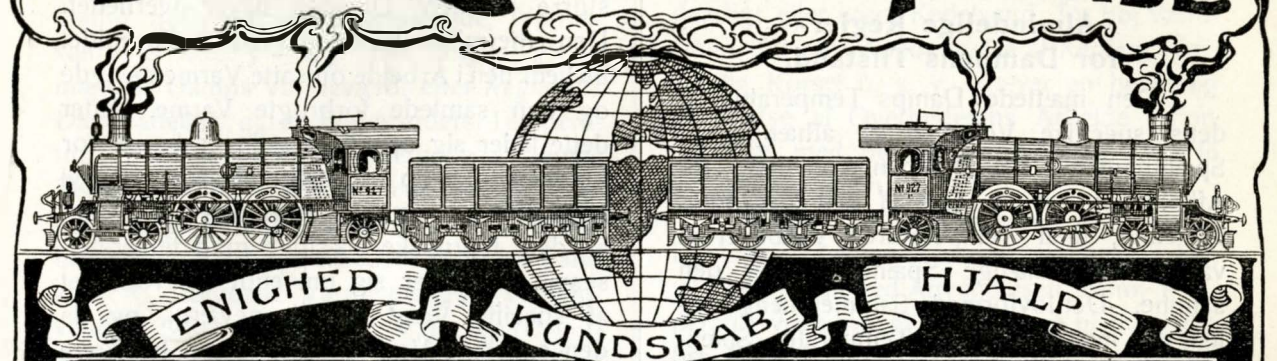


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



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

Nr. 23.

1. December 1912.

12. Aarg.

## Lokomotivet med overhedet Damp.

Fra Tysk af O. Bendixen.

(Fortsat).

Vi skal i det følgende se lidt nærmere paa nogle af den overhedede Damps vigtigste Egenskaber, og for det første definere Begrebet, overhedet Damp. Har man en Beholder, hvori findes et bevægeligt Stempel, der er Genstand for det samme Tryk, og man under dette Stempel gennem Varmetilførsel forvandler Vand til Damp, saa afhænger Dampens Temperatur og Tæthed alene af Trykket paa Stemplet, hvorunder Fordampningen foregaar. Naar vi tænker os, at Trykket stadig er det samme under yderligere Varmetilførsel, da forandrer Dampens Temperatur og Tæthed sig heller ikke, saalænge der endnu er Vand tilbage i Beholderen. I Rummet mellem Vandet og det bevægelige Stempel, kan der følgelig for hver Stilling af dette, kun findes en bestemt Dampmængde. Enhver gennem yderligere Varmetilførsel fremkaldt Forøgelse af Dampmængden ledsages af en tilsvarende Forøgelse af Rumfanget. Omvendt har enhver gennem Afkøling fremkaldt Rumformindskelse en tilsvarende

Dampkondensation, Fortætning, til Følge. Med andre Ord, hverken Forøgelse af Dampmængden gennem Varmetilførsel eller Formindskelse ved Hjælp af Afkøling formaar at fremkalde en *Tilstandsforandring* hos Dampen. Dampens Temperatur og Vægt i Forhold til Rummet bliver det samme. Vanddamp i denne Form benævner man »mættet Damp«. Man kunde ogsaa meget betegnende kalde den »vaad Damp«. Dette gør Tyskerne idet de bruger Betegnelsen »Naszdampf«.

Men naar Vandet i Beholderen er fuldstændig fordampet, og man tilfører Dampen yderligere Varme, saa stiger dens Temperatur nu under Aftagen af dens Tæthed. Det er denne Damp, som kaldes »overhedet Damp«. Dens Volumen (Rumfang) forøges med aftagende Tæthed omtrent i samme Forhold som Overhedningstemperaturen stiger. Overhedet Damp, som er opvarmet til 100° eller mere over dens Fortætningsgrad, betegnes paa Tysk, efter *Wilhelm Schmidt*, som »Heizdampf«. For Bedømmelsen af Frembringelsen, Udnyttelsen og Fordelene ved overhedet Damp, er det af særlig Vigtighed at betragte de Egenskaber, hvorved den adskiller sig fra mættet Damp, nemlig det *specifike Volumen*, *Varmeledningsevnen*

og *Varmeværdien*. Forinden skal vi i Korthed se paa de

### Almindelige Regler for Dampens Tilstand.

Den mættede Damps Temperatur og dens specifikke Volumen er afhængig af Spændingen. Er Dampen Genstand for Afkølingen, vil en Del af den forvandles til Vand, men Temperaturen vedbliver at være ens, saalænge Spændingen er den samme. Det lovformede Sammenhæng mellem den mættede Damps Temperatur, Spænding og Volumen er endnu ikke fuldstændig funden; men som fyldestgørende i Praksis gælder de af *Regnault* gennem indgaaende Forsøg opstillede Damptabeller (Se Maskinlæren II. Udgave S. 24). Den almindelige Tilstandstigning for overhedet Damp lyder efter Zeuner:

*Ligning 1.*

$$pv = RT - CV_p, \text{ hvor}$$

$$R = 0,00509, C = 0,193.$$

$$p \dots i \text{ kg/qcm.}$$

$$v \dots \text{specifik Volumen i cbm.}$$

$$T \dots \text{egentlig Temperatur} = 273 + t^\circ.$$

Foruden denne Ligning findes endnu yderligere 2 Formler af *R. Linde* og *Tumlirz*, som vi dog ikke skal komme ind paa. Alle 3 nærmer sig for høj Overhedning til den almindelige Tilstandsligning for Gas:  $pv = RT$ .

### Specifik Volumen.

Dette er Volumenet, som en Vægtenhed Damp indtager. Men medens den mættede Damps specifikke Volumen ved voksende Temperatur og Spænding bliver mindre, saa tiltager det ved overhedet Damp og tilnærmelsesvis i samme Forhold som den egentlige Temperatur *T*. Efter førnævnte Tilstandsligning I bliver f. Eks. for 12 Atm. Tryk og en

Damptemp. af 190°, 250°, 300°, 350° C. det spec. Vol. 0,155, 0,177, 0,196, 0,216.

Ved en Overhedning af 100° C. beløber Tilvæksten af det specifikke Volumen sig saaledes til ca. 25%. Af denne Kendsgerning følger, at Overheder Lokomotivets thermiske Virkningsgrad er større end ved

Lokomotivet med mættet Damp og med samme Ydeevne. Den er netop saa meget større jo mere Dampen bliver overhedet. Den thermiske Virkningsgrad er Forholdet mellem den i Arbejde omsatte Varmemængde og den samlede forbrugte Varme. Efter dette lader sig opstille Ligninger baade for overhedet Damp og mættet Damp; men vi skal blot her nævne, at af disse fremgaar, at den thermiske Virkningsgrad tilnærmelsesvis forholder sig omvendt til Produktet af specifik Vægt og Varmeværdi, og da den specifikke Vægt aftager meget hurtigere med Temperaturen end Varmeværdien vokser, saa maa Virkningsgraden ogsaa stedse tiltage med Temperaturen. Af den matematiske Beregning paa dette Grundlag fremgaar, at den thermiske Virkningsgrad vokser omtrent proportional med Damptemperaturen, hvorefter følger, at det teoretiske Damp- og Kulforbrug aftager med stigende Overhedning.

Den væsentligste Fordel ved denne nye Arbejdsfaktor beror ikke paa den Kul- og Vandbesparelse, der opnaas gennem den overhedede Damps Volumenforøgelse; men frem for alt paa den mærkværdige Kendsgerning, at Dampen med stigende Overhedning mere og mere antager Egenskaber som hos fuldkommen Gas.

### Varmeledningsevnen.

Højt overhedet Damp er i Modsætning til mættet Damp en daarlig Varmeleder. Videnskabelige Undersøgelser over denne meget vigtige Ejendommelighed foreligger endnu ikke fyldestgørende. Men den Omstændighed, at i det samme Rum Vand kan mættet og overhedet Damp bestaa ved Siden af hinanden, viser det som en Kendsgerning, at den overhedede Damp har meget ringe Varmeledningsevne. Hvor stor en Fordel dette end er for den overhedede Damps økonomiske Anvendelse i Cylinderne, saa er det paa den anden Side en Hindring for Varmetilførslen i Overhederen ved Frembringelsen af den overhedede Damp. Til begge disse Omstændigheder skulle vi senere komme tilbage.



### Varmeværdi.

Den til Frembringelse af 1 kg mættet Damp nødvendige Varmemængde, Varmeværdi, er  $V = y - q_0$ . Her betyder  $y$  den mættede Damps Varmeværdi efter *Regnaults* Damp-tabeller,  $q_0$  er Fødevandets Temperatur. Betegner  $t^1$  den overhede Damps Temperatur og  $t$  den mættede Damps Temperatur ved samme Spænding, da er til Frembringelsen af 1 kg overhedet Damp fra Vand af  $0^\circ$  C. følgende Varmemængde  $V^1$  nødvendig.  $V^1 = V + cp(t^1 - t)$ . [ $cp(t^1 - t)$  er Overhedningsvarmen]. Ved 12 Atm. Tryk er  $t^1 = 300^\circ$  C. og  $cp = 0,6$ . Heraf faas  $V^1 = 664,6 + 0,6(300 - 190)$

$$= 664,6 + 66 = 730,6 \text{ Varneenheder.}$$

Den for Overhedningen nødvendige Varmemængde beløber sig saaledes i dette Tilfælde til ca. 10 % af den til Fordampningen nødvendige Varme. I Virkeligheden har dog Overhederen et betydeligt større Arbejde at udføre, idet den ogsaa maa fordampe og overhede det af Kedeldampen medrevne Vand.

Efter denne Omtale af den overhede Damps væsentligste Egenskaber skulle vi i det følgende se lidt nærmere paa

### Frembringelsen af overhedet Damp.

Midlet til Frembringelsen af overhedet Damp, det vil sige en Overheder, som svarer til alle Fordringer, kan kun fremstilles, naar den Erkendelse er til Stede, at et fuldendt Resultat kun kan foreligge, naar den overhede Damp overhedes tilstrækkeligt i alle Molekyler. Den værdifulde Egenskab at være en daarlig Varmeleder bereder ogsaa betydelige Vanskeligheder for dens Overgang til den nye Tilstandsform. Ved Tilstedeværelsen af smaa Vanddele eller mættede Dampblærer er den skadelige Tilbøjelighed til Fortætning betydelig. Først ved tilstrækkelig høj Overhedning bliver denne Ulempe ringere og forsvinder praktisk taget fuldstændig under Dampens Arbejde i Cylinderne. Bestemmelsen af det Punkt, hvor den overhede Damp gaar over til at blive mættet (Dugpunktet), og øvrige teoretiske Beregninger af Overhedningens Højde er paa

langt nær ikke svarende til Praxis. De forskellige Fyldningsgrader og Temperaturfald, daarligt eller urent Kedelvand, for høj Vandstand, for stor Anstrengelse af Kedlen, uforvarlig Kørsel o. s. v. kræver en betydelig Forøgelse af Overhederens Arbejde i Forbindelse med de mange praktiske Krav til Lokomotivkedlen.

Pladsen til Overhederens Anbringelse i Lokomotivkedlen er meget begrænset. Det vil derfor kun ved Anvendelsen af høj Temperatur være muligt at opnaa en tilstrækkelig høj Overhedning for saa store Dampmængder, som en Lokomotivkedel frembringer ved store Krav. Den mættede Damp maa gennemstrømme Overhederen med stor Hastighed for at køle de stærkt ophede Rør tilstrækkeligt. Det nytter derfor paa ingen Maade at lede en bestemt Varmemængde gennem Overhedervæggene. Denne Varme maa ogsaa overføres saa længe til hver lille Del af den gennem Rørene strømmende Damp, at ikke alene den sidste Rest Vand er fordampet, men til enhver lille Dampdel er forvandlet fra mættet til overhedet Tilstand. Derfor er frem for alt en Deling nødvendig i mange tynde Straaler af den tykke Strøm af mættet Damp, naar den udstrømmer af Kedlen.

Da mættet Damp er en god Varmeleder, saa bliver de Dampdele, som stryger nærmest hen ad de tykvæggede Overhederørs ophede Flader, hurtigt forvandlet til overhedet Damp. Men efterhaanden som Tallet paa de overhede og daarlig varmeledende Dampdele forøges, bliver i Forhold Forvandlingen vanskeligere for de Dele af mættet Damp, der gennemstrømmer Rørene i nogen Afstand fra Hedefladerne. Foruden Delingen i fine Straaler er Forandringen af Retningen absolut nødvendig, og derved yderligere Fordeling af mættede og overhede Dele i Dampblandings Gennemstrømning af Overhederrørene.

Befinder Dampen sig i en Tilstand af ufuldkommen Overhedning, paa en Maade en Foroverhedning, halv mættet Damp og halv overhedet, saa angiver Thermometret ca. Gennemsnitstemperaturen af denne Blan-

ding. Temperaturen er ganske naturligt større end den mættede Damps; men det er ganske forkert at tænke sig denne Damp som middel overhedet, idet man forestiller sig den som ens beskaffen i alle Delene. Thi i Virkeligheden er der endnu Dele af mættet Damp til Stede, og som paa Grund af deres varmeledende Egenskab er i Besiddelse af en gunstig Evne til at forvandle de overhedede Dampdele til mættede. Det gennem Beregning ventede Resultat i Dampmaskinen udebliver derfor til Dels.

Ved Bedømmelsen af disse Forhold maa ogsaa tages i Betragtning, at hele Fremgangsmaaden foregaar i ganske kort Tid. En Blanding af Vand, mættet og overhedet Damp vil i Almindelighed være umulig at holde i konstant Tilstand; men til Udligning hører Tid, og denne er ikke i tilstrækkelig Grad til Stede ved Lokomotivoverhederen. For med Sikkerhed at lede den fornødne Overhedningsvarme til alle de Dampdele, som gennemstrømmer Rørene, er endvidere et stort Temperaturfald nødvendigt for de tynde Dampstraaler ude fra og ind efter grundet paa den overhedede Damps ringe Varmeledningsevne. Som det er bevist i Praksis, opnaas dette først, naar Forbrændingsgassen har en saadan Varmegrad, at den overhedede Damps Temperatur i Gliderrummet overskrider  $300^{\circ}$ . Da kan man se bort fra, hvilken Temperaturforskel der endnu maatte være paa de forskellige Steder af Dampstraalens Tværnit. En fuldstændig ensartet Varmefordeling vil man endnu ikke kunne antage, at der er til Stede. Den af Thermometeret viste Varmegrad vil som før være en Gennemsnitsværdi; men det væsentligste der tør antages ved denne Temperatur er, at Arbejdsprocessens værste Fjende er besejret, og at ingen lille Del af mættet Damp er til Stede i Blandingen af mere eller mindre højt overhedede Dampdele.

Om Fremgangen ved Overhedning af store Dampmængder i den kortest mulige Tid nøjagtigt udvikler sig, som her meddelt, maa vi lade staa hen. Det der gør Udslaget, er den gennem mange Forsøgskørsler

uomtviselige Kendsgerning, at Lokomotivets Præstationsevne synker betydeligt og Kul- og Vandforbruget stiger, saasnart den i Gliderrummet maatte Damp-temperatur synker væsentlig under  $300^{\circ}$ .

### Regler for Overhederens Bygning.

Med den ringe Plads som findes i en Lokomotivkedel, og de begrænsede Vægtforhold, er en Temperatur paa  $300^{\circ}$  kun opnaelig ved en Overhedermodel med mange delte Hedeflader, som omspilles af Forbrændingsgas med høj Temperatur. Disse Grundbetingelser, der først ere rigtig erkendte af *Wilhelm Schmidt*, kan ganske kort sammenfattes i følgende Punkter:

1. Anvendelse af en tilstrækkelig høj Temperatur af Forbrændingsgas, og som stiger med Lokomotivets Kraftudfoldelse.

2. Deling af de størst mulige Overhederflader, det vil sige Dampen ledes gennem mange snævre, men tykvæggede Rør.

3. Blandingen af Dampen paa dens Vej gennem Overhederlørene og Forlængelse af dens Ophold i disse, idet Dampen bliver tvungen til, efter at have gennemstrømmet een Rørlængde ved Hjælp af Spredeplader, at vende og stryge gennem andre Rørlængder.

4. Føring og Regulering af Forbrændingsgassens Gennemstrømning og Udelukkelse af denne, naar Lokomotivet kører med lukket Regulator eller holder stille og ved Brugen af Blæseren.

Disse Regler gælder paa det mest fuldkomne for *Wilhelm Schmidts* Overhedermodeller, baade Røggkammer- og Røgrørs-overheder, og paa en Maade, som endnu ikke er naaet ved nogen af de mange Efterfølgere paa Overhedermodellernes Omraader.

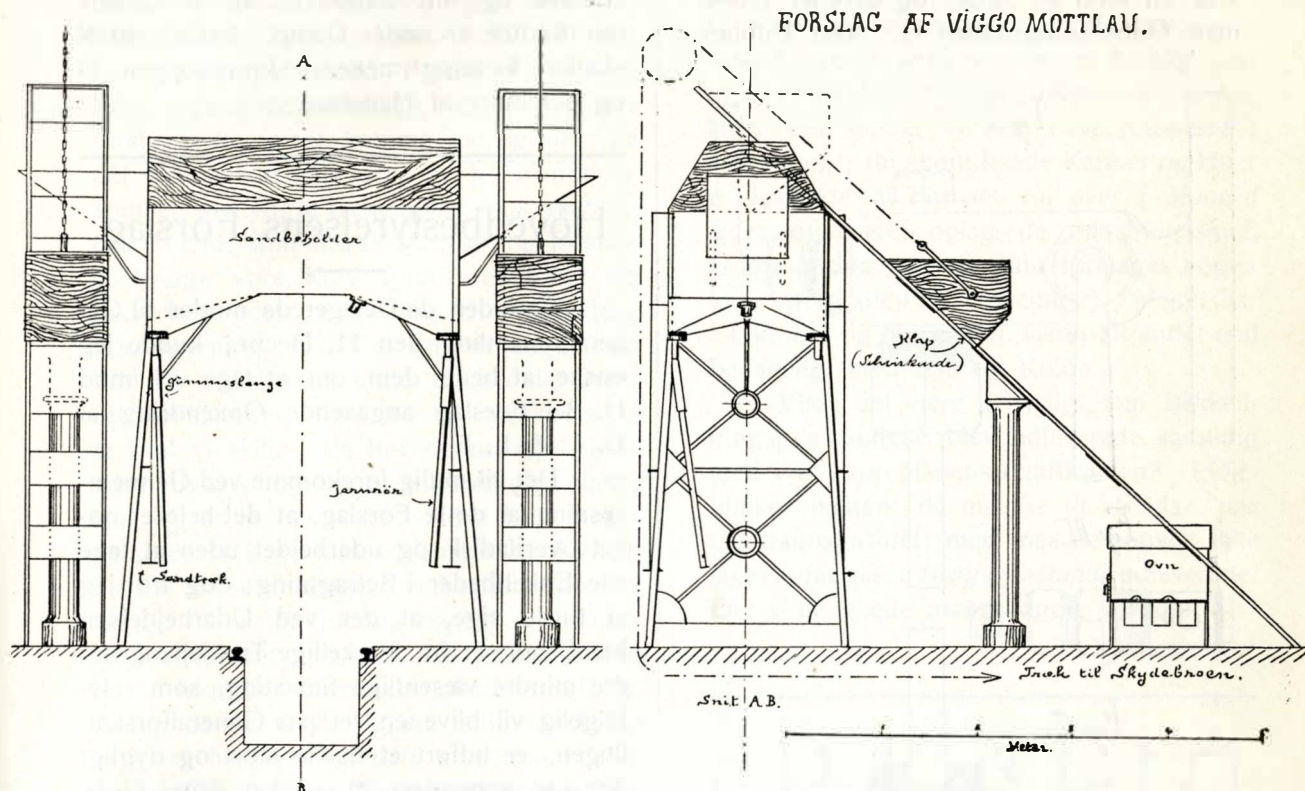
Det vilde lette Dommen over alle konkurrerende Overhedertyper, naar disse blev undersøgte efter ovenstaaende Grundregler.

(Fortsættes).





## LOKOMOTIVERNES SANDFORSYNINGSSANLÆG,



I Lok.-Tid. Nr. 12 Side 189 har vi omtalt det af Lokf. V. Mottlau, Gb., opfundne Sandforsyningsapparat. Der har været forevist Maskindirektøren Tegning heraf, og mulig vil dette resultere i, at et saadant op sættes paa Prøve ved et af de større Lokomotivdepoter.

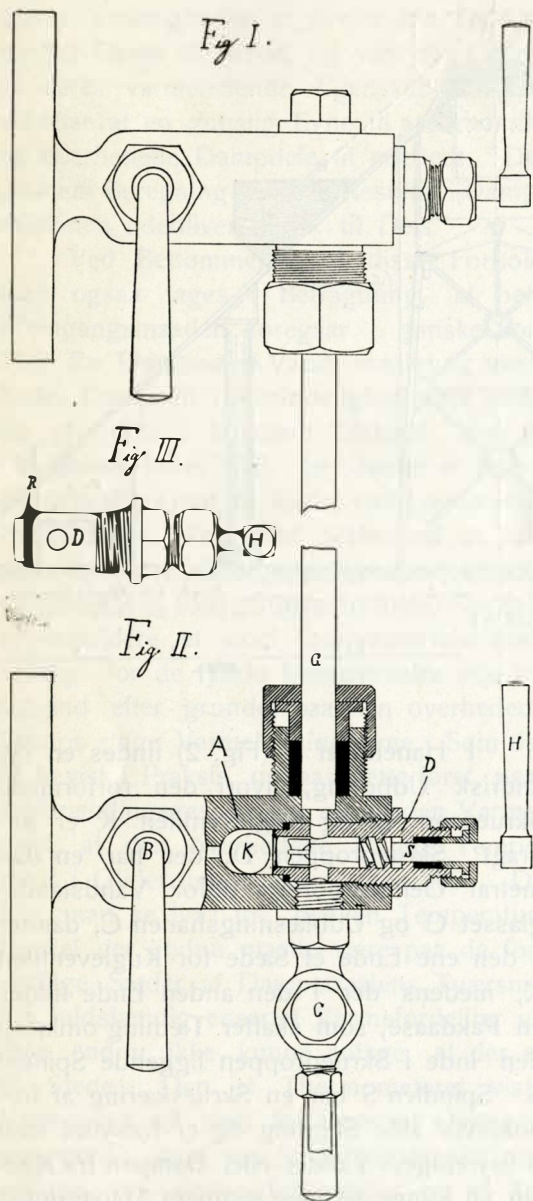
Tegningen behøver for saa vidt ingen forklarende Tekst; thi enhver, der har »baaret Sand« – og det har vi alle – vil vide Hr. Mottlau Tak for den simple og dog sindrige Ide, der blot altfor længe har ventet paa sin Opdagelse.

## Selvlukkende Vandstandshaner.

Nedenstaaende skal vi illustrere og forklare en Nykonstruktion paa selvlukkende Vandstandshaner. Opfinderne er d'Hrr. Maskinist N. P. J. Nielsen og Lokfb. J. K. Nielsen, begge ved Godsbanegaardens Depot.

I Hanehuset A (Fig. 2) findes en cylindrisk Udboring, hvori den rørformede Skruerprop D og Kugleventilen K er anbragt. Skruerpropen D, der har en diametral Gennemboring udfor Vandstandsglasset G og Udblæsningshanen C, danner i den ene Ende et Sæde for Kugleventilen K, medens der i den anden Ende findes en Pakdaase, som skaffer Tætning omkring den inde i Skruerpropen liggende Spindel S. Spindlen S har en Skrueskæring af forholdsvis stor Stigning og er forsynet med 3 Styreflige. Vandet eller Dampen fra Kedlen vil kunne passere igennem Afspærringshanen B omkring Kugleventilen K og gennem Skruerpropen D ind i Vandstandsglasset G. Indtræder der en Sprængning af Glasset, vil den udstrømmende Damp rive Kuglen med sig, hvorved den løftes lidt og presses an mod sit Sæde. Hanen er saaledes selvlukkende i Tilfælde af Glas sprængning. Gennemblæsning af Hanen foregaar paa den Maade, at man drejer

Haandtaget H, hvorved Spindlen S bevæges saaledes, at den hindrer Kuglen i at slaa an mod sit Sæde, og derefter aabner man Udblæsningsshanen C. Naar Udblæs-



ningsshanen derefter lukkes og Spindlen føres tilbage, vil Kuglen, som nu fra alle Sider modtager samme Tryk, lægge sig paa Bunden af Udboringen og tillade Vandets og Dampens Passage. Fig. 1 viser den øverste Hane, der er indrettet ganske tilsvarende den nederste (Fig. 2). Fig. 3 viser Skrueproppen D udtaget af Hanehuset.

Lukkes Afspærringsshanen B, kan Skrueproppen D udtages og Selvlukningsmekanismen efterses og om fornødent repareres, selv om Kedlen er under Damp. Pakningen R skaffer Tætning mellem Skrueproppen D og det indre af Hanehuset.

## Hovedbestyrelsens Forslag.

Forinden de Delegerede møder til Generalforsamling den 11. Decbr., kunde jeg ønske at bede dem om at tage vel imod H. B.s Forslag angaaende Omændring af D. L. & L. F.

Det vil mulig forekomme ved Gennemlæsning af dette Forslag, at det hele er noget overfladisk og udarbejdet uden at tage alle Enkeltheder i Betragtning; dog tror jeg at turde sige, at der ved Udarbejdelsen heraf, bortset fra forskellige Trykfejl og andre mindre væsentlige Smaating, som selvfølgelig vil blive ændret paa Generalforsamlingen, er udført et baade stort og dygtigt Arbejde, som viser, at det har ligget H. B. meget paa Sinde at udarbejde saa demokratiske Love som vel muligt.

Flere af mine Kolleger (Lokomotivfyrbøderne) vil sikkert indvende, at vi ikke faar den Repræsentation indenfor Hovedbest., som vi i Forhold til Medlemsantal kunde og burde gøre Krav paa. Dette kan maaske i en vis Forstand ogsaa være rigtigt; dog er det jo indlysende, at Lokfb. selv ved den nu foreslaaede Repræsentation bliver betydeligt bedre repræsenteret end hidtil, og lad mig tilføje, at det jo selvfølgelig ikke er Hensigten, at Fører og Fyrb. lige saa lidt som hidtil under nogen Form skulde behøve at bekæmpe hinanden indenfor Organisationen. Det har jo dog vist sig, at Fyrbøderne har været ret tilfredse med den Repræsentation, vi hidtil har haft, til Trods for, at der stadig indenfor H. B. har været et Mindretal af Lokomotivfyrbødere.

Der har sikkert heller aldrig indenfor D. L. & L. F. været afholdt en Hovedgeneralforsamling, hvor ikke det samme var



Tilfældet, og dog er det jo som bekendt ikke fra vore Rækker, at det nuværende Misnøje er kommen. Enhver logisk tænkende Kollega vil sikkert indrømme dette, at byder denne Omorganisation Fordel for nogen Part, organisationsmæssigt set, da vil denne først og fremmest komme os tilgode; thi det vil sikkert vise sig, at der blandt os, som er den yngre Generation, nok skal findes Mænd, som baade formaar og forstaa at bringe vore Krav frem med Vægt og Sikkerhed; det er jo dog en ubestridelig Kendsgerning, at det er hos de unge, man bør og skal kunne finde de bedste Organisationskræfter. Enkelte vil maaske sige, at skal vi skilles, da bør denne Adskillelse være dybere og mere fuldstændig; hertil tror jeg at kunne svare: »Skal Lokomotivpersonalets Krav kunne fremmes med Vægt, da bør disse ubetinget fremsættes samlede«. Begge Parter er jo dog daglig saa afhængige af hinanden, at den ene saa godt som intet formaar uden den andens Hjælp. Netop derfor vil det ogsaa falde vanskeligt at indse Nødvendigheden af denne Adskillelse. Dog lad os, selv om man kunde synes det unødigt, vise vor H. B., som sikkert for Tiden raader over saa gode Organisationskræfter som vel muligt, den Tillid at følge den og tage vel imod Forslaget, selv om man ikke absolut indser Nødvendigheden af en Adskillelse; i hvert Tilfælde er det jo indlysende, at ingen bedre end H. B. formaar at indse og arbejde for paa bedste Maade at fremme Lokomotivpersonalets Interesser. Kunde man ved den paa-tænkte Ordning opnaa at staa mere samlede overfor en Lønrevision end hidtil, da er Nødvendigheden heraf jo med det samme ganske indlysende.

Til Slutning vilde jeg gerne sige til de Delegerede: »Mød ikke med afgjort Uvilje imod Forslaget; thi det vil sikkert fremgaa af Udvalgets Udtalelser, at Forslaget er udarbejdet med Omtanke og med Henblik paa en god og sund Organisationsform for Lokomotivpersonalet«.

Esbjerg, i November 1912.

H. C. Hansen.

## Kapper paa Lager!

Vi Lokomotivfolk har i de sidste Aar maattet vente længere end sædvanlig paa at faa vore Vinterkapper udleverede. I Aar lader det til, at vi skal have Kapperne i Julepresent; thi skønt baade Kapper og Huer er leverede af Firmaet for *over 1 Maaned siden* og været oplagrede paa Magasinet, er der endnu ikke til Dato foretaget nogen Udlevering (den 22. November). Vejret har i Oktober og November været alt andet end behageligt med Sne og Kulde.

Vilde det være urimeligt, om Beklædningsgenstandene blev udleverede samtidig med *Vinterkøreplanens* Ikrafttræden? I Øjeblikket hænger de maaske til »Stads« paa Centralmagasinet; men maa Personalet ikke snarest faa disse *Brugsgenstande* udleverede! Det vilde glæde mange andre foruden

Kjøbenhavnner.

---

## D. L. & L. F.

---

### Adressefortegnelse:

Formanden.

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

Hovedkassereren.

Lokf. C. Larsen, Vesterbrogade 128III, Kjøbenhavn.

Redaktionen.

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

\* \* \*

### Meddelelse.

Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening afholder Generalforsamling paa Etablissementet National i Kjøbenhavn (Indgang fra Jernbanegade) den 11. December 1912 Kl. 9 Fm.

Esbjerg, den 1. December 1912.

Chr. Christensen,

p. t. Formand.

\* \* \*

### Sygekassevalget.

#### Lokomotivfyrbødere!

Sygekassespørgsmaalet (Ordningen) er endnu ikke løst, men er — ligesom det af Flertallet indenfor Repræsentantskabet tagne Standpunkt — henvist til Undersøgelse i Statsbaneudvalget.

Vi staar foran et Sygekassevalg af ret stor Betydning; og naar disse Linier læses, er Valget til den sjæll.-falst. Sygekasse muligvis i fuld Gang.

Med den snart ved alle Lejligheder velkendte enevældige Optræden har Dansk Jernbane-Forbund tilsidesat alle Hensyn overfor andre medansatte og opstillet Repræsentanter til Sygekassen.

Lokomotivfyrbødere, der er Medlemmer af den sjæll.-falst. Sygekasse, bør tilbagevise en saadan Optræden ved **alle** som **een** at stemme paa **Hr. Lokfrb. A. Olsen, Helsingør**, som Repræsentant og derved belære Dansk Jernbane-Forbund om aldrig at glemme — at **Retsfølelser, Lighedsfølelser** og **Fællesfølelser** bør være det herskende indenfor Jernbanens Tjenestemænd.

Kjøbenhavn, den 22. November.

*Rich. Lillie.*

I Tilslutning til ovenstaaende stemmer Lokomotivførerne paa **Lokf. C. A. Vording, Helsingør**.

\* \* \*

### Frederikshavn Afdeling

har den 23. November afholdt ekstraordinær Generalforsamling med følgende

Dagsorden:

1. Behandling af Spørgsmaalet Omorganisation.
2. Valg af Delegerede.
3. Eventuelt.

Formanden, Lokf. Lysholm, aabnede Mødet og valgtes til Dirigent.

Lokfrb. Voldby indledede en Diskussion om det Medlemmerne tilstillede Forslag til Love.

Efter at flere Medlemmer havde udtalt

sig, gik man til Valg af Delegerede. Valgt blev Lokf. Beck og Lokfrb. Voldby. Suppleanter blev Lokf. C. F. Petersen og Lokfb. S. Hansen. Formanden, Lokf. Lysholm, frabad sig Valg.

Under Eventuelt drøftedes flere lokale Spørgsmaal.

Til at arrangere en Juletræsfest valgtes et Udvalg bestaaende af Lokf. Lysholm, Beck og Beich samt Lokfrb. S. Hansen og Boldreel.

*Sekretæren.*

\* \* \*

*Herved beder jeg Foreningen om at modtage min Hustrus og min hjertelige Tak for den venlige Hilsen og Lykønskning til vort Sølvbryllup.*

*Deres*

*A. Floor.*

### Rangerlokomotivernes Betjening i Udlandet og herhjemme.

Efter hvad der skrives i et tysk Fagblad, har der i det sidst forløbne Aar været foretaget Forsøg med Enkeltmandsbetjeningen af Rangermaskinerne i Baden. Da det her har vist sig, at Rangerpersonalet ofte har maattet tage Plads paa Lokomotiverne for at være behjælpelig ved Signalerne Observation, og denne Ordning har vist sig upraktisk og tidsspildende, foruden at den har fremkaldt forskellige Uheld, er Forsøgene som Følge deraf atter indstillede. — — —

Vi beder Læserne om endelig ikke at forveksle Baden med Danmark. Hvad om vi herhjemme opstillede det samme Forretningsprincip? Facit vilde sikkert blive mindre Risiko for saavel Personalet som Publikum og større Besparelse som Følge af Reparationsomkostningernes Formindskelse. Uden at blive beskyldt for Ødselhed kunde vor ærede Administration for en Gangs Skyld benytte sig af de bekendte Ord: »So ein Ding muss ich auch haben«. Det



kunde gøres med saa meget større Ret, som den »Betryggelse« det skulde være for de rejsende at have en Portør paa Maskinen i flere Tilfælde har vist sig at være Fikserbilleder; f. Eks. naar Vandstandsglas er sprængte, har de i største Skyndsomhed taget Harens Gevær og er flygtet fra Maskinen!

---

## Maadehold eller Totalafhold.

---

I Tidsskriftet »Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen« Nr. 80 skriver Sanitetsraad *Dr. Gaye*, Jernbanelæge i Stettin, i Anledning af en af forhenværende Jernbanedirektør *de Terra* i samme Blad Nr. 58 forfattet Artikel, følgende:

Selv om ogsaa fhv. Jernbanedirektør Hr. *de Terra* har udtalt sig angaaende Mülheimer-Katastrofen\*, saa maa det dog som Jernbanelæge være mig tilladt at knytte nogle Bemærkninger og udtale nogle Ønsker. Om Sagens faktiske Sammenhæng eller om Retsforhandlingerne vil jeg ikke udtale mig her. Hvad kan og maa der nu ske? Kan der af Personalet forlanges Totalafholdenhed, saavel i som udenfor Tjenesten?

Teoretisk set er Forlangendet om Afholdenhed indenfor Jernbanedriften sikkert begrundet og berettiget; men kan Afholdenheden nu i Almindelighed gennemføres ved Jernbanerne? Efter min Opfattelse »Nej«. Vilde Direktionerne i Dag tvinge hele det kørende Personale eller kun Lokomotivpersonalet til Totalafholdenhed, da vilde der næppe kunne opdrives 50 afholdende Lokomotivførere. Det er aldeles meningsløst at udstede en Ordre, naar man ikke har Magt til at gennemføre den. Ogsaa med Hr. Jernbanedirektør *de Terras* Forlangende om, at Afholdsforbudet skal udvides til et Tidsrum af mindst 8 Timer

---

\* Det blev oplyst under Forhørene, at Lokomotivføreren under Tjenestens Udførelse var paavirket af Alkohol.

før Tjenestens Begyndelse, kan jeg personlig ikke give min Tilslutning; denne Bestemmelse svæver i Luften og lader sig ikke gennemføre i Virkeligheden.

Derimod maa der ubetinget stilles det strengeste Forbud til det kørende Personale mod Nydelsen af Alkohol under Tjenestens Udførelse; efter mit Kendskab bestaar dette Forbud ikke overalt. Men dette Alkoholforbud maa ikke gennemføres med saa lidet demonstrativ uopæggende Strengthed som muligt, men er ikke hidtil sket overalt. Det maa og tør ikke tillades, at Personalet før Tjenestens Begyndelse besøger Restaurationer og der paavirkes af Alkohol. Efter min Opfattelse hersker den Anskuelse, at Opholdspauserne ikke henregnes til Tjeneste. I den Henseende vil en skarpere Kontrol af de i Nærheden af Banegaardene liggende Værtshuse være nødvendig; med Hensyn hertil høster man mange ejendommelige Erfaringer.

Jernbanemanden maa være aldeles alkoholfri fra det Øjeblik, han forlader Hjemmet, og til det Øjeblik, da han igen betræder sin Bopæl. Yderligere kan Jernbanedirektionen gøre Indsigelse, saa at ikke altfor mange Værtshuse i Nærheden af Banegaardene faar Koncession. Altsaa i Tjenesten maa og kan Alkoholforbudet gennemføres. Men Alkoholforbudet i Tjenesten maa ikke alene gælde for det kørende Personale, men for hele Personalet, ikke alene for Arbejderne og Bestillingsmændene, men ogsaa saavel for de lavere som højeste Embedsmænd.

Og hvad kan der nu ske for at forberede Personalet paa fuldstændig Afholdenhed, ogsaa udenfor Tjenesten? Her nytter ingen Bestemmelser, ikke Straffe, her kan kun en videregaaende Oplysning hjælpe. Jernbane-Afholdsforbundet har til dette Formaalets Fremme udgivet en Brochure, »Hvad Jernbanemanden bør vide om Alkoholen«, af Dr. med. *Paltzow* foruden en Række Flyveblade, tillige et lægevidenskabeligt Flyveblad med Udtalelser af Jernbanelæger. Disse Flyveskrifter har været tilbudt Direktionerne. Resultatet har dog været meget

ringe. Sporvognsselskabet i Wien har derimod bestilt 10,000 Eksemplarer, Selskabet i Köln 2000. Disse Tryksager saavel som Forbundsorganet »Der Pioner« burde omdeles i hvert Opholdslokale i enhver Overnatningsbygning; men Jernbaneanholdsforbundet kan ikke vedblivende levere disse Tryksager uden Tilskud. Desuden burde der afholdes Foredrag, hvortil Besøget maatte være en Tvangssag, en lejlighedsvis Forklaring er ikke tilstrækkelig. I Finland har man opnaaet særdeles gode Resultater ved Ansættelsen af omrejsende Agitatorer. Tillige burde det tages under Overvejelse, i hvert Fald for Lokomotivpersonalets Vedkommende, om det ikke var hensigtsmæssigt at indføre en indgaaende Alkoholundervisning med efterfølgende Prøve paa dens Sundhedsfarlighed.

Naar jeg har udtalt mig for en skarp Bekæmpelse af Alkoholismen, saa vil jeg til Gengæld udtale mig om den videst mulige Omsorg for Personalet. Livsfornødenhederne, Fordringerne til hele Livsørelsen er i de sidste 20 Aar steget betydeligt; om dette er heldigt, skal ikke berøres her, men skal noteres som en Kendsgerning. Man behøver kun en Gang at se en Lokomotivførers hyggelige Hjem, og man kan ikke fortænke Personalet i, at det kun ugerne opsøger de mere end spartansk udstyrede Overnatningslokaler. Hertil skal dog erkendes, at netop de tyske Jernbaneforvaltninger navnlig i de sidste Aar har ladet indrette en hel Række kritikløse Overnatningslokaler. Ganske vist kan ikke alle de gamle Opholdslokaler paa en Gang blive omændrede, men der burde anvendes betydelig mere Omhu, jeg vil sige meget større Interesse for en nogenlunde smagfuld Udstyrelse af Lokaliteterne; en af Tjenesten trættet Jernbanemand vil ikke alene have det ubetinget nødvendige, men ogsaa almindelige Bekvemmeligheder. Man behøver kun at besøge Marinehjemmet i London eller ogsaa i Kiel. Ungkarlehjem for ugifte Personer i Smag med det i Berlin indrettede Ungkarlehjem burde vi have, helst med Understøttelse af Forvaltningerne, men under Medvirkning af Velfærds-, Dame-

og Anti-Alkoholforeninger. Var det ikke en Opgave for vore Jernbanedamer? En glædelig Begyndelse er der gjort med Ungkarlehjemmet i og ved Dirschau.

Hvorvidt Opholdstiderne kan indrettes mere praktisk, ligger udenfor min Bedømmelse, men maaske lader Tjenestetiden for Lokomotivpersonalet sig nedsætte noget, og desuden burde der hvert Aar garanteres enhver Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder en længere Orlov, f. Eks. ved Vintertid, hvor Rekreativmuligheden for Personalet er meget større end om Sommeren, og i hvilken de fortræffelig indrettede Lokomotivførershjem ikke er saa stærkt optagne. Tillige maa man nærmere beskæftige sig med Spørgsmaalet om, hvorledes Opholdstiden ude kan forkortes, medens disse i Hjemmet forlænges. Rigtignok har man gjort den lagttagelse, at Hviletiden i Hjemmet ikke benyttes saa meget til Søvn som i mange Tilfælde til husligt Arbejde og Medhjælp i Hjemmet.

At Nydelsen af alkoholfrie Drikke spiller en stor Rolle i hele dette Spørgsmaal, og at der i denne Henseende i Tyskland, navnlig i Elsas-Lothringen, er udrettet meget bemærkelsesværdigt, vil jeg kun lejlighedsvis omtale.

Hidtil har vi kun beskæftiget os med det i Jernbanetjenesten ansatte Personale; helt anderledes stiller Forholdene sig overfor de nyansatte. Kan Forvaltningen fordre Totalafholdenhed af disse? Dette Spørgsmaal maa jeg i Indforstaaelse med Blocher og Hercod ubetinget besvare bejaende. Tilstrømningen er saa stærk, Henvendelserne om Ansættelse ved Jernbanerne er saa talrige, at man kun behøver at antage »første Klasses« Materiale. Afholdenhed maa forlanges af hele det kørende Personale, saasnart det indtræder i Reservetjenesten.

*Danmark og Finland er saaledes i denne Henseende gaaet foran med gode Resultater.* I Danmark bliver under iøvrigt lige Forhold Afholdsmænd foretrukne ved Ansættelsen. I Finland maa enhver, som søger Ansættelse ved Jernbanerne, fremlægge et Bevis for, at han er afholdende. Dette for-



hindrer dog ikke Administrationen i ogsaa at ansætte Ikke-Afholdsfolk, naar deres øvrige Egenskaber taler for, at de ellers fører en hæderlig Livsvandel. Hvad der er muligt i Danmark og Finland, skulde ogsaa være muligt i Tyskland.

Det er imidlertid ikke tilstrækkeligt med et enkelt Vidnesbyrd; mange forpligtiger sig maaske kun til Afholdenhed for at blive ansatte. Vidnesbyrdet, Forpligtelsen, bør opkræves mindst en Gang aarlig. Det vilde være anbefalelsesværdigt, om Forvaltningerne ikke alene hjælper saadanne Personer, som evt. lider af Drikkesyge eller har Hang til Alkohol, til Indtrædelsen i en Afholdsforening, men at de i ganske særlig Grad støtter den dygtige og energiske Tjenestemand, som vil frem i Livet. Afholdsforeningerne vil stedse og gerne udføre Redningsarbejde mod Drikfældigheden og betragter dette som deres Pligt; men de vil endnu mere, de vil være en Elitetrop. Naar den tyske Kejser i sin Tale i Mürwik tilraadte Kadetterne, de tilkommende Officerer, til Indtrædelse i Afholdsforeninger, saa burde saadant ogsaa ske ved Jernbanerne, eller er Jernbanemændenes Stilling mindre farlig, stilles der ringere Krav til til den legemlige og aandelige Snarraadighed end til Søofficerernes og Matrosernes Stilling? Jernbaneforvaltningerne maa derfor i langt større Udstrækning understøtte Oprettelsen af Afholdsforeninger og navnlig Jernbane-Afholdsforbundets lokale Afdelinger, end hidtil er sket; i hver Kreds, paa hver større Station, paa hver Knudestation bør der findes en Afdeling af Jernbane-Afholdsforbundet, som gerne og med Velvilje og Imødekommenhed slutter sig til Personalet. Indtrædelsen i dette Forbund skal være en Æressag.

Redaktionen af »Z. d. V. D. Eisenbahnverwaltung« bemærker hertil: Vi offentliggør gerne den fortjenstfulde Forfatters Udtalelser, men bliver dog staaende paa vort tidligere Standpunkt, efter hvilket Totalafholdenheden ikke skal forlanges udenfor Tjenesten, ej heller af nyansatte.

Selv om de fremdragne Udtalelser skal betragtes som beregnede paa de tyske Forhold, kan det særlig herhjemme, hvor Afholdssagen har stor Indflydelse, være af Interesse paa Grundlag af oven citerede at drage en Sammenligning mellem danske og tyske Forhold. Vi skal i paafølgende Nr. nærmere komme ind paa dette Emne.

*Observator.*

---

## Et godt Nummer!

---

I Referatet fra et afholdt Hovedbestyrelsesmøde i Jernbaneforeningen for den 9. Novbr. 1912 findes blandt de forskellige Punkter paa Dagsordenen et, som i Forbindelse med tidligere fremdragne Tilfælde giver et endnu mere iøjnefaldende Bevis paa den Anseelse, som Lokomotivførerne nyder indenfor nævnte Forening. Det behandlede Emne har følgende Ordlyd:

Afskaffelse af Tjeneste-Nummeret for Ranger- og Pakhusformænd samt for Togførere.

Det vedtoges, at Formanden undersøger, hvad der er foretaget i Sagen siden den 28. Januar 1912.

Efter dette maa man da være berettiget til at betragte Lokomotivførerafdelingen i Jernbaneforeningen for at være — et godt Nummer.

*Gnist.*

---

## Forskelligt.

---

*Togenes Vægt.* Den største Vægt og Hastighed, et moderne Persontog i Øjeblikket er oppe paa, er 400 Tons (40 Vgl. foruden Maskine), der bevæges med en Hastighed af 120 km pr. Time.

Offentligheden bliver i Almindelighed lamslaaet af Rædsel ved Synet af et ødelagt Tog, der er stødt mod en fast Genstand. Ved 120 km Hastighed gennemløbes der 35 m pr. Sek. En Masse, der repræsen-

terer en Togvægt af 400 t, vil ved denne Hastighed besidde en levende Kraft, der er omtrent *dobbelt* saa stor som et 2000-pundigt Projektil, der afskydes fra en 100 t Krupp-Kanon.

Det er derfor intet Under, at et Jernbanetog i sine Virkninger kan vise sig som et frygteligt og ødelæggende Projektil!

\* \* \*

Overingeniør ved A/S *Gasaccumulator*, *Gustaf Dahlén*, Opfinderen af »AGA« Blinklyset, er bleven tildelt Aarets Nobelpræmie, der udgør et Beløb af ca. 140,000 Kr.

---

## Fra Finanslovsforslaget.

(Fortsat).

Der vil herefter være at regne: Togkørsel 15,400,000 km, Rangering 800,000 Timer 8,000,000 km, Reservehold 200,000 Timer 400,000 km, ialt ca. 23,800,000 km.

Til I. B. 4. b. 1. Beløbet er beregnet som hidtil efter en Udgift af 7 Øre pr. Lokomotivkilometer og tænkes iøvrigt at udkomme saaledes: Udgifter til Vedligeholdelse ca. 2,066,000 Kr. ÷ Værdien af kasserede Materialier ca. 400,000 Kr., — ca. 1,666,000 Kr.

Til I. B. 4. b. 2. Efter Forbruget i 1911—12, og da Udgiften paa denne Konto er i stadig Stigning, er Beløbet beregnet efter en Enhedspris af 10 Øre pr. Lokomotivkilometer imod 9,5 Øre for 1912—13. Beløbet tænkes iøvrigt at udkomme saaledes: Til Vedligeholdelse ca. 2,530,000 Kr. ÷ Værdien af kasserede Materialier ca. 150,000 Kr., ca. 2,380,000 Kr.

### c. Lokomotivtjeneste og Vognopsyn.

3. Reserverlokomotivpersonale 50,000 Kr. Erfaringsmæssigt foreslaas Beløbet forhøjet med 20,000 Kr. til 50,000 Kr., hvorhos der paa Konto 4. c. 2. vil blive foreslaaet en tilsvarende Nedsættelse af det hidtil bevilgede Beløb.

Til I. B. 4. c. 8. Under Hensyn til de efter Striken i Foraaret 1912 indtraadte forhøjede Kulpriser tør Udgiften pr. Lokomotivkilometer ikke anslaaes lavere end 17 Øre (mod 15,25 Øre i 1912—13), hvorefter Beløbet er beregnet for en Kørsel m. v. af 23,800,000 Lokomotivkilometer.

(Fortsættes).

---

## Af Kong Christian d. IX.s Understøttelsesfond

ved de danske Statsbaner vil der den 29. Januar 1913 kunne uddeles 700 Kroner i Portioner à 100 Kroner. Ansøgninger om at blive delagtig i Uddelingen maa for at komme i Betragtning indgives inden Udgangen af indeværende Aar til et af Bestyrelsens Medlemmer og skal være ledsaget af en særlig Blanket, der kan erholdes ved Henvendelse til et Bestyrelsesmedlem eller i Generaldirektørens Sekretariat.

Legatet uddeles til ansatte, som ufor skyldt ere komne i Trang og til ansattes trængende efterladte, hvilke sidste i Henshold til Fundatsen komme i fortrinsvis Betragtning ved Uddelingen.

Bestyrelsen bestaar af: Generaldirektør Amt, Togfører Duelund, Kjøbenhavn, Søfartsinspektør Heise, Kjøbenhavn, Værkmester O. Larsen, Kjøbenhavn, Værkmester P. Mikkelsen, Aarhus, Baneformand H. Nielsen, Hillerød, Assistent Frøken Westergaard, Kjøbenhavn, kst. Trafikbestyrer Wissenbach, Fredericia, kst. Banebestyrer Wolfhagen, Kjøbenhavn.

---

## Regnskab

over Indtægter og Udgifter i Regnskabsaaret 1911—12 for Syge- og Begravelseskassen for ansatte og til fast Arbejde antagne ved de danske Statsbaner i Jylland-Fyn.

(Aflagt af Statsbanernes Bogholderkontor).

---

### Indtægt

af Interessenter . . . . .	Kr. 173,234,20
Statsbanernes Tilskud . . . . .	- 56,600,00
Mulkter . . . . .	- 1,460,65
ved Salg af fundne Sager . . . . .	- 2,132,95
af Græsleje og Udleje af Arealer . . . . .	- 8,618,82



Adgangskort . . . . .	Kr.	380,00
Avertisementsopslag . . . . .	-	—
Renter . . . . .	-	1,773,00
Forsk. og tilfældige Indtægter . . . . .	-	772,89
	Kr.	244,972,51
Aarets Underskud udgør . . . . .	-	10,989,80
	Kr.	255,962,31

**Udgift**

til Medicin . . . . .	Kr.	83,108,68
Sygehuspleje . . . . .	-	62,672,04
I Henhold til Statutternes § 8 (Bandager, Bade m. v.) . . . . .	-	13,060,93
Honorar til Læger . . . . .	-	73,289,54
Begravelseshjælp . . . . .	-	15,824,42
Befordringsudgifter . . . . .	-	4,892,85
Kontorudgifter . . . . .	-	898,25
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventar . . . . .	-	6,50
Rejseudgifter . . . . .	-	944,10
Forskellige Udgifter . . . . .	-	1,265,00
	Kr.	255,962,31

**Status:**

Beholdning i Kassen i Aarhus den 31. Marts 1912 . . . . .	Kr.	4,590,70
Sygekassens Kapital den 31. Marts 1912 . . . . .	Kr.	4,590,70

Ovenstaaende Regnskab er revideret af undertegnede og befundet i Overensstemmelse med de dertil hørende Bilag.

p. t. Kjøbenhavn, den 10. September 1912.

*J. J. Bjerring.* *N. Christensen.*

Antallet af Interessenter udgjorde den 1. April 1911 7677 og den 31. Marts 1912 7834. — Antallet af anmeldte Børn over 18 Aar og Tyender udgjorde den 1. April 1911 843 og den 31. Marts 1912 916. — Antallet af Personer udgjorde den 1. April 1911 29,007 og den 1. April 1912 30,245.

Begravelseshjælp er i 1911—12 udbetalt for 273 Dødsfald, nemlig for 111 Interessenter, 52 Hustruer og 110 Børn.

Kassebeholdningen den 1. April 1911 androg 15,580 Kr. 50 Øre og den 31. Marts 1912 4590 Kr. 70 Øre.

**Regnskab**

over Indtægter og Udgifter i Regnskabsaaret 1911—12 for de sjællandske og falsterske Statsbaners Embedsmænds og Betjentes Sygekasse.

(Aflagt af Statsbanernes Bogholderkontor).

**Indtægt**

af Interessenter . . . . .	Kr.	165,249,91
Statsbanernes Tilskud . . . . .	-	25,400,00
Mulktter . . . . .	-	1,174,00
ved Salg af fundne Sager . . . . .	-	3,496,46
af Adgangskort . . . . .	-	795,50
Avertisementsopslag . . . . .	-	—
Renter og Udbytte af Kassesens Aktiver . . . . .	-	1,792,90
Forsk. og tilfæld. Indtægter . . . . .	-	435,15
	Kr.	198,343,92
Renter og Udbytte af P. E. Rovsings Legat . . . . .	-	160,00
do. af Jernbanemandens do. . . . .	-	35,29
	Kr.	198,539,21

Aarets Underskud: Sygekassens Underskud	Kr.	4131,06
og Underskud vedrørende Jernbanemandens Legat		
Kr. 0,71 . . . . .	-	4,131,77
	Kr.	202,670,98

**Udgift**

til Medicin . . . . .	Kr.	62,948,42
Sygehuspleje . . . . .	-	49,154,70
I Henhold til Statutternes § 7 (Bandager, Bade m. v.) . . . . .	-	10,367,05
Honorar til Læger . . . . .	-	63,227,45
Begravelseshjælp . . . . .	-	13,646,29
Befordringsudgifter . . . . .	-	1,909,67
Kontorudgifter . . . . .	-	743,35
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventar . . . . .	-	51,90
Rejseudgifter . . . . .	-	5,65
Forskellige Udgifter . . . . .	-	420,50
	Kr.	202,474,98
Understøttelse af P. E. Rovsings Legat . . . . .	-	160,00
do. af Jernbanemandens do. . . . .	-	36,00
	Kr.	202,670,98

**Status.****Aktiver:**

Sygekassens Obligationsbeholdning . . . . .	Kr.	10,145,50
P. E. Rovsings Legats do. . . . .	-	4,000,00
Jernbanemandens do. do. . . . .	-	1,000,00
	Kr.	15,145,50
Kassebeholdning <sup>31/3</sup> 1912		
vedrørende Sygekassen . . . . .	-	10,46
— P. E. Rovsings Legat . . . . .	-	40,00
— Jernbanemandens do. . . . .	-	0,38
	Kr.	15,196,34

**Passiver:**

Sygekassens Kapital <sup>31/3</sup> 1912	Kr.	10,155,96
P. E. Rovsings Legats Kapital		
<sup>31/3</sup> 1912 4000 Kr. samt		
ikke udbet. Renter 40 Kr. . . . .	-	4,040,00
Jernbanemandens Legats Kapital		
<sup>31/3</sup> 1912 1000 Kr. samt		
ikke udbetalte Renter		
38 Øre . . . . .	-	1,000,38
	Kr.	15,196,34

Regnskabet revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag.

Kjøbenhavn, den 20. September 1912.

V. Tietze.

R. Stoumann.

Antallet af Interessenter udgjorde den 1. April 1911 6942 og den 31. Marts 1912 7069. — Antallet af anmeldte Børn over 18 Aar og Tyender udgjorde den 1. April 1911 1007 og den 31. Marts 1912 1052. — Antallet af Personer udgjorde den 1. April 1911 23,592 og den 1. April 1912 24,052.

Begravelseshjælp er i 1911—12 udbetalt for 225 Dødsfald, nemlig for 81 Interessenter, 56 Hustruer og 88 Børn.

Sygekassens Kassebeholdning androg den 1. April 1911 efter Fradrag af Beholdning — 41 Kr. 09 Øre — vedrørende Legaterne 4141 Kr. 52 Øre og den 31. Marts 1912 10 Kr. 46 Øre. Aarets Underskud er 6131 Kr. 06 Øre, idet der i den fjerde Indtægtspost er indbefattet et Beløb af 2000 Kr., der er særligt bevilget ved Tillægsbevillingsloven for 1911—12.

**Personalialia.**

Den 12. December kan Lokomotivformand A. E. Møller i Gjedser fejre 25 Aars Jubilæum.

**Bytning.**

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

**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, Folkvarsvej 22<sup>2</sup>, Kjøbenhavn F.

**Bytning.**

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

Lokfrb. Blohm, Aarhus.

**Bytning.**

En Lokomotivfyrbøder i Kjøbenhavn 5te Kreds ønsker at bytte med en Kollega i Nyborg.

Billet modt. Red.

**Tandlæge Kjersgaard.**

Frederiksberggade 23 (10—4) (6—7).  
Sygekassens Tandlæge.

**Carl Olsens****Skræder-Etablissement**

**Enghaveplads 8** Tlf. Vester 1081 u

anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivmænd.

**Arbejdsgivernes****Ulykkesforsikringselskab,**

der er landskendt som et kulant og billigt Selskab, tegner Forsikringer ved

**Lokomotivfører C. M. Hansen,**

Jyllandsgade 65<sup>2</sup>,  
Fredericia.



# Statsbanepersonalets Ulykkesforsikrings- Forening

begynder sin Virksomhed d. 1. Decbr. 1912 og tegner Forsikring for alle ved Statsbanerne ansatte  
— til billig Præmie —

uden Gensidighed, saa at al Indskud og Ekstraopkrav er udelukket.

Medlemmernes Interesser varetages af ulønnede Tillidsmænd.

Alle Oplysninger faas og Indmeldelser modtages under Adresse:

„Statsbanepersonalets Ulykkesforsikring“, Kbhvn. V.

## MØBLER paa Afbetaling saavel som pr. Contant

Reel Betjening og absolut billig i Forhold til Kvalitet garanteres.

RASMUS NIELSEN

Jægergaardsvej Nr. 60. Aarhus.

## ✽ GEORG JENSEN ✽

Guld, Sølv og Elektroplet.  
Istedgade 99. Telefon Vester 430 y.

Specialitet: Couverts.

Lokomotivpersonalet ved Statsb. 10 % Rabat.

## Vesterbros Guldsmed

Edm. Bodé

anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.

Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.

Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.



### BRYGGERIET PHØNIX' PRISLISTE

Vi leverer paa Flasker:  $\frac{12}{2}$  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.  $\frac{12}{2}$  Skibsøl 60,  $\frac{12}{3}$  Hvidtøl 60 Øre. Porter 18, Pilsner 13.

Bestillinger modtages ved Vognene eller hos Bryggeriets Agenter samt paa Bryggeriet.

Valby Langgade 75.

NB. Prøv vor fortrinlige Maltektstrakt.

Telefon 3968.

### Jeg vasker selv!



Køb afvasketigt  
Gummi- & Zephyr Kravetøj!  
Praktisk, holdbart og billigt. Alle  
Facons! — Flere Farver. Faas i  
„Flippen“  
Istedgade 128. Kjøbenhavn.

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
Maskinstrikeri & elektr. Systue
Strømper forfoddes i Lobet af 2 Dage
Jernbanemænd 5 Procent Rabat

**H. J. HANSEN**Skrædermester Tlf. Vester  
1574 y

38 Sønder Boulevard 38

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

**MARINE-ROM**

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

**Sophus Sørensen, Montanagade 28, Aarhus.** Tlf. 2268.**MØBLER** til d'Hrr. Lokomotivmænd **4-8 Kr. mdl.**  
uden Penge straks. **=====**

☉ Dannebrogsgade 31, Kjøbenhavn. ☉

**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. **=====** Nyt Fodtøj, eget Fabrikat, en gros Priser.**SAXOGADE 77, Hj. af Istedgade. Telf. Vester 534 y.****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, Kjøbenhavn**

Filialer i alle større Provinsbyer

**Livsforsikringselskabet „DANMARK“.**Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefritagelse ved Invaliditet  
ved Henvendelse til Overinspektør F. Rasmussen, Arkonagade 22<sup>a</sup>, Tlf. Vester 677 — H. P. Mortensen,  
Asger Ryggade 4<sup>a</sup>, Tlf. Vester 1480 y, 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.**Guldsmed Carl Jensen,** Rosengade.  
Slagelse.☉ ☉ ☉ Stort elegant Udvalg af Guld-, Sølv-, Elektroplet- og Nikkelvarer. ☉ ☉ ☉  
Meget billige Priser. **=====** Funktionærer 10 Procent Rabat.**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 Lokomotiv-Tidendes Annonceekspedition, Hollændervej 13' th,  
Kjøbenhavn F. Tlf. Vester 5588 Y.