



Nr. 17.

1. September 1912.

12. Aarg.

## Lokomotivbygning i Amerika.

(Fortsat).

I Amerika sker Udkastene til nye Lokomotivtyper næsten udelukkende gennem Lokomotivfabrikerne. Kun Pennsylvania Jernbanen danner ogsaa her en Undtagelse, idet de hovedsagelig tegner deres nye Typer i deres egne Værksteder, bygger og prøver, og da først bestiller de dem hos Lokomotivfabrikerne paa Grundlag af de Tegninger, de selv har fremstillet. Ogsaa af enkelte andre Baner (*Canadian Pacific* og *Northern Pacific*) blev en lignende Fremgangsmaade forsøgt, men i Almindelighed ikke med tilfredsstillende Resultat, da Lokomotivfabrikerne foretrække at arbejde efter deres egne Tegninger. Fabrikerne have her den største Frihed. Nogle Bemærkninger om Modellen, Vægten, Profilen, Hjulstanden og angaaende Kvaliteten af Raamaterialet saavel som Anvendelsen af nogle Normal-Armaturer (Tegningerne bliver leverede af den bestillende Direktion), det er saa temmelig alt, hvad Banen foreskriver.

Fabriken besidder en „*standard specification*“, det vil sige Normalbetingelser, efter hvilke de bygger Lokomotiverne. Disse

Betingelser indeholder almindelige Bestemmelser angaaende Art, Kvalitet, Tæthed og Prøvning af det Materiale, der skal anvendes til Bygningen, saavel som om selve denne og den Værkstedspraksis, som vil være at iagttage. Denne *standard specification* bliver paa Grund af den bestillende Banes faa Ønsker suppleret og antaget af denne ved Slutningen af Kontrakten. Ved hver Lokomotivbestilling bliver en saadan *standard specification* udfyldt i flere Eksemplarer. Et er saaledes altid i Hænderne paa den Konstruktør (*draftsman*), hvem Arbejdet er betroet. Disse *specifications* bliver stedse holdte paa det løbende, det vil sige, de forøges eller forandres, saafremt det under Arbejdet viser sig nødvendigt at foretage Ændringer eller Kompletteringer. Tilsynet med Arbejdet i Tegnesalen gennem den bestillende Bane er kun meget overfladisk og nærmest en Formssag. De enkelte Tegninger blive næsten aldrig forelagt Banens Direktion til Antagelse, men komme umiddelbart fra Tegnesalene til Værkstederne. Ganske vist have enkelte Baner, bl. a. *Baltimore* og *Ohio*, forsøgt at udøve en større Indflydelse paa Konstruktionen af de enkelte Dele; men her ere de stødt paa Fabrikens skarpeste Modstand. Paa Grund

af dette Forhold mellem den byggende og den bestillende synes det at skulle tilspidse sig til en Kamp mellem Lokomotivfabrikerne og Jernbanedirektionerne. Resultatet heraf kan endnu ikke forudses; men det vil vel bidrage dertil, at Direktionen for de større Baner delvis selv vil tage Haand i Hanke med Lokomotivbygning.

Disse Tilstande var tidligere ligefrem ideelle for Lokomotivfabrikerne. Meget betegnende er følgende Udtalelse desangaaende af *Percy John Cowan*, en engelsk Fagmand: »Saadanne Tilstande forringer ganske naturligt Lokomotivets Anskaffelsesomkostninger, da Fabrikanten i Almindelighed kan bygge det saaledes, som det passer ham bedst. Dette gaar saa vidt, at f. Eks. udenlandske Baner, som har bestilt Lokomotiver i de forenede Stater og selv med 1 Aars Leveringstid, kun har kunnet faa Lokomotiver efter amerikansk Model, og enkelte Fabriker vægrede sig f. Eks. ved at bygge Lokomotiver med Pladeramme. Denne Fabrikanternes store Frihed medfører imidlertid, at Lokomotiverne blive meget dyre at vedligeholde; thi Muligheden af at kunne udveksle forskellige Dele gaar derved tabt.«

I Fagkredse er hyppigt blevet henvist til den korte Leveringstid, som de amerikanske Lokomotivfabriker formaa at holde. Men af de foregaaende Bemærkninger turde dog allerede være oplyst, at dette kun er muligt i Tider med ringe Efterspørgsel; thi de amerikanske Fabrikers Produktionsevne er selv med Dag- og Natarbejde dog ikke stor nok til hurtigt at dække det hjemlige Forbrug paa Tider, hvor der er et stort Opsving. Under almindelige Forhold er et amerikansk Lokomotiv ca. 3 Maaneder om at komme gennem Værkstederne. Er der kun lidt at bestille, og kan der arbejdes med fuld Kraft baade Dag og Nat paa en Bestilling, saa kan der ganske naturligt opnaas endnu kortere Leveringstid. Dette er imidlertid i de fleste Tilfælde mindre en Fortjeneste af Lokomotivfabriken, men har derimod sin Aarsag i en hensigtsløs Udnyttelse af Arbejdskræfter og Arbejdsmaskiner ved Dag- og Nathold og i den hurtigste Leve-

ring af Raamaterialerne. 5 Dage efter Kontraktens Slutning kan Fabrikanten i de her omhandlede Tilfælde allerede være i Besiddelse af Pladerne til Kedlen, og 4 Dage senere har han det andet Steds bestilte Staalstøbegods til Rammen paa Høvlemaaskinen, medens der i Tyskland maatte tages 8 à 10 Dage i Betragtning til en omhyggelig Udglødning og Afkøling af et saa kæmpe-mæssigt Stykke Staalstøbegods. Kvaliteten af dette Rammemateriale vil enhver Fagmand kunne tænke sig. (Vi har tidligere nævnt Ulemperne og Aarsagerne til disse ved de amerikanske Barrerammer. Se Lok.-Tid. Nr. 2, 1912, S. 19). *Mr. Deems*, Generaldirektør ved *New York Central* og *Grand Central* Jernbane, tidligere Generaldirektør for *American Locomotive Companys Scenecady Works*, en Mand, der som Jernbafagmand og Lokomotivbygger er højt anset, udtalte sig aabent og ærligt i et Møde i New York Jernbaneklub angaaende sine mangeaarige Erfaringer med Barrerammer saaledes: »Jeg kender ingen Omstændigheder, der har beredt os Jernbanefolk saa megen Modgang som de mange Rammebrud. Vi undrer os jo ikke, naar Rammerne gaa itu foran det forreste Aksellager eller i Nærheden af Cylindrene; men de gaa itu selv ovenover Aksellagrene; den øverste Barre (*top rail*) gaar itu og den underste Barre (*bottom rail*) ligeledes; kort sagt, vi have Rammebrud alle mulige Steder. Jeg vil ikke gøre Lokomotivfabrikerne nogen Bebrejdelse; thi de Rammer, vi bygge i vore egne Værksteder, lider lige saa hyppigt Brud. Jeg ved af egne Erfaringer, at vi bygger Rammer med den største Omhu; men de kunne dog gaa itu paa de forskellige Steder.«

Disse Forhold, saavel som Fabrikantens store Frihed i Valget af sine Midler og det lidet omhyggelige Arbejde, maa tages i Betragtning, naar der er Tale om kort Leveringstid hos de amerikanske Lokomotivfabriker. Ligeledes forholder det sig med de amerikanske Lokomotivers meget berømte Billighed; thi den er kun tilsyneladende. Under Henvisning til de virkelige Forhold

og Lokomotivets egentlige økonomiske og ydende Evne, maa de betegnes som meget kostbare allerede ved Anskaffelsen. De mangler f. Eks. Kobberfyrkassen, de stærke Armaturdele, den teknisk fuldkomne Gennemførelse af Enkelthederne, der i Forbindelse med godt ud'ørt Arbejde garanterer en lang Eksistens selv ved store Krav. Hertil kommer Arbejdslønnen. Selv om ogsaa Erts, Kul og Olie i Amerika er langt rigere for Haanden end i Tyskland, og Fabrikkerne kun i ringe Grad kender til Udgifter til Velfærdsindretninger for Arbejderne, saa maa dog betænkes, at Lønningerne for Udvindelsen af Raamaterialer og deres Forarbejdelse er meget højere, og gennem de meget indflydelsesrige Arbejderforbund (*Unions*) drives de uophørligt og hensigtsløst i Vejret. De amerikanske Lokomotiver ere derfor for Tiden ikke virkelig billigere eller kunne i en overskuelig Fremtid bygges billigere end i Tyskland.

\* \* \*

Efter disse indledende Bemærkninger ville vi gaa over til en Beskrivelse af nogle nyere amerikanske Lokomotivtyper byggede hos Baldwin i Philadelphia, og som vi ved Velvilje fra nævnte Firma\* ser os i Stand til at give en nærmere Omtale.

Lokomotiver af den leddelte Mallet Type blev først indført i Aaret 1904. Den Sukces, der fulgte de første indledende Forsøg, foraarsagede en mærkbar Interesse om denne Nykonstruktion. Interessen har stadig holdt sig og er resulteret i, at denne nye Type er indført af mange betydelige Jernbaner enten til speciel eller almindelig Togtjeneste.

Ved denne Lokomotivtype er de koblede Hjul inddelte i to Grupper, der hver for sig danner en fuldstændig Maskine med særskilt Ramme, Cylindre, Gangtøj og Glider-

\* The thanks are due to the proprietors of »Baldwin Locomotive Works« for permission to reproduce in condensed form the articles which originally appeared in the firm's Records No. 68 and 69.

*The editor of  
„Danish Locomotive Times“.*

bevægelse. Disse to Grupper ere begge anbragte under een Kedel. Den forreste Maskines Ramme er befæstet til den bageste Ramme, saaledes at den forreste Hjulgruppe

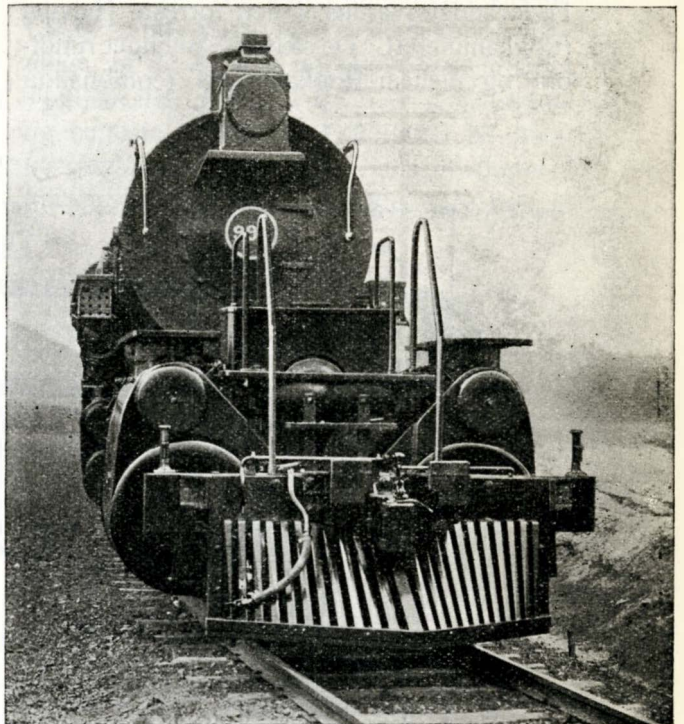


Fig. 1. Mallet leddelt Lokomotiv i en Kurve.

arbejder som en Truck, og den bageste Hjulgruppe bliver da den faste Hjulbasis. Cylindrene ere arrangerede efter Compound-systemet, Højtryks cylindrene bevæger den bageste Hjulgruppe og Lavtryks cylindrene den forreste.

Bevægelige Rør med Kuglehoveder som vist i Fig. 2 overfører Dampen fra Høj- til Lavtryks cylindrene og herfra til Røgekammeret. Kedlen er holdt i lige Linie med den bageste Ramme og er ved Glidesko understøttet paa den forreste. Denne Anordning giver et meget kraftigt Lokomotiv med en forholdsvis kort Hjulstand, en forholdsvis ringe Vægt af de bevægende Dele, og paa samme Tid kan Hjultrykket holdes indenfor passende Grænser.

Baldwins Lokomotivfabrik, der har udviklet Mallet Typen, har indført flere væsentlige Forbedringer, navnlig for den sværere

Klasse. De mest betydende af disse Forbedringer kan i Hovedtrækkene beskrives saaledes:

1. En særlig Kedel med Fordampningssystemet i den bageste Halvdel og en Fødevandsforvarmer i den forreste Halvdel (Røgkammeret). De særlige Samlinger rundt om og mellem Røgkammeret (combustion

delsen, som tillader Anvendelsen af en enkelt radial Stang. Denne består af et Stykke Staalstøbegods, der er boltet baade til Over- og Underkant af den forreste Ramme og derved danner en god Afstivning. Yderligere kan ved denne Forbindelsesform Rammerne bevæge sig vertikalt i Forhold til hinanden. Tegningen i Fig. 3 viser dette

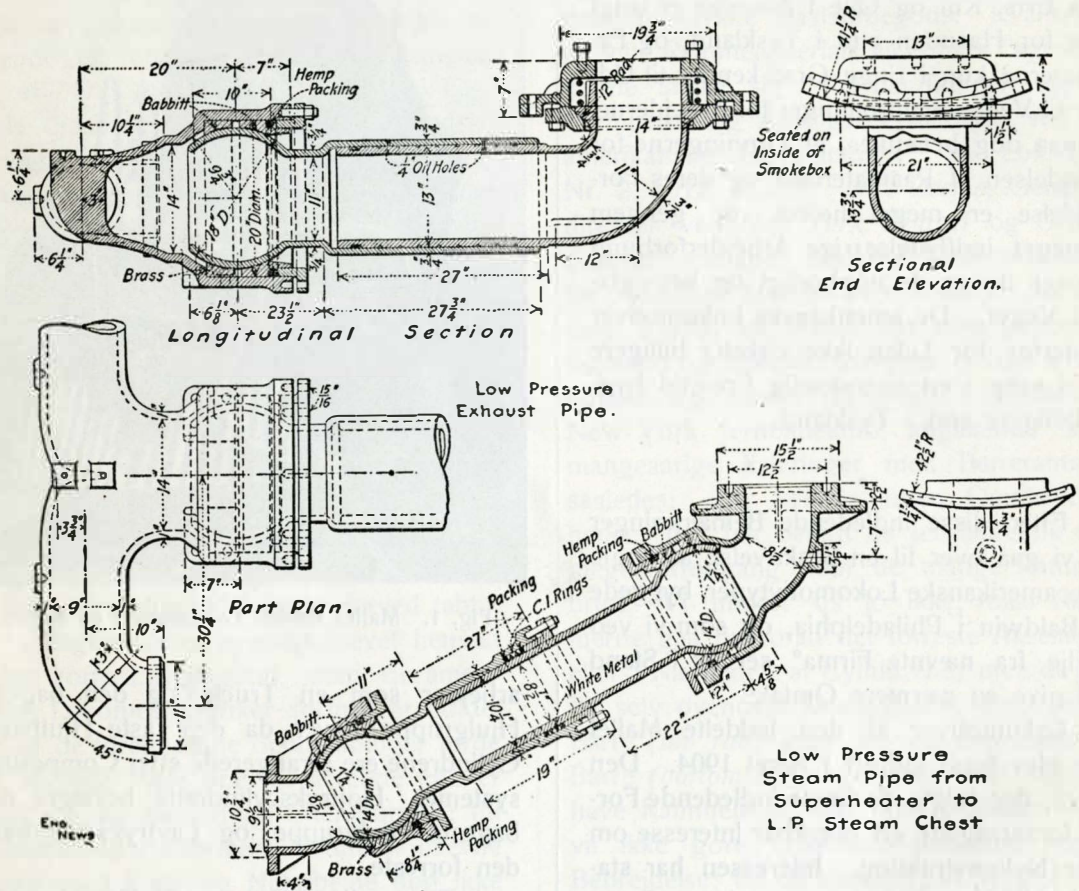


Fig. 2. Bevægelige Damprør med Kuglehed til Mallet Lokomotiver, til Southern Pacific Co.

chamber). Fødevandsforvarmeren er ligesom Rundkedlen forsynet med Ildrør og holdes stadigt fyldt med Vand, der gaar ind i Kedlen, naar Injektorerne sættes i Virksomhed. Kedelsamlingen er anbragt lige foran den leddede Ramme, og Lokomotivet kan derved let adskilles i to Halvdele (se Fig. 4 og 5), hvilket giver en lettere Tilgængelighed under Reparation i Værkstederne.

2. En Konstruktion af Rammeforbin-

Arrangement, der er udført paa Lokomotivet vist i Fig. 4 og 5.

3. En forbedret Rammekonstruktion. Den forreste Ramme er boltet umiddelbart foran de første førende Piedestaler til et Stykke Staalstøbegods, der bærer Lavtrykscylindrene. Dette giver en stærk Konstruktion, og Afstanden mellem Cylindrenes Centerlinier kan holdes indenfor passende Grænser uden Hensyn til Afstanden mellem Rammecentrene.

4. Et Arrangement af Styringen, i hvilket Høj- og Lavtryks-Skiftearme ere forbundne ved en enkelt Stang anbragt i Maskinens Centerlinie. Denne Stang har en Universalsamling, der er beliggende i samme Centerlinie som den leddede Rammeforbindelse. Ved denne Anordning er et besværligt System af Stænger og Arme undgaaet, og der er praktisk talt ingen Vridning i Styringen til de forreste Glidere, naar Maskinen bevæger sig gennem Kurver. Glider-

I det efterfølgende præsenterer vi Illustrationer og Data af forskellige Mallet Lokomotiver bygget paa de Baldwinske Lokomotivfabriker.

De her viste Typer omfatter i videste Udstrækning Vægt og Trækkeevne og viser tillige, at de ere anvendelige i forskelligartet Togtjeneste. I Fig. 4 og 5 er vist forreste og bageste Halvdel af Lokomotiv Nr. 4000 til *Southern Pacific Co.* Enkelthederne i Mallet-Systemet som vist i Fig. 4 er bygget

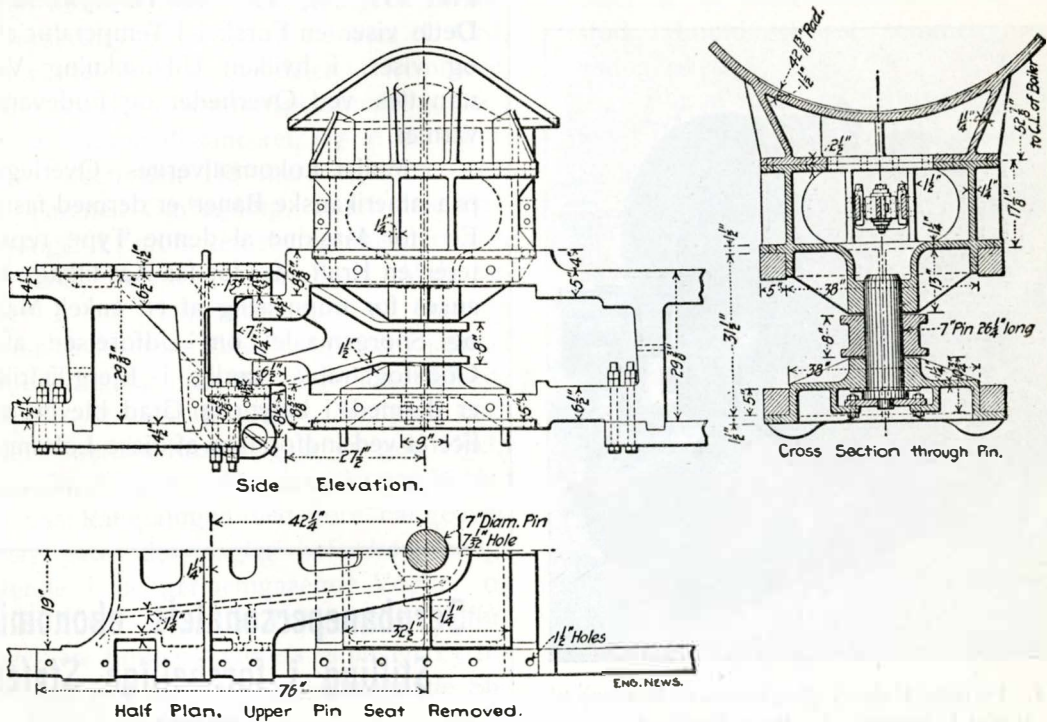


Fig. 3. Leddet Rammeforbindelse, Mallet Lokomotiv til Southern Pacific Co.

bevægelsen styres ved Baldwins Kraftreversingmekanisme, der bevæges pneumatisk og med ringe Kraftanvendelse af Lokomotivføreren.

Det første normalsporede Mallet Lokomotiv, der byggedes af Baldwins Lokomotivfabrik, var beregnet til Skydelokomotiv i Bjergegne og var forsynet med en to-hjulet Radialtruck for og bag for at sikre Maskinens Løb i begge Kørselsretninger. Dette Hjularrangement viste sig at virke saa tilfredsstillende, at det overførtes paa de fleste Mallet Maskiner, der er bygget hos Baldwin.

til adskillige Baner og er tilbygget paa Lokomotiver af den almindelige Type. Paa denne Maade er det muligt ved Hjælp af de tilbyggede Lavtryks cylindre at udnytte den Energi, der tidligere gik tabt som Udstrømningsdamp fra Højtryks cylindrene. Cylindrene paa de ældre Lokomotiver fik en ny Kombination, idet deres Udstrømningsporte blev sat i Forbindelse med en Receiver (Mellemkammer), der overførte Dampen fremefter til Lavtryks cylindrene. I Røggkammeret anbragtes tillige en Fødevandsforvarmer (se Lok.-Tid. Nr. 6 1911).

Enkelte af denne Type er bleven bygget eller ere under Konstruktion til Great Northern Banen, Erie Banen, Chicago Great Western Banen, Atchison, Topeka—Santa Fé Banen og Baltimore—Ohio Banen.

I November 1909 anstillede »The Southern Pacific Co.« en Serie Prøvekørsler med Lokomotiv Nr. 4001, en af de Maskiner, der var bygget hos Baldwin i samme Foraar. De vigtigste Dimensioner og almindelige Konstruktion ere de samme som vist

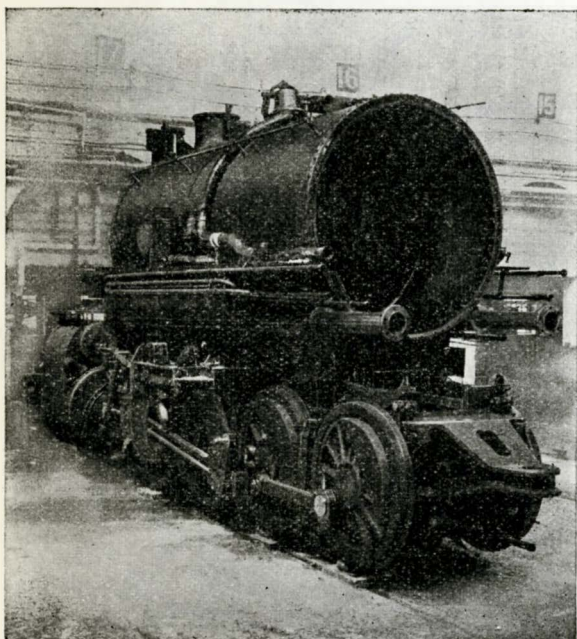


Fig. 4. Forreste Halvdel (Røggamnersektionen) til Mallet Lokomotiv, Southern Pacific Co.

paa Lokomotiv Nr. 452 i Fig. 8. Forsøgene blev anstillet i Sacramento Distriktet mellem *Roseville* og *Summit*, en Distance paa 124,8 km med Stigninger paa 2,2:100. En lignende Serie Prøvekørsler foretoges i Juni 1909 med Lokomotiv Nr. 2564, der er et enkelt Ekspansionslokomotiv af Consolidation Typen, Cylinderdiameter 22", Slag 30", Drivhjulsdiameter 57" og Damptryk 13 Atm. Maskinen vejer 104 Tons, hvoraf 93,5 Tons hviler paa de koblede Hjul. Resultatet af Prøverne viste følgende Besparelse i Mallet Lokomotivets Favør:

I Fordampning pr. Pund Brændsel	7,81 0/0
I Tons-miles pr. Gallon* Vand ..	14,04 -
I Tons-miles pr. Pund Brændselolie	22,50 -
I Trækkeevne.....	119,54 -

Mallet Lokomotivet udviklede ved en Hastighed af 28,8 km 2486 Hestekræfter (vore Litr. P. udvikler ca. 1100 H. K.), og Kedlens Nyttetvirkning var 78,52 sammenlignet med Højtrykslokomotivets Kedel, der kun viste 72,83. Røggamnergassens Gennemsnitstemperatur var for Mallet Lokomotivet 233° og 390° for Højtryksmaskinen. Dette viser en Forskel i Temperatur af 157° og viser, i hvilken Udstrækning Varmen udnyttes ved Overheder og Fødevandsforvarmer.

Mallet Lokomotivernes Overlegenhed paa amerikanske Baner er dermed fastslaaet. En stor Maskine af denne Type repræsenterer en Kraft, der for faa Aar tilbage maatte anses for uopnaelig af en enkelt Maskine; og Spørgsmaalet om Udførelsen af svær Godstogstrafik, særlig i Bjergdistrikterne, er dermed i betydelig Grad bleven simplificeret ved Indførelsen af disse Lokomotiver.

(Fortsættes).

## Jernbanepersonalets økonomiske Stilling i forskellige Stater.

### II.

Lægger man de af os i forrige Nr. fremdragne Lønningsforhold fra Udlandet til Grundlag for en Bedømmelse af det danske Lokomotivpersonales økonomiske Stilling, vil man ikke kunne undgaa, at Opmærksomheden uvilkaarligt fængsles ved den iøjnefaldende Forskel mellem disse og de danske Forhold, og man finder ubetinget Anledning til deraf at anstille nogle Betragtninger om vore Lønningsbestemmelser, hvis Virkninger man egentlig først nu er i Stand til at overskue og bedømme.

\* 1 Gallon = 4,53 Liter.

At en saa omfattende Reform som den i 1908 vedtagne Lønningslov skulde kunne blive ideel for alle Kategorier, har sikkert hverken Lovgiverne selv eller Tjenstmændene tænkt sig Muligheden af; dertil var Emnet for omfangsrigt. Og heri maa vel nok den væsentligste Aarsag til de forskellige Mangler, som klæber sig ved denne Lov, søges.

Som bekendt var saavel Lokomotivførernes som Lokomotivfyrbødernes Stilling Genstand for en indgaaende Omtale i Rigsdagen under Lovens Behandling, hvor der fra forskellige Sider netop udtaltes de Ord, som vi saa ofte og fremdeles vil fremhæve, at det danske Lokomotivpersonale ogsaa i 1908 er bleven distanceret, og at dets Indtægter siden den Tid mere og mere dels ved Turenes Omlægning, haartrukne Fortolkninger i Emolumentsberegningen o. s. v. er bleven betydeligt reduceret. Man behøver i saa Henseende kun at betragte Lokomotivførernes Erstatning ved Hjælp af Fyrbøderne, og man har et storslaaet Billede af Sparesystemets Resultater, der fylder godt i Statsbanernes Kasse og er en god Hjælp til — Tantiømen; eller man kaster Blikket hen paa Rangeringen ved vore Færgeoverfarter, hvor der daglig befordres mange rejsende i de gennemgaaende Vogne, og ser en Mand alene paa Lokomotivet udføre saavel en Lokomotivførers som en Fyrbøders Arbejde til den med sidstnævnte Stilling forbundne Lønning.

Det hænder jo undertiden, at visse Udtalelser, der fremsættes af kendte Mænd, først efter flere, sommetider mange Aars Forløb kommer til deres Ret og faar den Betydning, som var tillagt disse ved Fremsettelsen. Og netop dette har været Tilfældet med de forskellige Rigsdagsmænds Udtalelser angaaende Lokomotivførernes og Lokomotivfyrbødernes sociale Stilling ved Lønningslovens Behandling i Rigsdagen i 1908. Man maa forøvrigt forundres over den Enighed, hvormed de forskellige politiske Partiers Repræsentanter mødtes i Opfordringen til Ydelsen af en Betaling, som stod i Forhold til Arbejdet og Ansvaret.

Har man haft Lejlighed til at gennemlæse Rigsdagsreferaterne fra den Gang, Lønningslovens Behandling fandt Sted, opdager man uden at nære pessimistiske Tanker, at der fra forskellige Sider er bleven ydet en saa kraftig Opposition mod enhver af vore Fordringer om Ligeberettigelse med tidligere ligestillede, at vore Talsmænd i Tinget tilsidst har maattet anse det for haabløst at opnaa nogen Ændring paa det daværende Tidspunkt, men finde sig i atter at se særlig Lokomotivførerne blive distanceret af de Kategorier, som de tidligere stod i Lønningsklasse sammen med eller endog over.

For at man ved Selvsyn kan sætte sig ind i de nuværende Forhold og finde Forstaaelsen af Lokomotivførernes Anker, skal vi hermed give en Oversigt over enkelte af de forskellige Lønningssvingninger og Forskydninger, som der gennem Aarene har fundet Sted iblandt en Del af Personalet, og en Fremstilling af de forhaandenværende Lønningsforhold, saaledes som de allerede i de sidste 4 Aar har udviklet sig og i Fremtiden vil blive indenfor Lokomotivpersonalet under den nugældende Lønningslovs Bestaaen.

Efter Lønningslovens Vedtagelse i 1903 var Sammensætningen i 8de Lønningsklasse følgende:

Lokomotivførere,  
Stationsforstandere, 6. Grad,  
Ranger- og Pakhusformænd,  
Styrmænd, 2den Grad,  
Skibsmaskinassistenter, 2den Grad, og  
Brofogder.

I 1908 undergik denne Klassificering en fornyet Ændring, idet Lokomotivførerne, Ranger- og Pakhusformændene samt Brofogderne overførtes i 9de Lønningsklasse, hvorimod alle de øvrige ovenfor nævnte ansatte anbragtes i højere Lønningssatser.

Omend det aabent skal erkendes, at det i Stat eller Kommune volder store Vanskeligheder at gennemføre Lønningsforbedringer, der til alle Sider er retfærdige, samtidig med, at der bliver taget de rette Hen-

	Lønninger i Aaret 1878	Lønningerne efter Loven						Stigning fra 1903 til 1908 i		Stigning fra 1878 til 1908 i	
		Aaret 1903			Aaret 1908			Begyndelseslønningen Kr.	Slutlønningen Kr.	Begyndelseslønningen Kr.	Slutlønningen Kr.
		Kr.	Tillæg hvert 4. Aar Kr.	Kr.	Kr.	Tillæg hvert 4. Aar Kr.	Kr.				
Maskinmestre 1ste Grad . . . . .	—	3000	250	4300	3600	255	4620	600	320	—	—
— 2den — . . . . .	—	2400	250	3400	2640	240	3600	240	200	—	—
Maskinassistenter 1ste Grad . . . . .	—	1800	200	2600	1950	210	2790	150	190	—	—
— 2den — . . . . .	—	1500	200	2100	Graderne bortfalden		450	690	—	—	—
Lokomotivmestre . . . . .	—	2100	225	3000	2850	240	3810	750	810	—	—
Værkmestre 1ste Grad . . . . .	—	2100	225	3000	2400	240	3360	300	360	—	—
— 2den — . . . . .	—	1800	200	2600	2190	210	3030	390	430	—	—
Ranger- og Pakhusmestre . . . . .	—	1800	200	2600	1950	210	2790	150	190	—	—
Lokomotivformænd . . . . .	—	1800	200	2600	2400	240	3360	600	760	—	—
Pakhus- og Rangerformænd . . . . .	—	1500	200	2100	a-b 1770 c-d 1680	200	a-b 2490 c-d 2400	a-b 270 c-d 180	a-b 390 c-d 300	—	—
Trafikassistenter . . . . .	900-1800	1200	315	2460	a-b 1470 c-d 1380	330	a-b 2790 c-d 2700	a-b 270 c-d 180	a-b 330 c-d 240	a-b 570 c-d 480	a-b 990 c-d 900
Lokomotivførere . . . . .	1350-1900	1500	200	2100	a-b 1770 c-d 1680	240	a-b 2490 c-d 2400	a-b 270 c-d 180	a-b 390 c-d 300	a-b 420 c-d 330	a-b 590 c-d 500

syn til Skatteyderne og alle statsinteresserede, saa maa dog enhver uhildet lagttager kunne se, at de nugældende Lønningsbestemmelser ikke kan kaldes retfærdige for Lokomotivførernes Vedkommende, der i Forhold til Lokomotivfyrbøderne er satte endnu længere tilbage. I den paafølgende Artikel skal vi se, at denne Anskuelse ogsaa deles af udenforstaaende.

— × ×

## Blinklyset.

Statsbanerne har nu bestemt sig for Indførelse af A.G.A. Blinklyset.

Paa Kystbanen vil der fra 1. Septbr. blive taget i Brug 4 fremskudte Signaler med A.G.A. Blinklys, nemlig:

- Nord for Snekkersten.
- - Espergærde.
- - Vedbæk.
- - Klampenborg.

Ved Velvilje fra A/B Gasaccumulator, Stockholm, vil Hr. Afdelings-

ingeniør H. A. Berggren demonstrere Blinklyset som følger:

Onsdag 4. September i Kjøbenhavn.

Torsdag 5. — - Nyborg.

Fredag 6. — - Aarhus.

Lørdag 7. — - Fredericia.

Tid og Sted for Demonstrationen bekendtgøres ved Opslag i Remiserne. For Kh.s Vedkommende bliver Gb. Remise Samlingsstedet.

Red.

## D. L. & L. F.

Adressefortegnelse:

Formanden.

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

Hovedkassereren.

Lokf. C. Larsen, Vesterbrogade 128<sup>III</sup>, Kjøbenhavn.

Redaktionen.

Lokf. P. Hansen, Gjedser.



## 40 Aars Jubilæum.



Lokf. H. Christensen.

Ovenstaaende Billede viser en af Statsbanernes ældste Lokomotivførere, der den 13de August fejrer sit 40-aarige Jubilæum. H. Christensen blev ansat som Maskinarbejder paa Centralværkstedet i Aarhus den  $^{13}/_8$  1872, ansat som Fyrbøder d.  $^{1}/_{11}$  samme Aar i Frederikshavn, forfremmet til Fyrb. af 1ste Klasse d.  $^{1}/_7$  1875 med Station i Aarhus, forflyttet den  $^{15}/_{12}$  samme Aar til Fredericia og forfremmet til Lokomotivfører den  $^{1}/_1$  1876, forflyttet til Thisted den  $^{1}/_4$  1882 og har siden været knyttet til Thybanen. Jubilaren, der er Kredsformand for Statsbanernes private Hjælpekasse og for Lokomotivpersonalets private Hjælpekasse, hvilken sidste han er Medstifter af, har altid været en agtet og pligtopfyldende Kollega, og som det trofaste Medlem af vor Organisation, H. Christensen er, vil sikkert mange forene sig i Ønsket om, at Held og Lykke maa følge ham i Fremtiden.

\* \* \*

## „Enighed gør stærk!“

I Belysning af den senere Tids Begebenheder indenfor de forskellige Funktionærsammenslutninger har jeg tænkt en Del over, hvad der mon skal til for at bevirke, at Danmarks Lokomotivmænd kan blive den Etat i Etaten, den i hvert Tilfælde efter min Mening burde være.

Grunden, hvorfor den ikke er det, kan jo være vanskelig for en forholdsvis ung Mand – uden ministeriel Udnævnelse – at afgøre; dog synes jeg, Sagen er af en saa alvorlig Natur, at de Mænd, vi har, med Evner til at samle burde lade alt ligge og samarbejde for at skabe een Forening af Lokomotivmænd, der kan vinde Hævd og være et Mønster at følge.

Derfor lad »Enighed« være det Løsen, hvorom i Fremtiden gamle og unge samle sig.

*Den yngste.*

\* \* \*

## Struer Afdeling

holdt Møde d. 18. August.

- 1) Afd.s Stilling til Hovedbestyrelses-Meddelelse ang. Forhandlingsretten.

Forsamlingen sluttede sig enstemmigt til H. B.s Udtalelse.

- 2) Forslag fra Formanden, at Valg af Bestyrelse foretages i November med Gyldighed som hidtil fra Nytaar.

Vedtoges.

*Viggo Gundel,*  
Afd. Fm.

\* \* \*

## Nyborg Afdeling

afholdt Generalforsamling paa Industrihotellet i Nyborg Lørdag d.  $^{17}/_8$  1912 med følgende

*Dagsorden:*

- Punkt 1. Protokollen og Virksomheden.
- 2. Kørselsfordelingen.
- 3. Lokfb.s Ballastkørsel.
- 4. Forslag om Oprettelse af et Fane-fond.
- 5. Anmodning fra Formanden om Tilladelse til at fratæde Stillingen.
- 6. Eventuelt.

*ad Punkt 1.* Formanden oplæste Protokollen fra forrige Generalforsamling og aflagde Beretning om Afdelingens Virksomhed i April Kvartal og udtalte, at dette havde beredt ham de største Skuffelser indenfor Organisationen i den Tid, den havde bestaaet, og at man i de følgende Punkter vilde faa Lejlighed til at drøfte, hvad der var foregaaet, og hvad der maa gøres for at undgaa Gentagelser.

*ad Punkt 2.* Formanden henviste til Beretningen om Virksomheden, hvorledes Kredsen fuldstændig havde ignoreret Afdelingen og faaet godkendt en Kørselsfordeling ved at forelægge den enkeltvis for de 12 ældste Lokf. ved Depotet.

Fra forskellige Sider udtaltes Beklagelser over, at Maskindirektørens Ord til Formanden for D. L. & L. F. angaaende Forhandling med Organisationen betød saa lidt, at Maskinbestyreren og Maskiningeniørassistenten i 2. Maskinkreds rentud nægtede at forhandle med Afdelingsbestyrelsen eller det nedsatte Udvalg til Udarbejdelse af Tjenstfordelingen, men ved et Magsprog lod de for omtalte 12 Lokf. forstaa, at de handlede klogest i at vælge den af de 2 forelagte Kørselsfordelinger, de syntes bedst om, da en af dem vilde blive brugt, og kun underskrive, men ingen Forhandling derom.

Ligeledes lød bitre Udtalelser om det uheldige i, at de ældre Lokf. til Trods for tidligere Aftale underskrev og derved godkendte en Tur, der ikke var forelagt Udvalget og vedtaget af Afdelingen. Der vedtoges følgende Resolution: —

Generalforsamlingen udtaler en skarp Misbilligelse til Repræsentanten, fordi han til Trods for, at han er valgt til Afdelingens Tillidsmand, forhandler som Enkeltmand med Maskiningeniørassistenten om Kørselsfordelingen og udtalte overfor ham, at Reservetjeneste og andet Ophold paa Strib Station kan fraregnes Tjenestetiden, og idet Generalforsamlingen udtaler sin Misbilligelse af, at 8 Medlemmer af D. L. & L. F. til Trods for forudgaaet Generalforsamlingsbeslutning skriftlig har voteret for en Kørselsfordeling, der er dem forelagt udenom D. L. & L. F.,

hvorved 8 Sæt Personale sættes tilbage og forrykker Udsigten for hele det øvrige Personale til at komme i fast Tur, gaar denne over til næste Punkt paa Dagsordenen.

*ad Punkt 3.* En Lokfb. havde indsendt Forslag om, at Lokfb. udenfor Tur i Lighed med, hvad der er Tilfældet med Lokf. udenfor Tur forretter Tjeneste i Ballasttog.

Paa Grund af, at Forslagsstilleren var forhindret i at være tilstede, og kun en enkelt Lokfb. udenfor Tur var tilstede, var der ingen rigtig Stemning for Forslaget, hvorfor det udsattes til Behandling ved en senere Generalforsamling.

*ad Punkt 4.* Det vedtoges at forsøge, om der ad Frivillighedens Vej kan tilvejebringes Midler til Anskaffelse af en Afdelingsbane.

*ad Punkt 5.* Formanden udtalte, at den senere Tids Tildragelser med Hensyn til Medlemmernes brudte Løfte og med Hensyn til den Medfart, en af ham opslaaet Skrivelse i Strib havde faaet, følte han sig usikker i sit Hverv som Formand og bad derfor Generalforsamlingen om at fritage ham for Hvervet.

Efter en Del Diskussion fremkom følgende:

Generalforsamlingen beklager, at der fra forskellige Medlemmers og Administrationens Side er bleven lagt vor nuværende Formand store Hindringer i Vejen for hans Ledelse af Afdelingen; men idet vi haaber, at Forholdene maa bedres i denne Retning, og vi anerkender hans gode Villie og Evne til at varetage Afdelingens Interesser, udtaler vi som vort Haab, at han endnu en Tid vil fortsætte, da vi formener netop paa nuværende Tidspunkt ikke at kunne undvære ham som Formandsemne.

Efter dette udtalte Formanden, at det ikke var hans Agt at løbe fra Afdelingen; men som tidligere nævnt kunde han ikke for Fremtiden arbejde med Tillid og Fortrøstning, hvorfor hans Arbejde vilde blive med Reservation, indtil han igen fik Følelsen af, at han havde alle Medlemmer med sig.

*ad Punkt 6.* Intet.

Udenfor Dagsordenen foretoges Valg af Bestyrelse til den nystiftede Kransekasse.

Valgte blev: Lokf. O. Bøckel, Formand, Lokfb. K. K. Rasmussen, Kasserer, d'Hrr. Lokfb. A. Storm og P. Ley, Revisorer.

*F. Knudsen,*  
fung. Sekretær.

**Medlemmer af Nyborg Afdeling indbydes til et Møde paa Industrihotellet i Nyborg Torsdag d 5. September Kl. 7<sup>1/2</sup> Em., hvor Ingeniør H. A. Berggren fra Stockholm kommer tilstede for at holde Foredrag om og demonstrere Blinklysets Anvendelse til Signaler.**

**NB. Ethvert Medlem af D. L. & L. F. ogsaa udenfor Nyborg Afdeling, vil være velkommen.**

*Afdelingsbestyrelsen.*

## Driftsuheld og Personalindskrænkning.

I denne Tid, hvor der efter Forlydende skal være Tale om Indskrænkninger iblandt Lokomotivpersonalet ved de danske Statsbaner, hvad førøvrigt synes at tyde paa, at man vil forsøge at springe over der, hvor Gærdet er lavest, kan det have en vis Betydning at se den sidste Statistik fra de preussiske Statsbaner over stedfundne Jernbaneulykker i det sidst forløbne Aar.

Heraf fremgaar, at ikke mindre end 2199 Personer er forulykkede, hvilket er 216 flere end i 1910, heraf med dødelig Udgang 645 = 42 mindre end i Aaret 1910. Paa de rejsende falder 66 Dødsfald (22 mindre end i 1910) og 483 Tilskadecomster (137 mere end i 1910) 232 Personer (56 mindre end i 1910) lod sig i selvmorderisk Hensigt overkøre af Togene; herved dræbtes 214 mens 18 blev saarede.

Ikke desto mindre bliver der et foruroligende stort Antal til Rest, nemlig 365 Dødsfald og 1003 Tilskadecomster, som

maa henføres til Driftspersonalets Regnskab. Gennemsnitlig sluger altsaa den preussiske Jernbanedrift hver Dag et Menneskeliv og lemlæster omtrent tre af sine Tjenestemænd. Regner man med et rundt Tal, at der findes 515,000 Ansatte, underordnede og Arbejdere, hvoraf kan anslaaes, at ca. 100,000 ikke falder ind under Begrebet egentlig Jernbanetjeneste, saa udgør Sandsynlighedsforholdet, at hver enkelt kan blive dræbt daglig ca. 1:415,000, aarligt knapt 1:1000, i 10 Aar 1:100. Sandsynligheden for, at den enkelte overhovedet kan komme til Skade, stiller sig pr. Dag omtrent som 1:100,000, aarligt noget over 1:300, i 10 Aar endog over 1:30, d. v. s., at der imellem 30 Ansatte altid findes en, som indenfor et Tidsrum af 10 Aar berøres af en Tilskadecomst.

Ministeren for offentlige Arbejder i Frankrig har fornylig oplyst, at der paa Vestbanen i Tiden fra 1. Juli 1909 til 1. Marts 1912 ved Uheld dels er ødelagt, dels beskadiget 68 Lokomotiver, 30 Tendere, 198 Godsvogne og 451 Personvogne.

## Enighed og Loyalitet.

Der et Ord, som siger: »Enighed gør stærk«. Om dette Ordsprog er gammelt, ved jeg ikke; men at Kendsgerningen er meget gammel, er ganske sikkert. Man kan maaske gaa ud fra, at Mennesket fra først af har lært denne Enighed af Dyrene; thi man maa med Skam bekende, at med Hensyn til solidarisk Enighed staar Dyrene eller nogle Dyrearter over Mennesket.

Betragt engang de smaa Biller: Aadselgraverne, naar de nedgraver en død Fugl eller andet mindre Dyr i Jorden; det er et Arbejde, der for den enkelte vilde være uoverkommeligt, men ved Kammeraternes Hjælp lykkes det. Og hvad skyldes den Enighed? Ikke, at det døde Dyr ved at ligge fremme kan forpeste Luften og volde

Skade; men at der i Kadaveret er baade Husly og Føde til deres Afkom. Eller vil man se den mest udprægede Enighed, »da gak til Myren og bliv vis«; se dem bygge deres meterhøje Tue i Skoven — et sandt Kæmpearbejde; prøv saa paa at forstyrre dem, og de smaa Dyr's Enighed vil snart faa baade Mennesker og Dyr til at fortrække. Der kan nævnes mange andre Tilfælde, hvor Dyr har vist Enighed, der har resulteret i stor Styrke.

Det er da ikke saa underligt, om Mennesket, der daglig er Vidne til dette, søger den samme Enighed for at opnaa den samme Styrke. Man kan maaske betegne den Enighed, der samler Menneskene til fælles Maal, for flerartet, idet den ofte er bygget paa Loyalitet; det, at man bøjer sig loyalt for Majoriteten, siger ikke, at vedkommende opgiver sin Mening; men at man for at opnaa den Styrke, som Enigheden giver, maa følge Flertallet. Lad os for Eksempel tænke, at en Lokomotivmand havde det Standpunkt, at det var bedst, om Lokf. og Lokfb. stod i hver sin Forening, saa vilde han loyalt blive i D. L. & L. F., fordi der er en saa overvældende Majoritet imod hans Mening, og det vilde være meget illoyalt af ham, om han paa samme løse Grundlag, som tidligere er fremsat, vilde søge at skabe Uro indenfor Organisationens blot for at tilkendegive sin Mening. Men har vedkommende vægtigere Grunde — statistiske eller faktiske — for en Adskillelse, vilde det ogsaa være Momenter, der tjente ham til Ære, at drage disse frem; og en Forsamling vilde sikkert høre vedkommende med Interesse, selv om Resultatet blev Organisationens videre Bestaaen.

Hver den, som forstaar at skatte den Styrke, som Enigheden giver, og som sætter sin Loyalitet i Pant for at opnaa det bedste Resultat, kan man kalde en god Samfundsborger, der altid vil finde Venner og Tilhørere for sin Mening; og han vil altid blive sin Organisation en Støtte. Men hvor anderledes gaar det ikke med Separatisterne; skeptisk, vægelsindet, Ukollegialitet

er Særpræget for disse, der er en Byrde for Samfundet, idet vi finder dem allevegne lige fra Forbryderen og Skruebrækkeren til Organisationsbryderen og Sladderhanken; de skulde som visse smaa Snyltere helst fjernes for derved at skabe et sundt, daad- og handlekraftigt Folk. Og hvordan udvikles denne Samfunds- og Organisations-Separatisme ikke ofte i det smaa; som Drengen, der stjæler Æbler, Manden Penge og Gods. Man hører til Tider enkelte fremsætte den Tanke, at de vil melde sig ud af Organisationen, fordi de mener, at Resultaterne er for negative; det vil sige, kommer man nærmere til at drøfte Organisationens Arbejde med dem, erkender de alle, at Resultatet i det store og hele har været godt; men i det smaa, ja da vilde én meget gerne have, at der var bleven sat noget mere Pres paa Rangerførernes Forfremmelse; en anden anker over det uretfærdige i, at en Fører paa samme Depot med samme eller endog større Anciennitet ikke har samme Løn som den yngre; en tredie mener, at der burde arbejdes noget kraftigere paa Lokfb. Fritagelse for at vadske og pudse paa Fyrpladsen — og saa fremdeles.

Men som Vulkans Sønner har vi mange Jern i Ilden; og det kan kun lidet nytte, at vi laver det ene færdigt, medens de andre brændes; vi maa passe paa dem alle som en Smed; og alle Jernene vil sikkert blive godt smedede, naar blot vi selv forstaar at svejse os i Enighed.

Jeg vil da sige følgende som Raad: Lær at skatte Enighedens Styrke, lad ikke vort Foreningsmotto være en blot bar Frase, vær med til at danne et stærkt Rygstød for vor Hovedbestyrelse, tag selv kraftig Del i Organisationens Arbejde, tolk dine Tanker i vort Medlemsblad og paa Generalforsamlingerne; kan du der skaffe dig Flertal for disse, er de rigtige; hvis ikke, da vær loyal og følg Flertallet; derved styrkes Enigheden, og med den vil ogsaa D. L. & L. F. naa sine Maal.

Jylland, i August 1912.

*Jørgen Lykke.*

## Signalbetjening og Togsikringstjeneste.

Under denne Betegnelse staar i nærværende Blads Nr. 16 en Artikel, formentlig Redaktionsartikel.

Det Emnet vedrørende og i Artiklen belyste Forhold synes, som det fremtræder i Bladet, at være Andenhaands-Meddelelser med en Lokomotivfører som Kilde.

Andenhaands- eller i det hele taget kolporterede Meddelelser er ikke altid helt sande eller paalidelige. Overdrivelser indsniger sig let, i Særdeleshed naar Meddelelser har en saa løs og svævende Adresse som i dette Tilfælde.

Det i Artiklen fremdragne Forhold, hvor en Jernbanen og Sikkerhedstjenesten ganske uvedkommende Person har givet Indkørselssignal for et Tog og derefter meddelt den fungerende Stationsbestyrer dette, er jo adresseret til »en jydsk Holdeplads«, hvilket jo akkurat er nok til, at den skyldige ikke behøver at føle sig truffet, hvorimod øvrige Stationsmestre i Jylland overfor deres Omgivelser og overfor Ukendskab gaar som sigtet, og en god Samvittighed er jo i Almindelighed ikke noget synligt Begreb og derfor ingen Hjælp i dette Tilfælde.

Vi er jo alle, selv de paapasseligste, udsatte for at begaa Fejl; men det forekommer os, at man kan og bør se paa de Fejl, der har deres Oprindelse i Uheld, med en lille Smule Forstaaelse. — Det kan og bør man derimod ikke, hvor det drejer sig om Fejl som den her omhandlede, der jo ikke har ringeste Forbindelse med Uheld.

En saadan Fejl fortjener Paatale, saa meget mere som den jo kan medføre meget alvorlige Følger. Men vi maa finde, at en Paatale i et Blads Spalter i hvert Fald i en saadan Form er forfejlet og ikke alene det; men den naar kun at saare en stor Del af en hel Stand.

Det forekommer os derfor, det kan være Tvivl undergivet, hvem der er den mest

skyldige enten den fungerende Stationsbestyrer, der kan have haft travlt med mange forskellige Forretninger baade ude og inde, og saa glemmer Signalgivningen, eller Stationsmesterens Hustru, der i Mangel paa Omtanke giver Signal til Indkørsel, eller den paagældende Lokomotivfører, som jo i hvert Fald ikke burde mangle denne Egen-skab, men dog undlader at paatale Sagen ved at føre den paa sin Rapport, det eneste Sted, den hører hjemme, og i Stedet for giver sig til at løbe med løs Snak paa en Del medansattes Bekostning.

I Begyndelsen af Artiklen paapeges, hvor urigtigt og uretfærdigt det er, naar Publikum er tilbøjelig til at lade en enkelt Tjenstmands Forsyndelser mod Sikkerhedstjenesten gaa ud over hele Standen; men bør vi saa ikke beflitte os paa at undgaa Artikler af denne eller lignende Art i vore Fagblade, da de jo er byggede over akkurat den samme Moral, som vi Tjenstmænd fordømmer hos Publikum.

*Flere Stationsmestre og  
Stationsmesterportører i Jylland.*

\* \* \*

Til ovenstaaende skal vi bemærke, at Artiklen, uanset hvilken -haands Meddelelse den er, i alle Enkeltheder er paalidelig og korrekt og uden mindste Overdrivelse.

Naar vi ikke i Lok.-Tid. har villet opgive Holdepladsens Navn, har det sine særlige Grunde, som vi ikke i Øjeblikket skal opholde os ved; men den er til Tjeneste for rette vedkommende.

Vi er enige med Indsenderen, at der bør ses med lidt Forstaaelse paa de Fejl, der begaas af de ansatte; men her, hvor Talen er om en helt udenforstaaende, der griber ind i Sikkerhedstjenesten, er en Tilsidesættelse af dens elementære Forskrifter, der fortjener den alvorligste Paatale; thi selv om der ikke skete noget, er det en Utilbørlighed.

Naar Indsenderen mener, »at den skyldige ikke behøver at føle sig truffet«, da forekommer det os at være en lidt søgt Paastand. Det vilde dog være — uden at insistere noget som helst i den Retning om Indsenderne — at vende op og ned paa Sentensen »Naar man slaar blandt,« o. s. v.

*Red.*



## Nye Jernbanesignaler.

I den tyske Dagspresse skrives d. 21. August:

Foruden de tre bekendte Farver grønt, rødt og hvidt, som anvendes i Jernbane-driften, er der i den sidste Tid yderligere tilkommen endnu en: gul. De fremskudte Signaler signaliseredes tidligere med den grønne Farve. Grønt betyder for det fremskudte Signals Vedkommende »forsigtig Kørsel«, for Hovedsignalet »Fri Bane«. Denne Sammenstilling har gentagne Gange ført til Forveksling, i flere Tilfælde er Toget passeret et grønt fremskudt Signal med fuld Fart, fordi Lokomotivføreren har antaget det for at være et Hovedsignal, saaledes at Toget ved det næste Hovedsignal, naar det stod paa »Stop«, ikke har kunnet bremses rettidig. Af den Grund indføres der nu gule Lys i de fremskudte Signaler, som i Løbet af 3 Aar overalt skal være taget i Brug. Ved Nærtrafikken i Berlin og paa enkelte Hovedlinier er denne nye Signal-farve allerede indført.

## Personalia.

<sup>1/9</sup> 12.

### Forfremmet til Lokomotivfyrbøder er:

Haandvk. i Vk. Kh. P. K. Andreasen med Station i Esbjerg.

### Forflyttede er:

Lokomotivfyrbøderne

- C. L. Christensen, Esbjerg, til Aarhus H.
- C. H. Nissen, Gjedser — Aarhus H.
- H. Sejersen, Aarhus H. — Gjedser
- F. K. Nielsen, Aarhus — Struer
- K. V. Abrahamsen, Struer — Aarhus
- H. R. Blicher, Kb.havn H. 1 — Kb.havn G. 5
- I. M. V. Jørgensen, Kb.havn G. 5 — Kb.havn H. 1

<sup>1/10</sup> 12.

### Forflyttede er:

Lokomotivfyrbøderne:

- T. V. I. Hoppe, Slagelse, til Korsør
- I. A. I. H. Jakobsen, Korsør — Slagelse

<sup>20/8</sup> 12.

**Død.**

Lokomotivfyrbøder O. Kragh, Nyborg.



### Bytning.

Undertegnede ønsker at bytte med en Kollega i Aalborg eller Frederikshavn.

Lokfrb. Blohm,  
Aarhus.

### Bytning.

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

Billet modtager Red.

### Bytning.

En Lokomotivfyrbøder ønsker at bytte til 2den Kreds snarest.

H. P. Hansen, Lokomotivfyrbøder,  
Folkvars 22<sup>o</sup>, Kjøbenhavn F.

### Bytning.

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

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

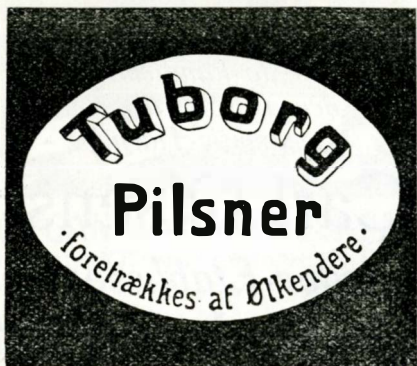
Billet modt. Red.



# Trikotage og Linned.

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

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



## 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.

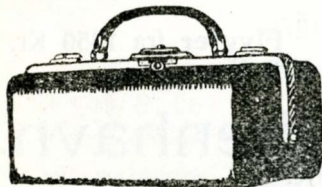
**Sophus Sørensen, Montanagade 28, Aarhus.** Tlf. 2268.

## BRYGGERIET PHØNIX' PRISLISTE

Vi leverer paa Flasker:  $\frac{1}{2}$  Dobbeltøl 84, 1 Dus. Prima 108, 1 Dus. Hvidtøl 1 96, 1 do. II 78, 1 Dus. Skibsol 1 96, 1 do. II 78 Øre.  $\frac{1}{2}$  Skibsol 60,  $\frac{1}{2}$  Hvidtøl 60 Øre. Porter 15, Pilsner 12.

Bestillinger modtages ved Vognene eller hos Bryggeriets Agenter samt paa  
**Valby Langgade 75.**

Telefon 3968.



Reparationer udføres.

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

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

# Livsforsikringselskabet „DANMARK“.

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefrigtagelse ved Invaliditet ved Henvendelse til **Overinspektør F. Rasmussen**, Arkonagade 22<sup>a</sup>, Tlf. Vester 677 — **H. P. Mortensen**, Asger Rygsøgade 4<sup>a</sup>, Tlf. Vester 1480y, og Lokomotivfyrb. Kildevang.

Kontor Steenstrups Allé 9<sup>a</sup>, Kbhvn., aabent 11—1, samt St. Pauls Kirkeplads 9<sup>a</sup>, 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,  
doblelte 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.



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.

# Vesterbro's Guldsmed

Edm. Bodé

anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.

Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.

Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.

**Gør Deres Indkøb**

hos de handlende,  
der averterer i  
Lokomotiv-Tidende.

# Carl Olsens

Skræder-Etablissement

Enghaveplads 8 Tlf. Vester  
1081 u

anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivmænd.



# 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



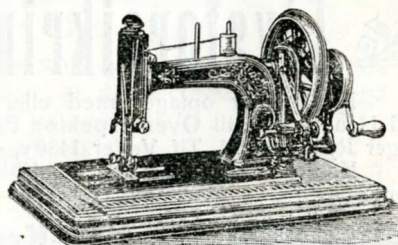
# Cykler og Symaskiner

samt alt Tilbehør køber man  
billigst og bedst hos

J. Jensen & Co.

Bruunsgade 3, Aarhus.

Reparationer udføres samvittighedsfuldt. — 22 Aars praktisk Erfaring



# 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<sup>s</sup> tv.  
Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.