakt stor Opmærksomhed ved Bygningen af Compound-Lokomotiver, med hvilke der var opnaaet glimrende Resultater, udstillede den allerede i Aaret 1900 paa Verdensudstillingen i Paris et af de første Lokomotiver med Overheder, og for hvilket opnaaedes Guldmedaille.

En stor Stab af Ingeniører staar til Fabrikens Disposition ved Udarbejdelsen af nye Udkast, saaledes at der kan tages Hensyn til alle Ønsker i Retning af forskellige Konstruktioner, som ere hensigtsmæssige for de forskellige specielle Driftsforhold. Der



bygges Lokomotiver i alle Størrelser og til alle Formaal. Svære Lokomotiver til Hovedbaner og lette til Bibaner, Lokomotiver uden Fyr, Kranlokomotiver og Lokomotiver til Industri- og Arbejdsbrug ned til 10 H. K. Et stort Lager af saadanne Maskiner tillader en hurtig Levering af alle gængse Størrelser. En omhyggelig Konstruktion og Udførelse har forskaffet Borsigs Lokomotiver deres Verdensry. De ere ogsaa at finde over hele Jorden, som man vil se af følgende Sammenstilling:

		Overført 1219		
Algier.....	10	Marokko.....	1	
Argentina.....	175	Mauritius.....	5	
Australien.....	1	Montenegro.....	5	
Belgien.....	25	Norge.....	19	
Brasilien.....	107	Ostindien.....	39	
Chile.....	173	Portugal.....	35	
Columbia.....	2	Rumænien.....	6	
Costa Rica.....	2	Rusland.....	811	
Danmark.....	107	Sverrig.....	46	
England.....	2	Schweiz.....	7	
Frankrig.....	126	Serbien.....	5	
Fransk Kongo....	1	Sibirien.....	2	
Holland.....	186	Spanien.....	51	
Hollandsk Indien..	22	Sydafrika.....	1	
Indo Kina.....	10	Surinam.....	6	
Italien.....	166	Tyrkiet.....	26	
Japan.....	76	Tyskland.....	5418	
Kina.....	15	Tysk Afrika.....	25	
Luxemburg.....	9	Ægypten.....	6	
Mandschuri.....	4	Østrig-Ungarn....	44	

At overføre 1219

Ialt 7777

De i Aaret 1898 i Tegel byggede nye Værksteder ere forsynede med de mest moderne Værktøjsmaskiner, der tillader en eksakt Udførelse af de mindste Enkeltheder. De

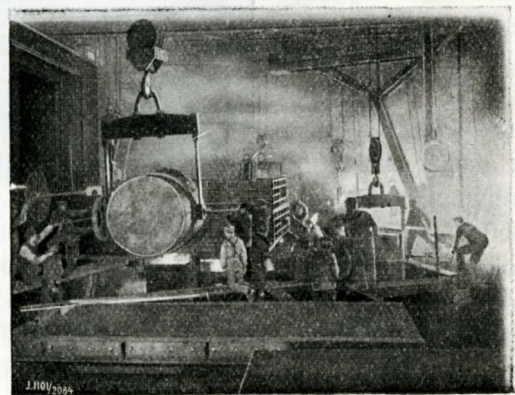
nødvendige Materialer komme for største Delen fra et Hütte- og Valseværk i „Borsigwerke“, og som i over 50 Aar har tilhørt Familien Borsig. I Nærheden af dette findes ogsaa deres egne Kulgruber. I de forskellige Virksomheder beskæftiges over 14000 Arbejdere.

Vi ser os i Stand til at beskrive en hel Del af Borsigs forskellige Lokomotiver, og da det mulig vil være af Interesse, ere de ovennævnte Data fremdragne. Vi skal i det følgende meddele lidt om de Lokomotiver, som af Firmaet A. Borsig var udstillet paa Verdensudstillingen i Brüssel 1910. Det største af disse var et 2-C-lltogs-Tenderlokomotiv med *Schmidts* Røgrørs-Overheder (Fig. 1).

Maskinens Hovedmaal ere følgende:

Cylinderdiameter.....	575	mm
Stempelslag.....	630	-
Drivhjulsdiameter.....	1750	-
Løbehjuls —.....	1000	-
Fast Hjulstand.....	4230	-
Samlet —.....	9000	-
Damptryk.....	12	kg/cm ²
Hedeflade.....	132,8	m ²
Overhederflade.....	40,6	-
Risteflade.....	1,8	-
Vandindhold.....	7,5	m ³
Kul —.....	2,5	t
Tom Vægt.....	60520	kg
Tjenstvægt.....	76000	-
Adhæsionsvægt.....	48500	-

Dette Lokomotiv er bygget efter Bestilling af de preussiske Statsbaner og bestemt til Befordring af lltog paa korte Stræk-



Støbning af et Stykke Gods med en Vægt af 50000 kg.

ninger. Det kan køre med en Hastighed af indtil 100 km i Timen. Lokomotiver af denne Type besørger Iltogetrafiken mellem Wiesbaden og Frankfurt a. M. (41 km). De har vist sig at være udmærkede til denne Tjeneste.

Som sagt arbejder Maskinen med overhedet Damp. Den hviler paa 5 Aksler, af hvilke de 3 ere koblede, medens de 2 forreste danne en Truck efter almindelig preussisk Model. Denne Truck har 40 mm Sideforskydning, de koblede Aksler derimod ingen. Den faste Hjulstand er 4230 mm, og for at give Lokomotivet en god Bevæ-

hederrørens Antal er 150 og deres Diameter 41/46 mm. Den ydre Fyrkasse er foroven fremstillet som en umiddelbar Fortsættelse af Langkedlen. I denne Fyrkasse er den indre Kobberfyrkasse ophængt i 14 Rækker Ankre af Flussjern. Den forreste Række af disse ere bevægelige og gaar ikke igennem til det ydre Dække. Afstivningen mellem Fyrkasekappen sker ved Kobberstøttebolte med en indbyrdes Afstand af 115 mm. Den øverste Del af Fyrkassens Sidevægge ere, bortset fra Hørisontalforankringen med Bagvæggen, indbyrdes afstivede med 2 lodrette Tjern og forankrede

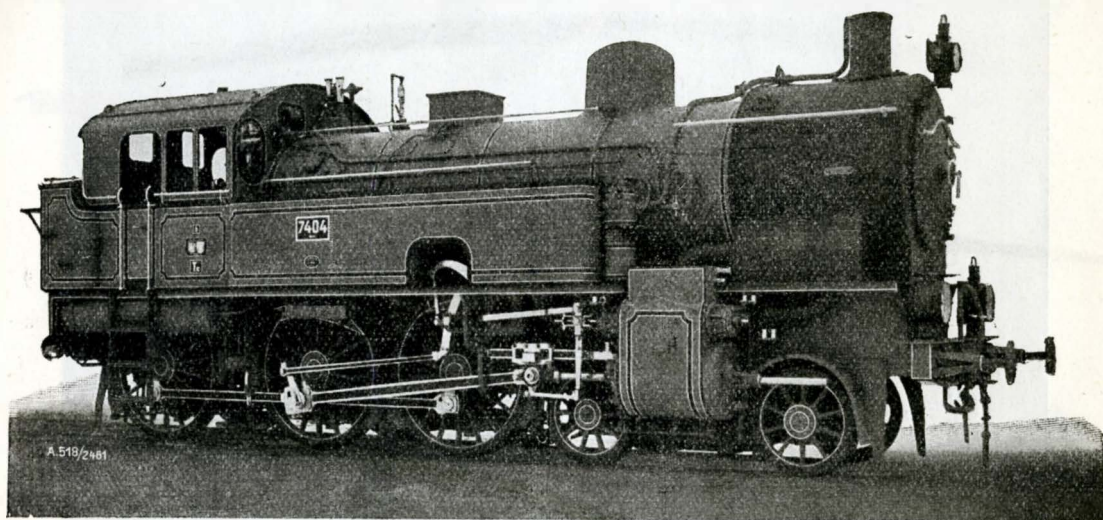


Fig. 1. 2-C-Iltoget-Tenderlokomotiv med Overheder.

gelighed i Kurver ere Sporkransene paa de i Midten liggende Drivhjul holdt 4 mm svagere end de øvrige og paa de forreste Kobbelhjul 13 mm. Den tomme Vægt beløber sig til 60520 kg og Tjenstvægten til 76000 kg. Denne fordeler sig med 48500 kg paa de koblede Aksler, og der bliver for Truckens Aksler et Maksimaltryk af 13700 kg.

Kedlen er efter sædvanlig Model med den almindelig brugte Afstivning og Forankring. Den ligger 2750 mm over Skinnetop. Langkedlen dannes af 2 cylindriske Ringe, som ere samlede teleskopisk og have en mindste Diameter af 1470 mm. Længden mellem Rørvæggene er 4450 mm. Den ildberørte Hedeflade 132,8 m² og Overhedereens 40,6 m². Ristefladen er 1,8 m². Over-

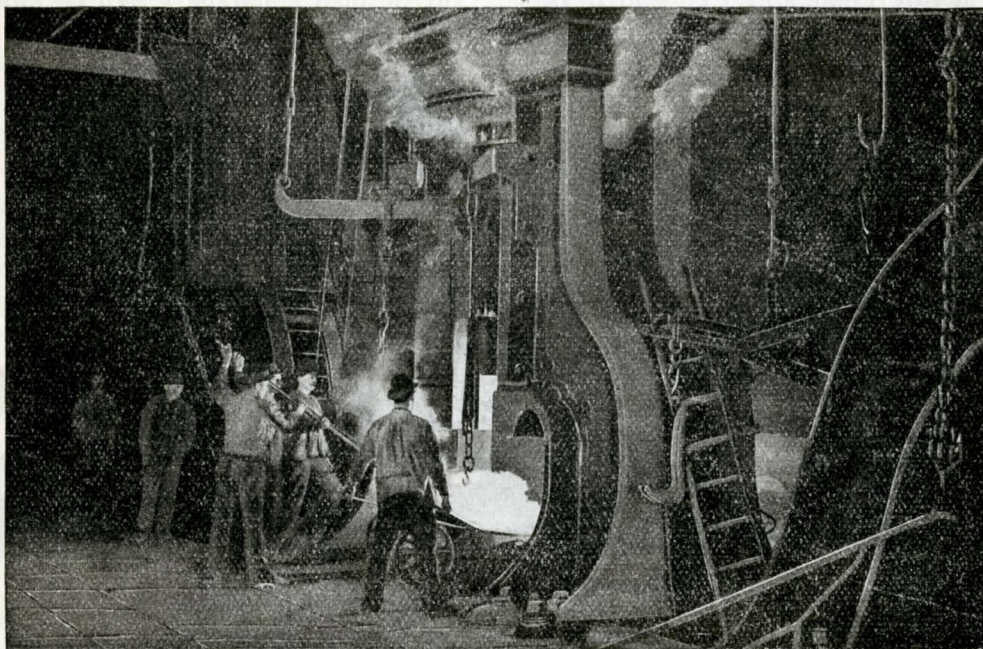
ved 5 Tværankre. Røgkammeret er 1550 mm langt og meget rummeligt. Rørvæggen er bukket om indefter og med en Vinkeljernsring nittet sammen med Kedlens Forende. Den cylindriske Skorsten er forlænget nedefter og gaar over i en tragtformet Gnistfanger, som omslutter Aabningen af Udgangsrøret. Domen sidder paa det forreste Kedelbælte og indeholder en Ventilregulator, Model Schmidt Wagner (se Lok.-Tid. 1. Okt. 1911 S. 301).

Overhederen ligger mellem de øverste Kedelrør og bestaar af 21 Røgrør, der ligger i 3 Rækker og have en Diameter af 125/133 mm. De i disse liggende Overhederelementer bestaar efter Schmidts Model af 4 Rør, hvis Ender mod Fyrkassen ere

forbundne ved 2 U-formede Rør og i den forreste Ende med en almindelig Sløjfe (se Lærebog i Maskinvæsen II. Udg. S. 90). De frie Ender udmunde i Røgekammeret i Samlerkassens lodrette Flange. Stilbare Klapper i Røgekammeret lukker automatisk for Forbrændingsprodukternes Gennemstrømning af Røgrørene, saasnart Regulatoren lukkes. Denne Automat bestaar af en lille Dampcylinder, som er anbragt i venstre Side af Røgekammeret. Den kan til enhver Tid indstilles efter Behag fra Fører-

indbyrdes Forbindelse, hvorved Vakuum og for høj Kompression ikke kan indtræde.

Til Smøring af Cylindre og Glidere er der i Førerhuset opstillet en særlig Smørepresse. Denne drives ved Kraftoverførelse fra Kobbeltappen paa bageste Kobbelhjul, men kan ogsaa betjenes med Haandkraft. Et Distancepyrometer og et Distancemano- meter sætter Føreren i Stand til til enhver Tid at se Temperaturen af Overhedningen og Damptrykket i Gliderne. Styringen er udført efter Model *Heusinger von Waldegg*,



pladsen. Overhederens Virkemaade er almindelig bekendt.

Dampfordelingen i de udvendig liggende Cylindre foregaar ved Stempelglidere med dobbelt indre Indstrømning. Foruden de bekendte Luft- og Sikkerhedsventiler findes en Trykudligningsindretning paa Cylindrene. Den betjenes fra Førerpladsen og regulerer Trykket paa For- og Bagsiden af Stemplerne under Kørslen med lukket Regulator. I dette Øjemed ere Cylinderenderne forbundne ved en Kanal. Denne afspærres under Damp med en Hane, som aabnes, naar der køres med lukket Regulator. Rummet for og bag Stemplet sættes saaledes i

og Akslen bevæges i Lagere, som ere be- fæstigeede paa Rammen. Omstyringen sker ved en Skifteskruer med 4-løbet links Gevind. Krydshovederne løbe kun paa een Lineal, og der er derfor anbragt særlige Fangbøjler for Driv- og Kobbeltstænger.

For Personalet er et rummeligt Fører- hus rigeligt forsynet med Vinduer, med Luft- aabninger i det dobbelte Tag og stilbare Luftklapper i For- og Bagvæggen. Polstrede Sæder lette Føreren og Fyrbøderen Betje- ningen af denne Maskine, som er forsynet med alle moderne Udrustninger. Foran Forvæggen af Huset er til højre og venstre anbragt Vandkasser, som hver rummer 2,5

m³ Vand. De hviler paa stærke Konsoller, fra hvilke de nemt kan tages af. En tredje Vandkasse af omtrent samme Størrelse ligger under Kedlen imellem Rammerne. Maskinen kan saaledes medføre 7,5 m³ Vand. I og bag Førerhusets Bagvæg er Kulkassen, der rummer 2,5 t Kul. Paa denne Væg er ligeledes til højre og venstre anbragt Skabe til Klæder og Værktøj.

Til Bremsning af Lokomotiv og Tog tjener en Trykluftbremse, Model *Knorr*. Driv- og Kobbelhjul bremses paa begge Sider. Uafhængig af denne Bremse kan Lokomotivet bremses af en Haandtryk-hremse, som er anbragt indenfor Husets

Cylinderdiameter.....	400	mm
Stempelslag.....	500	-
Drivhjulsdiameter.....	950	-
Løbehjuls —	735	-
Samlet Hjulstand.....	5395	-
Fast —	3425	-
Damptryk.....	12	kg/cm ²
Hedeflade.....	114	m ²
Risteflade.....	1,62	-
Tom Vægt.....	30700	kg
Tjenstvægt.....	34100	-
Adhæsionsvægt.....	34000	-
Sporvidde.....	1000	mm

Dette Lokomotiv er bestemt til Godstogstjeneste og var det næststørste af de udstillede Lokomotiver, og man tænker sig ikke, at det er bygget til en saa ringe Spor-

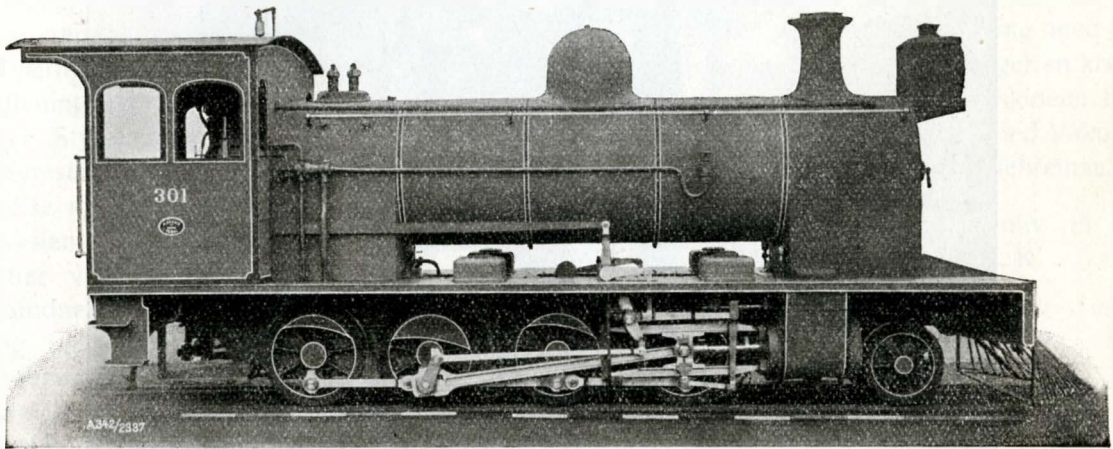


Fig. 2. 1-D-Godstogs-Lokomotiv for Meterspor.

Bagvæg. Beholderen til Opsamlingen af Tryklufften er ophængt under den højre Side af Førerhuset, og lige overfor paa den venstre Side er Gasbeholderen anbragt.

Til Slut er endnu at nævne en *Knorr*s Tryklufft-Sandspreder, som er i Sandkassen ovenpaa Kedlen, samt en Indretning til Fugtning af Sporkransene. Ved Hjælp af denne kan der sprøjtes Vand paa For- og Baghjulenes Løbeflader i hver Køreretning. En Indretning til Gasbelysning, Model *Pintsch*, og tillige Foranstaltninger til Togets Opvarmning med Damp fuldstændiggør Udrustningen af dette Lokomotiv.

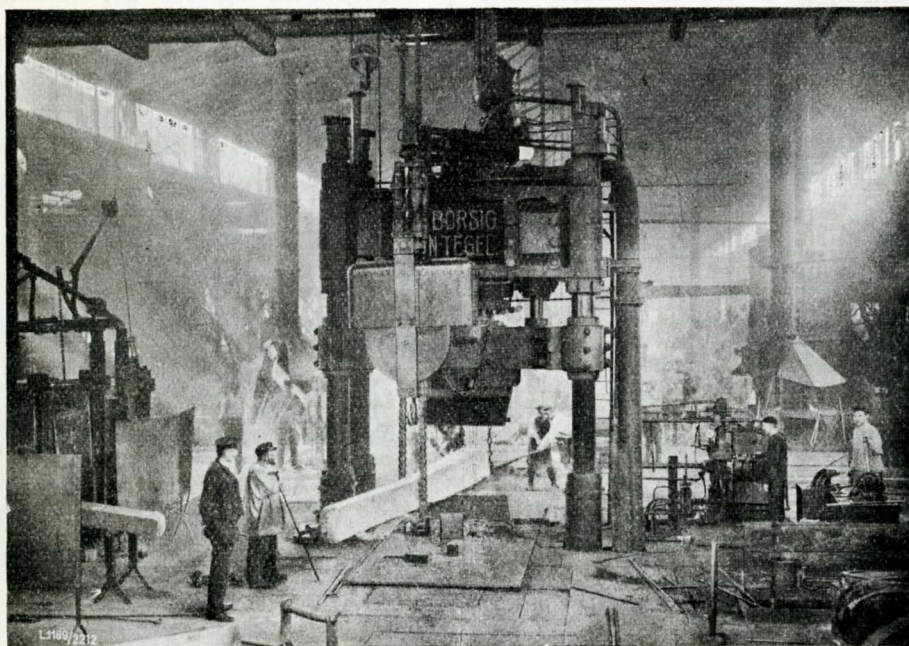
Fig. 2. 1-D-Godstogs-Lokomotiv med 1 m Sporvidde.

vidde, naar man tager Konstruktionen og Størrelsen i Betragtning. Det hører til en Serie Lokomotiver, som Selskabet *Auxiliaire de Chemins de fer* i Brüssel har bestilt hos Firmaet A. Borsig til et Jernbanenet ved Navn *Chemins de fer secondaires de Rio Grande do Sul* i Brasilien. Der er efterhaanden bleven leveret 67 Lokomotiver af forskellig Model, 2-B, 1-C og 1-D. Vægt og Akseltal var foreskrevet. Enkelthederne ved de forskellige Modeller var det dog overladt til Konstruktørerne at udarbejde. Maksimalakseltrykket maatte dog ikke overskride 7,5 t. Samtidig maatte der tages Hensyn til, at Lokomotiverne fik en god Bevægelighed i Kurver.

Af de 34100 kg Tjenstvægt bliver de

30000 kg fordelt paa de 4 koblede Aksler saaledes, at Akseltrykket som fordret ikke overskrider 7,5 t. Resten bæres af den forreste Løbeaksel. Denne ligger i en *Bissel* Truck efter amerikansk Model og med en Sidebevægelse af 75 mm. Den faste Hjulstand er 3425 mm, hvorfor den bageste Aksel efter *Gølsdorfs* Model har en Sideforskydning af 20 mm, medens Hjulene paa den anden Kobbelsaksel ingen Sporranse have. Paa denne Maade kan Lokomotivet med Lethed køre gennem Kurver

leskopisk samlede Ringe med en Middeldiameter af 1300 mm. Afstanden mellem Rørvæggene er 3600 mm. Den øverste Del af den ydre Fyrkasseskappe danner en direkte Forlængelse af Langkedlen i hvilken Kobberfyrkassen er ophængt i 11 Rækker Flussjernsankre, hvis forreste Række er bevægelig af Hensyn til Rørvæggens Udvidning. Fyrkassen ligger over den bageste Kobbelsaksel og ovenover Rammen. Den naar saaledes paa Siderne ud over Hjulene, hvorved der under Risten opnaas en indre



Hydraulisk Smedepresse med 1200 t Tryk.

med en Radius af 100 m, hvilke flere Steder forekommer paa den frie Bane. Med langsom Fart kan endog Kurver paa 60 m passeres, hvor disse paa enkelte Stationer findes. Den tredje Aksel tjener som Drivaksel og er følgelig fast lagret i Rammen. Dens Afstand fra Cylindermidten er 3450 mm.

Kedlen er efter normal Udførelse med de sædvanlige Forankringer og Afstivninger. Dens Midte ligger 2200 mm over Skinnetop. Den ildberørte Hedeflade beløber sig til 103,6 m² og den vandberørte til 114 m². Af disse udgøres de 6,3 m² af Fyrkassen og 108,5 m² af 192 Kedelrør med 45/50 mm Diameter. Langkedlen bestaar af 2 te-

Bredde af 1158 mm. Risten er lidt skraa fremefter. Til Beskyttelse af de nederste Kedelrør er der anbragt en ildfast Murbue. Fyrhullet lukkes med en todelt Skydedør.

Røgekammeret er 1250 mm langt og danner en direkte Forlængelse af Langkedlen. Paa det bageste noget længere Kedelbælte og paa Midten af Langkedlen, sidder den cylindriske Dom, hvis indvendige Diameter er 700 mm. Et tilstrækkeligt Antal Renseklapper og Rensepløkker i Hjørnerne og Bunden af Fyrkassen saavel som i den øverste Del af denne muliggør en bekvem Udvaskning af Kedlen.

De udvendig liggende og noget skraat

anbragte Cylindre have en Diameter af 400 mm. Gliderne ere flade og efter *Tricks Model*. Styringen er *Heusingers*. Styringsakslen ligger i Lejer paa Rammen, og til Udfligning af Styringsdelenes Vægt er den forsynet med en Kontravægt. Omstyringen og Indstillingen foregsar ved en kombineret Skifteskruer og Skiftearm, Model *Belpaire*. Herved er en hurtig Omlægning af Styringen mulig for Føreren.

Rammen dannes af 2 gennemgaaende Længdeplader med en Tykkelse af 30 mm. Disse ere forbundne med hinanden ved stærke lod- og vandrette Afstivninger. To af disse Tværafstivninger ligger for og bag Fyrkassen, og paa disse hviler Kedlen bevægelig. Foran er den ved Røgekammerbæreren fast forbunden med Rammen. Den Tværforbindelse, som tjener til Cylinderafstivning, bærer en Flance, og denne optager Styretappen paa den 1350 mm lange Styrestang til *Bissel Trucken*. Til Optagelse af den egentlige Drejetap er der over Akslen anbragt 2 lodrette Tværstivere, som atter ved vandrette Vinkelrammer ere forbundne bagud med Cylinderafstivningerne og foran med Trækkassen. Rammen er ophængt i 950 mm lange Bladfjedre. Disse ere anbragte over Akslerne og forneden forbundne med Balancer. En yderligere Afbalancering i Form af Tvær- og Længdebalancer er anbragt mellem den forreste Kobbelskel og *Bissel Trucken*. Ved denne Aksel ere de ophængt i Spiralfjedre.

Kedlens Forsyning med Vand foregaar ved 2 Dampstraalepumper, Model *Seller*, som let tilgængelig ere anbragte paa Siderne af Fyrkassen foran Førerhuset. Hver af disse er alene i Stand til at forsyne Kedlen med Vand. Paa Fyrkassens Loft foran Førerhuset sidder 2 adskilte Sikkerhedsventiler med hver 75 mm Diameter. Deres samlede Gennemaabning er 7000 mm². Disse Ventilens Belastning sker ved direkte virkende Fjedre uden Vægtstænger. Lokomotivets øvrige Armatur er almindelig. Endnu er at nævne Dampsandsprederen for den forreste Kobbelskel og Drivakslen. Sandkasserne ere foran Hjulene anbragt paa Fod-

pladen, saaledes at de ere nemme at fylde.

Lokomotivet er forsynet med Vakuumbremse, der virker paa de 3 bageste koblede Aksler. Som Trækindretning er valgt en *Janney* Kobling, der almindelig bruges ved de brasilianske Jernbaner. Denne er anbragt i den forreste forstærkede Trækasse og forsynet med stærke Spiralfjedre. Den holdes i Midtstilling af 2 Stødtappe med Spiralfjedre, og som ere anbragte udvendig paa Bufferplanken. En stærk Banerømmer af Træ danner den forreste Afslutning paa Maskinen.

Tenderen er forholdsvis stor. Den rummer 13 m³ Vand og 6 t Kul. Den tomme Vægt er 11,6 t og Tjenstvægten 29,6 t. Koblingen mellem Lokomotiv og Tender sker ved en Skruekobling med Sikkerhedskæder. Over denne ligger en kraftig Rundbuffer, der bæres af Maskinens Bagplade. Tenderen er forsynet med Vakuumbremse og tillige med en Skruebremse.

Fig. 3. B-Arbejdslokomotiv til 900 mm Sporvidde og med 160 H. K.

Cylinderdiameter	320	mm
Stempelslag	400	-
Hjuldiameter	800	-
Hedeflade	50,4	m ²
Risteflade	0,86	-
Damptryk	12	kg/cm ²
Tom Vægt	15000	kg
Tjenstvægt	20000	-
Vandforraad	1700	l
Kul	1000	-

Medens for ikke saa grumme mange Aar siden Hesten fortrinsvis anvendtes som Drivkraft ved Rydningsarbejde, Jernbanebygning, Vandbygning og Jordarbejde i det hele taget, saa er man nutildags næsten overalt gaaet over til Lokomotivdrift. Dette er ikke med Urette, thi i økonomisk Betydning er Lokomotivet, som Drivkraft, Hesten betydelig overlegen. Foruden de væsentlig lavere Udgifter ved Maskindrift taler tillige Driftssikkerheden til Gunst for Lokomotivet som Befordringsmiddel, saaledes at det selv ved mindre Bedrifter er bleven uundværlig ved forskellige Slags Jordarbejder. Der gives store Bjærgværker og Vandbygningsselska-

ber, som ere i Besiddelse af 30–40 saadanne Lokomotiver. Med dette for Øje har Firmaet A. Borsig igennem flere Aar efter stor Maalestok optaget Bygningen af lette Lokomotiver som Specialitet. Saaledes er fremkommen en Række Normalkonstruktioner, der ved Siden af deres forskellige Anvendelsesøjemed tillige opfylder forskellige Grundsætninger, som størst mulig Enkelthed i Konstruktionen, nem Oversigt over Drivværk og Armatur, Anvendelse af bedste Materiale og stor Soliditet gennem kraftige Dimensioner af de forskellige Dele.

Lokomotivet er et Tenderlokomotiv med en Maksimalhastighed af 30 km i Timen. Det hviler paa 2 Aksler af Flusstaal, som ere koblede, og af hvilke den bageste er Drivaksel. Hjulstanden er 1800 mm, saa der kan uden Besvær køres gennem Kurver med en mindste Radius af 25 m. Hjulene ligger udenfor Rammen og ere af Flussjernstøbegods. Bandagerne ere af bedste *Siemens-Martin* Flusstaal. Kedlen er bygget til et Arbejdstryk paa 12 kg/cm² og fremstillet af Flussjernplader, Fyrkasse og Støttebolte ere af Kobber. Materialierne

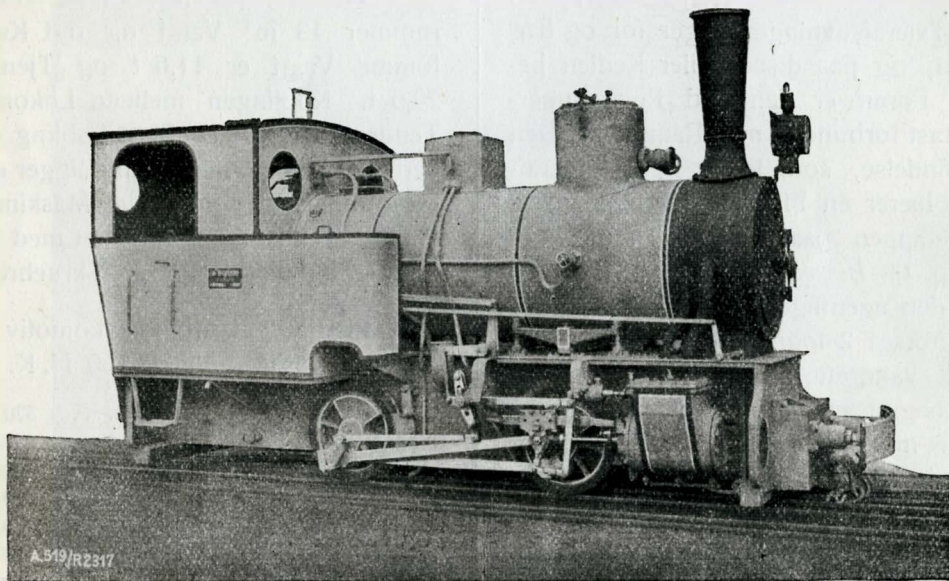


Fig. 3. B-Arbejds-Tenderlokomotiv.

Til det ovennævnte Brug er der i de sidste Aar fremkommen en hel Række Normaltyper, hvis Hovedmaal ved de forskellige Lokomotivfabriker i det store og hele ere ens, og i første Linie kommer de 2-akslede Tenderlokomotiver som de enkleste og mest hensigtsmæssige. Disse Maskiner findes i stort Antal paa Lager og kan leveres paa 5–6 Dage. I denne Tid forsynes de med de ønskede Buffer og en solid Lake-ring.

Det ovennævnte B Arbejdslokomotiv var det tredje og sidste af de udstillede Lokomotiver og for Tiden den mest yndede Type i sin Art. I det følgende skal i Korthed nogle Data nævnes

opfyldte med Hensyn til Soliditet de i den tyske Rigslov og af de preussiske Statsbaner givne Bestemmelser. Kedlen har 116 Kedelrør med en Længde af 2400 mm mellem Rørvæggene, og til disses indbyrdes Afstivning er de 6 Kedelrør fremstillede som Forankringsrør med tykke Vægge. Ligeledes er Kedlen forsynet med alle lovforskrivne Armaturer. Til Forsyning med Vand tjener 2 Injectorer, Model *Schäffer* og *Budenberg*. En enkelt af disse kan til enhver Tid erstatte det af Kedlen fordampede Vand. Askekassen er forsynet med en Klap, som betjenes fra Førerpladsen. I Røgkammeret ligger en Gnistfanger. Som Signalapparat tjener en Dampfløjte paa Fø-

rerhusets Tag. Dette er lukket og nemt at tage af.

Paa begge Sider af Førerpladsen er der Kulbeholdere, som tilsammen rummer 1 t Brændsel. Vandforraadet er 1700 l, og det medføres i Vandkassen, der er anbragt mellem Hoveddrammepladerne. Paa denne Maade opnaas en udmærket Tværafstivning af Rammen og derigennem af hele Lokomotivet. Vandkassens dybe Beliggenhed sikrer ogsaa Lokomotivet en rolig Gang, hvorigennem Risikoen for Afsporing i væsentlig Grad formindskes.

Maskinen er forsynet med en *Exters* Haandtrykbremse, som virker paa begge Aksler. Ved Hjælp af Spændemøttriker i Bremsestængerne kunne Bremseklodserne til enhver Tid holdes i en passende Afstand fra Hjulene, og derved kan altid opnaas en hurtig og kraftig Bremsevirkning.

Cylindrene ligge udenfor Rammen og have en Diameter af 320 mm og 400 mm. Stempelslag. Stempler, Driv- og Kobbelsænger ere fremstillede af Flusstaal. Samtlige bevægelige Dele, og saadanne som ere i Berøring med disse, ere af *Siemens-Martin* Flussjern og hærdede ved Indsætning. Styringen er *Heusinger's*, og den er omhyggelig reguleret før Maskinens Aflevering. Omstyringen sker ved en Skiftearm, som er nem at betjene fra Førerpladsen. Smøringen af Cylindrene foregaar ved et Central-smøreapparat, der arbejder efter *Vacuum-Oil* Systemet, Stopbøsninger, Krydshoveder og Stænger smøres ved Oliekopper, som ere let tilgængelige og tætte. Ved Hjælp af en Sandkasse, der betjenes mekanisk, kan der sandes foran begge Aksler. Værktøj o. l., som er nødvendig for Lokomotivets rette Betjening, og derfor hører med til dets Udrustning, er anbragt i 2 Kasser under Kulbeholderne.

Lokomotivets Vægt, tom, beløber sig til ca. 15. t og Vægten tjenstfærdig til ca. 20 t. Denne er fordelt ens paa begge Aksler. Lokomotivets største Længde uden Buffer er 5550 mm og den største Højde og Bredde henholdsvis 3300 mm og 2320 mm.

Lokomotivets Trækraft er med et rundt Tal 3700 kg, beregnet efter Formlen $\frac{0,6 \cdot p \cdot a^2 \cdot l}{D}$. Med en Gennemsnitshastighed af 15 km i Timen kan Lokomotivet paa horrisontal Bane, foruden sin egen Vægt, befordre en Togvægt paa 580 t.

Funktionarismen i Ind- og Udland.

(Sluttet).

Med statistiske Paavisninger, der for det meste har vist sig at være Resultater fra ensidige Synspunkter, er her intet at gøre. I saa Henseende taler de oftest daarligere Familieforhold et langt alvorligere Sprog. For hvor mange Jernbanefamilier er ikke Søn- og Helligdagene næsten bleven en Saga, fordi Familiens Overhoved kun undtagelsesvis kan nyde en Frisøndag begrænset af 2 Frinætter? Er det et Under, naar Søndagens Højtidelighed her, hvor Familien saa gerne ønsker at slutte sig sammen, og med den Interessen for Gerningen, truer med Tid efter anden at gaa helt tabt? Hvorledes vil det gaa med det sunde Familieliv, paa hvis Grundlag ikke alene alle Familie-medlemmerne, men ogsaa Staten selv skal bygge?

Man kan ikke løsrive sig fra den Tanke, at Opfyldelsen af Jernbanepersonalets berettigede Fordringer udelukkende skyldes Sparsommelighedshensyn, endskønt den anbragte Kapital giver store Renter i Overskud. Det er en Kendsgærning, at Banerne i de senere Aar har haft en stærk Stigning i Trafiken; men Statistikken lærer os tillige, at det allerede i Forvejen uundgaaelige og nødvendige Antal Tjenestemænd ogsaa har maattet tage denne Stigning paa sig, uden at der er sket en tilsvarende Personalførøelse. Til Trods for den enkeltes forhøjede Arbejdsydelse har dette endnu ikke haft Opfyldelsen af de gamle Ønsker til Følge; thi vi hører aldrig, at der er gjort det kø-

rende Personale nogen Indrømmelse med Hensyn til Orlov eller en ugentlig Fridag paa 24 Timer med foranliggende Sovenat. Næsten alle Tjenestemændene indenfor Statens øvrige Etater glæder sig ved denne selvfølgeligelige Ordning. Ganske vist nyder ogsaa de kørende Jernbanemænd deres aarlige Permission; dog synes denne for det meste saavel med Henblik paa Personalets Rekreationsnødvendighed som til de andre Tjenstgrupper, der næsten alle kan glæde sig over mere end 14 Dages Orlov, at være aldeles utilstrækkelig. Kun 14 Dage i et helt Aar er for en Tjeneste under anstrengende og vanskelige Forhold, hvor Driftspersonalet bærer det største Ansvar, ikke tilstrækkelig til atter at genopfriske den svækkede legemlige og aandelige Sundhedstilstand. Dertil er der efter Videnskabens Erfaringer en længere Tid nødvendig. Det er besynderligt, at man fra Jernbaneforvaltningens Side ikke allerede har henvendt sin Opmærksomhed paa denne Nødvendighed.

Under Jernbanepersonalet er der en Bevægelse i Gang, hvis Maal sigter til at faa indført en lovfæstet Regulering af Tjeneste- og Hviletiden. Personalet har i den Anledning fortrøstningsfuldt henvendt sig til Rigsdagen. Derved faar Folkerepræsentanterne en større Pligt til at danne sig en selvstændig personlig Dom over Jernbanetjenesten og de dermed forbundne store Pligter, som det deri beskæftigede Personale til enhver Tid har. Og idet de støtter Opfyldelsen af disse berettigede Ønsker, bidrager de for deres Vedkommende til, at Driftssikkerheden paa de tyske Jernbaner, der til Trods for de forekomne Tildragelser dog maa betragtes som udmærket og i Virkeligheden er Personalets højeste Ideal, ikke alene opretholdes, men ogsaa forbedres.

Vekselvirkningerne, som bestaar mellem Jernbanepersonalets tjenstlige Overanstrengelse og Jernbanedriftssikkerheden, viser ogsaa den brede Offentlighed, at det er dennes alvorligste Pligt at optage og forfølge de her fremdragne Spørgsmaal videre. Naar vi kommer dertil, at vi kan yde det i Øjeblikket overanstrengte Jernbanepersonale,

hvad det nu nødvendigvis og nødtvungent forlanger for at kunne opretholde sin Tjenstdygtighed, saa vil vi ogsaa have ryddet Hovedaarsagen til alle Jernbaneuheld, som lægger altfor vidtgaaende et Beslag paa Personalet, af Vejen. Den derpaa udviklede Tjenstdygtighed og Tilfredshed vil være og blive den bedste Garanti for en i alle Henseender nøjagtig og paalidelig Overholdelse af de i Jernbanedriften gældende Sikkerhedsbestemmelser, ligesom den fra Driftsuheldene uddragne Lære sikkert gennem Konsekvenserne vil bringe en rig Frugt.

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.

* * *

Hovedbestyrelsesmødet i Kjøbenhavn den 16. Juli.

Til Behandling var følgende Dagsorden:

- Punkt 1.* Forhandlingsreglerne. Hovedbestyrelsen affatter en Fællesudtalelse.
- Punkt 2.* Skrivelse fra »Danske Privatbaners Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening« om formentlig for stor erlagt Betaling for Lok.-Tid.
- Punkt 3.* Forelæggelse af de paa forrige Hovedbestyrelsesmøde nedsatte Udvalgs Arbejder.
- Punkt 4.* Eventuelt.

ad Punkt 1. Det overdroges Udvalget for Forhandlingsreglerne at udarbejde en Fællesudtalelse om vor Stilling efter Forhandlingsreglernes Ikrafttræden og tilstille samtl. H. B.-Medlemmer samme til Gennemsyn, forinden den optages i Bladet.

ad Punkt 2. Saafremt det maatte vise sig, at D. P. L. & L. F. har betalt for meget for Lok.-Tid. i Henhold til indgaaet Overenskomst ved Dannelsen af »Dansk Lokomotivmands-Forbund«, tilbagebetaler Hovedkassen dette Beløb.

ad Punkt 3. Næstformanden, Lokf. C. M. Christensen, afgav Beretning angaaende Lokfb. Chr. Jensen, Korsør. Af Beretningen fremgik det, at Jensen ikke vilde afvikle sin Gæld til »Dansk Smede- og Maskinarbejder-Forbund« og som Følge deraf ikke kan optages som Medlem af D. L. & L. F.

C. M. Christensen afgav Beretning angaaende Briketternes Indvirkning paa Synsevnen. Det indsamlede Materiale forelægges Maskindirektøren efter dennes Hjemkomst.

Formanden meddelte, at Overgangsbestemmelserne mellem D. L. & L. F. og »Dansk Smede- og Maskinarbejder-Forbund« endnu ikke var endelig ordnede.

Der blev tillige afgivet Beretning om Svendborgturen, som var forløbet udmærket. Turen talte 44 Deltagere. Af Regnskabet fremgik det, at af de 300 Kr., der var bevilget til Turen, var kun brugt 290 Kr.

I Henhold til Generalforsamlingsbeslutninger er der indsendt Andragender angaaende:

1. Anciennitetsreglerne.
2. 2 Mand paa Rangermaskinerne ved alle Færgestationer.
3. Tjenstlige Skrivelser tilstilles Lok.pers. i lukket Konvolut.
4. Fremskudte Signaler foran alle Stationer.

Paa Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forenings Vegne tillader Hovedbestyrelsen sig herved at ansøge Hr. Maskindirektøren om Fastsættelse af bestemte Regler for at komme i fast Tur ved Forflyttelse.

Som Begrundelse for denne vor ærbødige Ansøgning tillader man sig at anføre, at der blandt Lok.pers. hersker Misfornøjelse med den uensartede Maade, hvorpaa forflyttede anbringes i Tur i de forskellige Kredse.

Paa Dansk Lokomotivfører- og Loko-

motivfyrbøder-Forenings Generalforsamling den 12. April d. A. var Sagen til Behandling, og man vedtog som den efter Personalets Skøn mest retfærdige Ordning at ansøge om at faa nedenstaaende Regler fastsatte:

1. For beordret forflyttede i Tur straks.
2. Forflyttede efter Ansøgning i Tur efter 1 Aars Forløb, naar Tur bliver ledig.
3. Forflyttede ved Bytning i Tur efter 2 Aars Forløb, naar Tur bliver ledig.

I Haab om, at Hr. Maskindirektøren vil stille sig velvillig overfor Personalets Ønske, tillader man sig at fremsende dette vort ærbødige Andragende.

Ærb.

Paa Hovedbestyrelsens Vegne

Chr. Christensen,

Fm.

Paa Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forenings Hovedgeneralforsamling blev det paalagt Hovedbestyrelsen at ansøge Hr. Maskindirektøren om at faa anbragt fremskudte Signaler foran alle Stationer og paa samme Træk som Indkørsels-signalet, og at alle fremskudte Signaler holdes tændte samtidig med Hovedsignalet af Hensyn til indtrædende usigtbart Vejr.

I Tilfælde af, at dette ikke kan gennemføres i en nær Fremtid, tillader man sig at anmode om, at de anbragte Synlighedsgrænsesignaler forøges saaledes, at der anbringes 3 à 4 Lægter over hinanden i en Afstand af Lægtens Bredde, samt at de anbringes paa Sporets højre Side og i en bestemt Højde og Afstand fra Signalet.

Man formener med denne Foranstaltning Indførelse at have en mere betrygende Sikkerhed mod Fejltagelser af Afstande til Stationerne end hidtil — særlig i usigtbart Vejr, tilmed da Lokomotivpersonalet ikke tillægger Knaldsignalerne væsentlig Betydning, idet de ofte ikke er anbragte under de Vejrforhold, der paakræver deres Udlæggelse.

Ærb.

For Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening

Chr. Christensen,

Fm.

Paa Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forenings Vegne tillader Hovedbestyrelsen sig herved ærbødigst at an søge Hr. Maskindirektøren om at søge ud- virket, at Rangermaskiner paa alle Færge- stationer bliver betjente af to maskinkyndige Tjenestemænd.

Organisationen formener, at Range- ringen til og fra Færgerne er af en saa vanskelig Art, at saavel Hensynet til de rejsendes Sikkerhed som til Godsforsen- delsen kræver den højeste Grad af Sikker- hed, og dette kan ikke siges at finde Sted med een Mand paa Maskinen, og man anser det ikke for nogen betryggende Sikkerhed, at Trafikafdelingen har beordret Portører til at staa paa Maskinen under disses Range- ring til og fra Færgerne, og formener der- for, at den trufne Foranstaltning er for betydningsløs, hvis et eller andet Uheld skulde indtræffe paa Maskinen eller for den tjenstgørende Lokomotivfører.

I Forventning om, at Hr. Maskindirek- tøren vil være os behjælpelig med at lade vort Forslag nyde Fremme, tillader jeg mig at fremsende denne vor ærbødige Ansøgning.

Ærb.

Chr. Christensen,
Fm.

Dansk Lokomotivfører- og Lokomotiv- fyrbøder-Forening tillader sig herved at an- mode Hr. Maskindirektøren om, at de ved Maskindepoterne tjenstgørende Reserve- Lokomotivfyrbødere kun i særlig betrængt Tilfælde anvendes til Værkstedstjeneste.

Som Grund til denne vor ærbødige Anmodning skal man tillade sig at anføre, at det ved enkelte Maskindepoter er bleven Regel at anvende den tjenstgørende Reser- ve-Lokfb. som Fridagsafløser for den ved Depotet ansatte Maskinarbejder og forøv- rigt paa andre Dage at anvende ham til forefaldende Reparationsarbejder.

Ved ovenanførte tillader man sig ær- bødigst tillige at henlede Hr. Maskindirek- tøren Opmærksomhed paa, at ved et sent anmeldt Sygdomsforfald kan det Forhold opstaa, at den paagældende Lokfb. møder inhabil til Togtjeneste (som Fører eller Fyrb.)

som Følge af den forud hafte Værksteds- tjeneste.

I Haab om Hr. Maskindirektørens vel- villige Behandling af dette Spørgsmaal.

Ærb.

Chr. Christensen,
p. t. Formand.

Da det har vist sig meget vanskeligt, til sine Tider næsten umuligt (trods Perso- nalets Anstrengelse og Agtpaagivenhed) at standse svære Godstog indenfor en bestemt kortere Afstand (til Eks. som Følge af Sig- nal »Stop«), tillader Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening sig at hen- vende sig til Hr. Maskindirektøren med Anmodning om, at der maa ske Forandring i Bremssetabellen til Forøgelse af samme i nævnte Arter af Tog.

I Forbindelse hermed tillader Forenin- gen sig ærbødigst at henlede Hr. Maskin- direktørens Opmærksomhed paa, at For- staaelsen af Betjeningen ved »læsset« Bremse efter Lokomotivpersonalets Skøn undertiden lader noget tilbage at ønske, idet Godsvogne med enkelte Stkr. tom Emballage betrag- tes som »læsset« Bremse, hvorfor man an- moder Hr. Maskindirektøren om, at kun virkelig læssede Vogne (her har man tænkt sig Vogne, hvis Last mindst er det halve af Vognens Bæreevne) betragtes som »læs- set« Bremse.

Endelig skal man tillade sig at anmode om, at Bestemmelserne om Eftersyn og nøje Prøve af Bremsernes Brugbarhed in- den Togafgang iagttages.

Ærb.

Chr. Christensen,
p. t. Formand.

Det blev overdraget M. Mortensen og C. M. Christensen at søge en Sag fremmet angaaende en Regning paa Udkommando fra Lokf. Keller, Aarhus.

Det blev overdraget C. M. Christen- sen og Lillie at udarbejde et Andragende om Reserverlokomotivførernes Afløsnings- tjeneste.

M. Mortensen afgav Beretning om Sagen mellem Vg. og Aat. Afdelinger.

Etter de Hovedbestyrelsen tilgaaede Oplysninger har Hovedbestyrelsen vedtaget, at Sagen stilles i Bero og forelægges for næste Generalforsamling.

Det overdroges Formanden og M. Mortensen at udarbejde et Forslag angaaende Lokf. Gundels Forslag om Forandringer ved Lokomotiver Litr. D.

Efter Hovedbestyrelsesmødets Afslutning begav den samlede Hovedbestyrelse sig til vor afgaaede Hovedkasserer, Værkmester O. Larsen, hvor Formanden med en lille Tale overrakte Hr. Larsen Organisationens Erindringsgave, bestaaende af et meget stort og et mindre Bæger i drevet Sølv samt et Diplom.

* * *

Da det er umuligt for mig personligt at takke alle for den overordentlig smagfulde Gave, der ved Hovedbestyrelsen overrakte mig fra D. L. & L. F.s Medlemmer, beder jeg Dem alle herved modtage min hjerteligste Tak.

Kjøbenhavn, i Juli 1912.

Oscar Larsen.

Til Medlemmerne.

Fra flere Afdelinger er der rettet Henvendelse til Hovedbestyrelsen om vor Organisations Stilling efter Forhandlingsreglernes Ikrafttræden.

I den Anledning skal Hovedbestyrelsen udtale, at vor Stilling jo egentlig er som hidtil. Vi har ifølge gældende Ordre fremdeles Ret til at rette Henvendelser til Administrationen, en Ret, som i Forhandlingsreglerne yderligere er understreget. Vi har altsaa beholdt, hvad vi hidtil har haft, og det er vort Haab, at vi ved energisk Arbejde skal kunne forbedre Stillingen noget; i Særdeleshed haaber vi at kunne forhindre, at der sluttet Aftaler og Overenskomster, gældende for Lokomotivpersonalet, uden om

vor Organisation. Dette Haab er blevet bestyrket ved Samtaler saavel med Ministeren for offentlige Arbejder som med Direktøren for Maskinafdelingen. Ministeren udtalte, at vi vilde blive hørte i alle Sager, som angik Lokomotivpersonalet — ikke alene i saadanne, som kun angaar os, men i alle Sager, hvori vi er interesseret; i Samtalens Lob nævnte vi f. Eks. Lønnings- og Pensionsforhandlinger, hvortil Ministeren svarede, at det var hans Mening, at vi ogsaa under saadanne Forhandlinger vilde blive spurgt.

Ligeledes har Direktøren udtalt, at han ingensinde ved Forhandlinger om Lokomotivpersonalets Forhold vilde gaa udenom vor Organisation.

Hovedbestyrelsen mener derfor at kunne udtale, at Stillingen for vor Organisation er i alt væsentlig den samme som før Forhandlingsreglernes Ikrafttræden, og anmoder Medlemmerne om paa ingen Maade at lade sig paavirke af andre Organisationers tendentiose Fremstilling af Spørgsmaalet, men stadig ved godt Sammenhold bevise, at udenom D. L. & L. F. kommer ingen anden Organisation.

Paa Hovedbestyrelsens Vegne
Chr. Christensen,
Formand.

Til Afdelingsformændene.

De ærede Afdelingsformænd anmodes om at søge oplyst, hvor mange af Afdelingens Medlemmer der er Medlemmer af Uheldsforsikringsforeningen.

Samtidig anmodes de ærede Afdelingsformænd for de sjælland-falsterske Afdelinger om at fremskaffe Oplysning om, hvor mange af de Lokf. og Lokfb., der staar i D. L. & L. F., som tillige er Medlemmer af den sjælland-falsterske Sygekasse.

Disse Oplysninger bedes mig tilstillet snarest.

Chr. Christensen,
Formand for D. L. & L. F.

Kulminernes Udnyttelse.

Bearbejdelsen af de ældste tyske Kulminer paabegyndtes i Aaret 1195. De ligger i Nærheden af Byen Worms i Rhinhessen. I England begyndte man ikke at bearbejde Kulminerne før i det fjortende Aarhundrede.



Personalialia.

Den 1ste August kan Lokomotivfører Johs. Poggensee, Nykjøbing F., fejre 40-Aarsdagen for sin Ansættelse.

Bytning.

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

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 Lokomotivfyrb. i Struer ønsker at bytte med en Kollega paa Sjælland. Billet modt. Red.

Bytning.

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

Husk, den elektriske Skomager

reparerer hurtigt, solidt, billigt og godt og tillige udføres alt flot.

Haandsyet, pløkket og maskinsyet samme Priser. Herre Saaler & Hæle 3 Kr. Dame 2 Kr. Dreng og Pige billigste Priser.

SAXOGADE 77, Hj. af Istedgade. Telf. Vester 534 y.

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

— Trikotage og Linned. —

Direkte til Forbrugerne fra egne Fabriker. Strømper, Sweatter, Underbeklædning i Uld og Bomuld, Linned, Reformbenklæder, Dowlas, Medium, Lagendowlas. — Specialitet: **Bornestromper, ret & vrang, mindst 33¹/₃ pCt. under alm. Pris.**

Tlf. Byen 1732 x. **Trikotage- og Linnedfabriken, Fortunstræde 4, 1.** (Ved Højbroplads).
Besparelse: Garanteret 25 pCt.



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.

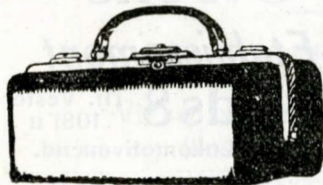
BRYGGERIET PHØNIX' PRISLISTE

Vi leverer paa Flasker: ¹/₂ Dobbeltøl 84, 1 Dus. Prima 108, 1 Dus. Hvidtøl 1 96, 1 do. II 78, 1 Dus. Skibsol I 96, 1 do. II 78 Øre. ¹/₂ Skibsol 60, ¹/₂ 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.

Livsforsikringssselskabet „DANMARK“.

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefritagelse ved Invaliditet ved Henvendelse til **Overinspektør F. Rasmussen**, Arkonagade 22^a, Tlf. Vester 677 — **H. P. Mortensen**, Asger Ryggsgade 4^a, Tlf. Vester 1480 y, og Lokomotivfyrb. Kildevang.

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



Gummi-Kravetøj

(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. omgaaende.

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

Trikotage- & Manufakturforretning

Maskinstrikkeri & elektr. Systue

Strømper forfoddes i Lobet af 2 Dage
Jernbanemænd 5 Procent Rabat

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

Rudge Whitewort

og Perfect Cykler

BRENNABOR



Naumann Symaskiner

Brennarbor Barnevogne

Stort Lager af prima Gummi

Reserve-dele til de fleste gangbare Cykler

Nye Cykler fra 85 Kr. med prima Frinav & Ringe.

Reparationer hurtigt til rimelige Priser.

Cykler udlejes.

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

Tlf. 552. Lövegade Port Nr. 53. Slagelse. Tlf. 552.



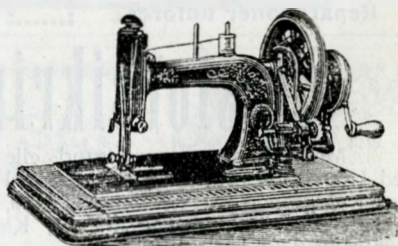
Cykler og Symaskiner

samt alt Tilbehør køber man billigst og bedst hos

J. Jensen & Co.

Brunsgade 3, Aarhus.

Reparationer udføres samvittighedsfuldt. — 22 Aars praktisk Erfaring



Vesterbro's Guldsmed

Edm. Bodé

anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.

Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.

Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.



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 Støvlé”,
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.

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.