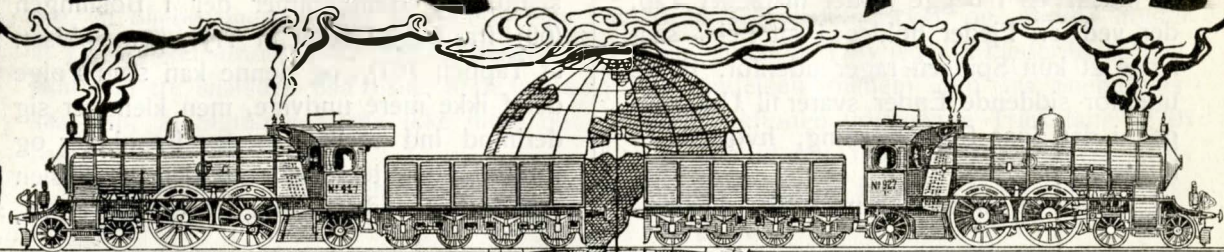


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

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

Nr. 3.

1. Februar 1912.

12. Aarg.

Van Braams automatiske Togsikringsapparat.

Dette Apparat, hvis Virkemaade udelukkende er automatisk, bestaar af to Dele, hvoraf den ene er monteret paa Lokomotivet, medens den anden bestaar af to ved Siden af Køreskinnen anbragte Strækningspedaler, hvis enkelte Forbindelsesdele staar i Forbindelse med Signalerne.

Den paa Lokomotivet opstillede Del, der altid maa anbringes paa Lokomotivførers Side, er sammensat af følgende Enkeltheder:

- 1) Slæbekontaktmekanismen, 2) 1 Kasse for Udløsningsmekanismen, 3) Fjederhuset, 4) Repeterhuset med Overførelse til Lokomotivfløjten eller en særlig Signalsirene, 5) en Registreringsmekanisme.

Den ved Køreskinnerne opstillede Del bestaar af:

de ved Køreskinnerne anbragte Strækningspedaler med tilhørende Bevægelsesmekanisme saavel som en Trækstangsledning, der danner Forbindelsen mellem den direkte Bevægelsesmekanisme og Omstil-

lingsapparaterne paa de fremskudte Signaler eller Stationernes Indkørselssignaler.

Ved Togsikring paa Banestrækningerne mellem Stationerne benyttes ambulante Strækningspedaler i Stedet for de ovennævnte Pedaler.

Vi skal herefter gaa over til en nærmere Omtale af de enkelte Bestanddele og deres Virkemaade og skal derfor først beskrive Slæbekontakten. Dennes Mekanisme bestaar af to Slæbearme, som er anbragte paa en Aksel. Ved at glide hen over Signalpedalerne bringes hele Omstillingsmekanismen i Funktion. Formaålet ved Anvendelsen af den dobbelte Slæbearm er at forebygge en uforsættelig Udløsning af Apparatet gennem en eller anden fremspringende Del paa Banelegemet o. s. v. Som det af omstaaende Illustration (Fig. 1) fremgaar, bevæges Forbindelsesstangen kun nedefter, saafremt begge Slæbearmene samtidig glider hen over Signalpedalerne, hvorimod Berøringen med kun den ene Slæbearm forbliver uden Virkning. — I en paa Lokomotivets Rammeplade fastgjort stærk Bøjlekonstruktion er anbragt en drejelig Aksel, i hvis Midte en Bøsning er fastkilet. Ved begge Sider af denne er indskudt en løs Bøsning

(66), paa hvilken den omtalte Slæbearm sidder. I den faste Bøsning underste Del er indsat en i begge Ender tilspidset Tap, der ved en Fjeder holdes i sit Leje, saaledes at kun Spidsen rager udenfor. Disse udenfor siddende Ender svarer til Udboringen i den løse Slæbebøsning, hvori de er indpassede.

Naar nu en Slæbearm, t. Eks. den ven-

Glider derimod begge Slæbearmene samtidig hen over en fastliggende Genstand, saa fremkommer der i Bøsningen (66) fra begge Sider et Tryk paa Spidsen af Tappen (67), og denne kan som Følge deraf ikke mere undvige, men klemmer sig derimod ind mellem begge Bøsninger og forbinder derefter disse med den paa Akslen (76) fastsiddende Bøsning (M 10670) i Fig. 1,

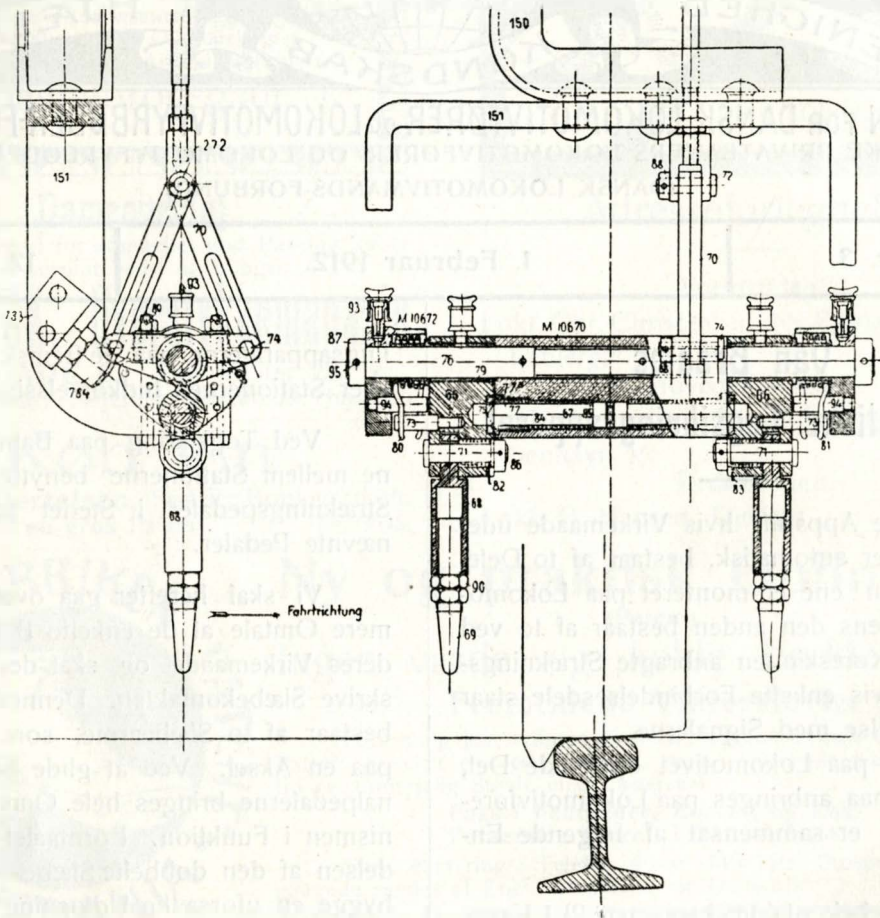


Fig. 1.

stre, støder mod en eller anden Genstand paa Strækningen, tvinges den – samtidig med, at Bøsningen drejes om Akslen – bagover. Under Fjedertrykkets Modstand forskydes Tappen derefter til højre, saaledes at den trænger længere ind i Bøsningen paa den højre Slæbearm. Heraf fremgaar det, at ved Paa virkningen af kun den ene Arm fastholder Tappen hver Gang den anden.

saaledes at ikke alene begge Slæbearmene drejes ved Berøringen, men tillige den faste Bøsning. Paa denne virker Trækstangen (270), som danner Forbindelsen mellem Slæbearmene og Udløsningsmekanismen i Fig. 2. Naar den faste Bøsning drejer sig, tvinges nemlig Trækstangen nedefter, og Apparatet udløses og træder i Virksomhed.

De i tilbagegaaende Retning tvungne Slæbearme bringes tilbage i normal Stilling

ved Hjælp af Fjedrene (80 og 81). Disse Fjedre har desuden den Opgave at forhindre, at Slæbearmene »skaar sig over«, eller at Luftrykket under store Kørehastigheder skal influere saaledes paa disse, at de løftes saa højt, at Signalpedalerne ikke mere berøres.

Udløsningsmekanismen med tilhørende Isoleringskasse (Fig. 2) danner Forbindelsen

Under dette findes Tilholderen (112), som i Hvilestillingen ligger med den ene Ende foran Segmentets Bryst og derved holder den spændte Drivfjeder i Fjederhuset fast. Forbindelsen mellem den fra Slæbearmskonstruktionen udgaaende Trækstang (270) og Tilholderen fremkommer gennem Medbringeren (123). Fjederen (130) holder Trækstangen i Hvilestillingen og trykker Tilhol-

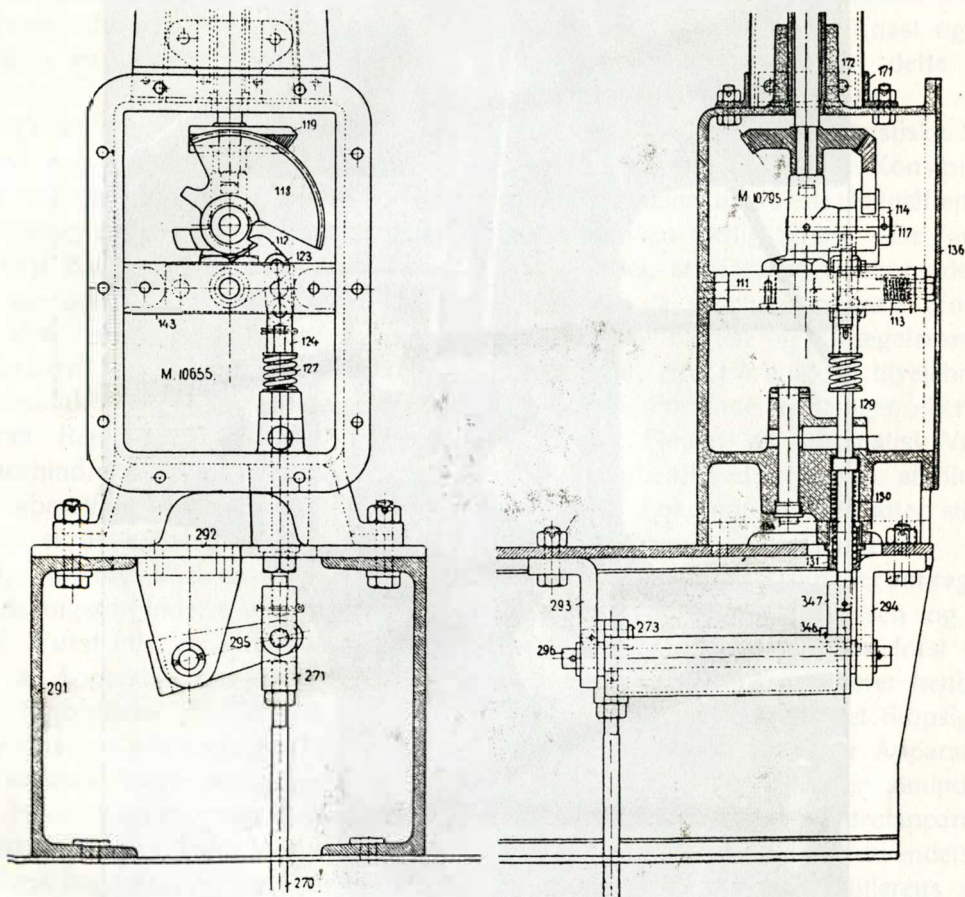


Fig. 2.

mellem Slæbearmene og Fjederhuset og indeholder en Vægtstangsforbindelse til Afspærring, hvis Opgave er at holde Drivfjederen i spændt Stilling.

I en paa Lokomotivets Rammeplade monteret Støbejernskasse er det koniske Hjul (119) anbragt paa den til Fjederhuset førende Aksel (3). Paa dette Hjul virker det horisontalt indpassede og med Bryst og Anslag forsynede Hjulsegment (118).

deren imod Hjulsegmentet.

Saa snart begge Slæbearmene glider hen over Pedalerne, trækkes Tilholderen (112) ved Hjælp af den nedefter bevægede Stangforbindelse (270) bort fra Hjulsegmentets Anslag. Laasningen af det koniske Hjul (119) ophæves derved og gennem Kraften i den udløste Fjeder i Fjederhuset drejer det koniske Hjul hele Hjulsegmentet

saa længe, til det naar Stopperen paa Lagerbukken (M 10795).

Naar Lokomotivføreren efter endt Funktion af Averteringsmekanismen atter bringer den udløste Fjeder i sin Hvilestilling, d. v. s. i spændt Stilling, drejes Hjulsegmentet lige-

der i sin Hvilestilling er spændt. Denne er Drivkraften i hele Apparatet. (Se Fig. 3). Desuden findes der 2 koniske Hjul til Overførelse af Bevægelsen imellem den vertikale fra Slæbearmene udgaaende Stangforbindelse og den til Reperingsmekanismens Beskyt-

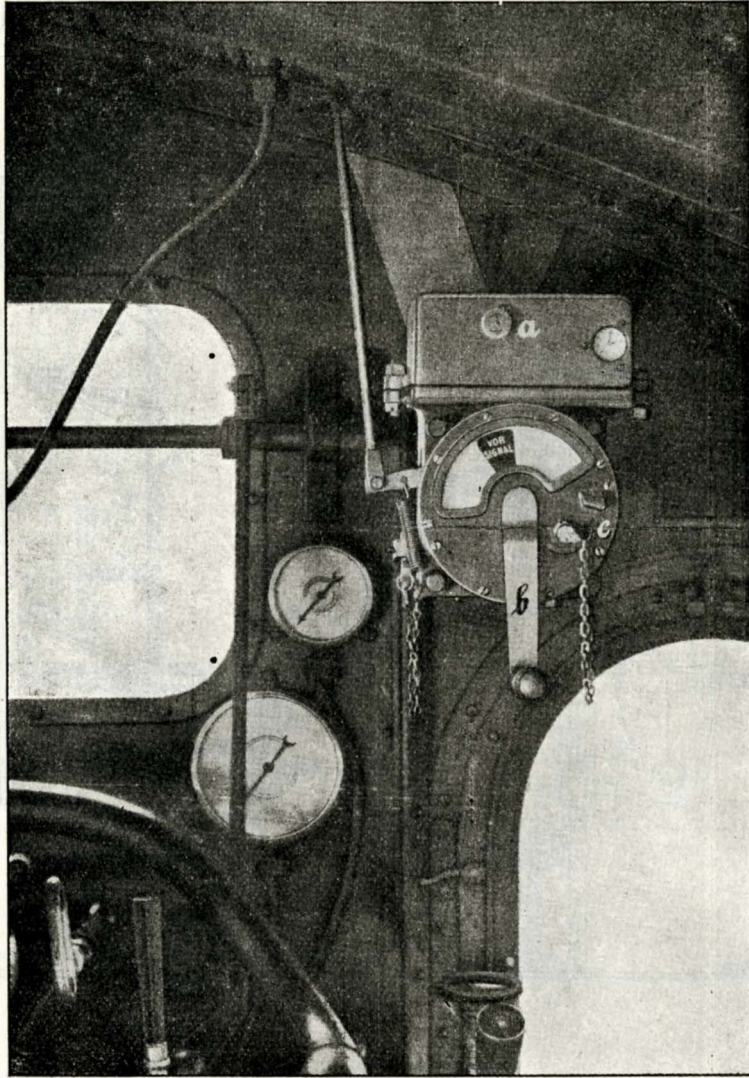


Fig. 3.

ledes tilbage af det koniske Hjul. Ved Hjælp af Fjederen (130) indtager Tilholderen atter sin bestemte Stilling. Den i Fig. 2 anvendte Overførelseskonstruktion (295) er kun nødvendig, saafremt Lokomotivets Bygning ikke tillader en direkte Forbindelse mellem Slæbearmene og Udløsningsmekanismen.

Fjederhuset indeholder en Spiralfjeder,

telseskasse førende horisontale Aksel.

Reperingsmekanismens Beskyttelseskasse indeholder en Averteringskonstruktion mod Kørsel forbi et i »Stop« staaende fremskudt eller Indkørselssignal, Forbindelsen til Signalføljet, Udløsningen for Registreringsmekanismen samt en Konstruktion til atter at bringe Apparatet tilbage i Hvilestilling.

I Repeteringskassen tilkendes det Lokomotivføreren gennem en i dette Øjemed anbragt Skive, at den kommende Strækning er fri, eller han passerer et Faresignal. Kassen er som vist i Fig. 3 inddelt i 2 Kamre. I det forreste (A) ligger Mekanismen for Bevægelsen af Signalskiven, medens det bageste (B) indeholder de forskellige Dele for Tilvejebringelsen af saavel Dampføjten som Registreringsapparatets Virksomhed. Ind imod Førerpladsen har Kassen en segmentformet Udskæring, bag hvilken der vises en rød Flade med Paaskriften »Fri Bane« og »Fremskudt Signal«. (Se Fig. 3). Foran denne Flade er anbragt en hvid Skive paa en horisontal Aksel, som ogsaa er forsynet med en Udskæring. I normal Stilling viser denne Udskæring Paaskriften »Fri Bane«. Ved Apparatets Virksomhed og den dermed forbundne Drejning af den foran nævnte Aksel bevæger den hvide Skive sig til venstre, og Paaskriften »Fremskudt Signal« bliver synlig.

Foran Reperingskassen ses Svinget. For at forhindre, at uvedkommende skal foretage uberettigede Manipulationer med Apparatet, er dette Sving anbragt løst paa Akslen og sammen med en direkte forbunden Vægtstangsforbindelse aflaaet i Hvilestillingen. Først efter en forudgaaende Paa-virkning af Apparatet kan dette drejes og bringes i Forbindelse med Akslen, der bevirker Fjederens Opspænding. Paa den til Svinget hørende Vægtstangsarm sidder en Pahl. I Hvilestillingen staar denne i Indgreb med en anden Pahl, der er anbragt paa Kassens bageste Væg og drejelig. Ved Hjælp af en Fjeder holdes denne i sit Leje. Paa en firkantet Aksel er anbragt en med 2 Knaster forsynet Skive, og hvoraf den mindste ligger imod Beskyttelseskassens Bagvæg. — Her hviler den sidstnævnte Pahl.

Bliver Fjederen i Fjederhuset gennem Udløsningsmekanismen frigivet og Akslen drejet, saa hæver den bageste Knast den ene Pahl, og Svingets Aflaasning ophæves. Men samtidig har ogsaa den forreste Knast drejet og nærmet sig den forreste Pahl.

Svinget selv er, da det sidder løst paa Akslen, forblevet i sin vertikale Stilling.

Skal Apparatet nu sættes tilbage i Hvilestillingen, saa drejer Lokomotivføreren Svinget til venstre. Pahlen lægger sig imod Knasten fortil, og Forbindelsen mellem Svinget og Akslen er tilvejebragt. Ved Svingets fortsatte Drejning bevæges nu tillige Akslen, Drivfjederen spændes, og Apparatet sættes atter tilbage i Normalstillingen. Er dette sket, saa er ogsaa den bageste Pahl igen gledet ned af den bageste Knast og er derefter i Indgreb, saaledes at dette atter er aflaaet i sin vertikale Stilling.

Med Hensyn til de akustiske Signaler maa der skelnes mellem de Konstruktioner, som er direkte tilkoblede Signalføjten, og dem med en særlig Sirene. De første har den Fordel, at Sirens forstyrrende Indflydelse paa de rejsende undgaas. Forbindelsen mellem Fløjten og Bevægelsesmekanismen er alt efter Forholdene tilvejebragt ved Hjælp af Forbindelsesstænger eller Traadtræk. Er Fløjten ad automatisk Vej bragt i Virksomhed, vedbliver den at fløjte saa længe, til Lokomotivføreren atter stiller Apparatet tilbage i Hvilestillingen.

Registreringsapparatet er anbragt umiddelbart over Repeteringskassen og bestaar væsentlig af et Urværk, som først sættes i Gang, naar Maskinen passerer henholdsvis en Strækningspedal eller et Stopsignal. — Samtidig hermed foretager Apparatet hver Gang Anmærkninger paa en almindelig Telegrafstrimmel. Dette Kontrolapparat kommer dog ikke overalt til Anvendelse, idet det kun leveres efter Bestillerens specielle Ønske. Forbindelsen mellem Registreringsmekanismen og Repeteringskassen fremkommer gennem en Stang, som er forbunden med Bevægelseskonstruktionen i det bageste Kammer (B).

Udløses Registreringen ad automatisk Vej, attegner en i Apparatet siddende Stift en lang Streg (—). For dog at give Lokomotivføreren Mulighed til at bevise, at han i rette Tid har set det paa »Stop« staaende Signal, førend Slæbearmene har naaet Pedalerne, behøver han kun at dreje Svinget

tilhøjre, og Stiften aftegner samtidig en cirkelformet Figur (o). Dog er han kun i Stand til at fremkalde dette Tegn, saafremt Apparatet ikke i Forvejen er bleven paavirket ad automatisk Vej, d. v. s. ikke har passeret det betræffende Signal.

over Skinnestrengen, at de kan komme i Berøring med Lokomotivets Slæbearme (se Fig. 4), hvorimod de, naar Signalet viser »Fri Bane« drejes nedefter under Skinnens Overkant, saaledes at al Berøring fra Maskinen eller Vognene er udelukket.

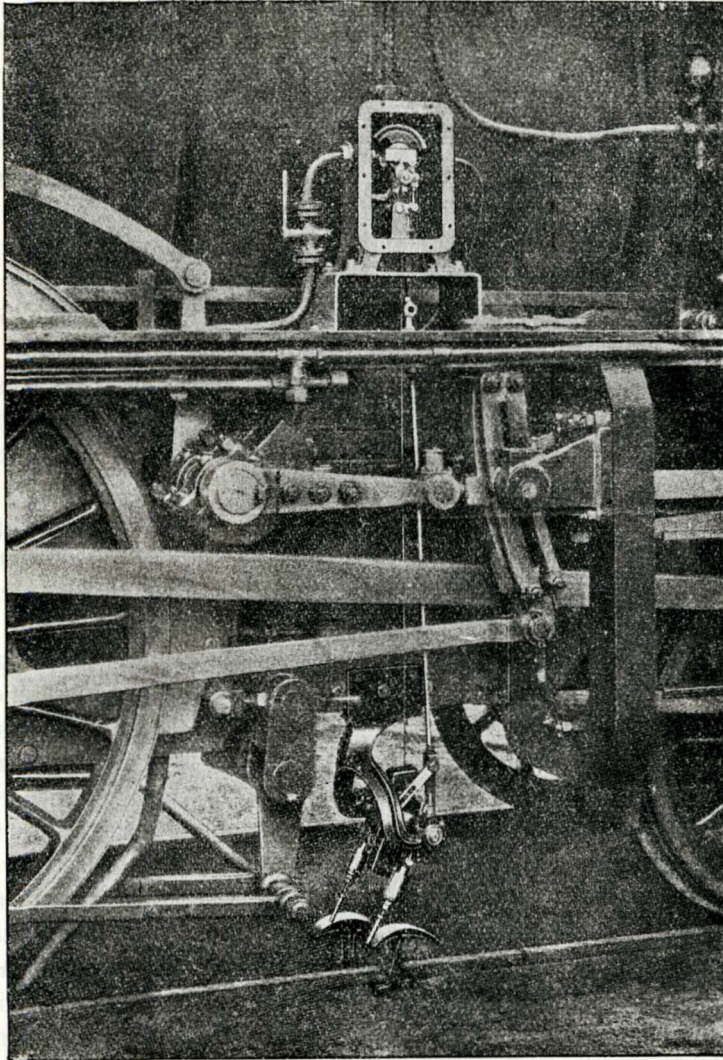


Fig. 4.

Signal- og Strækningspedalerne anbringes hver paa sin Side af den ene Skinne med en Afstand, som svarer til begge Slæbearmenes indbyrdes Stilling, dog altid tilhøjre regnet efter Kørselsretningen. De er paa den Maade forbunden med de fremskudte Signaler, at de under disses Stopstilling staar i Vejret og rager saa højt

Paa Skinnens Underside er med 2 Spændeplader anbragt en Bøjle af Fladjern, i hvis opadbøjede Ender begge Signalpedaler drejer sig. Disse bestaar forøvrigt af stærkt Vinkeljern, som er paanittet en Plade. I Stopstilling er Afstanden 70—75 mm over Skinneoverkanten, og Højdeforskellen mellem Pedaloverkanten og Underkanten af Slæbe-

armene udgør som saadan ca. 15 mm. — Udenfor Sporet findes Omstillingsmekanismen, der ved 2 Trækstænger er forbunden med Pedalerne. Hele Omstillingsbevægelsen fremkommer gennem et fra Signalet udgaende Stangtræk.

Foruden de faststaaende Signalpedaler kan ogsaa anvendes saakaldte Stræknings- eller Dækningspedaler, som bagved Skinnelaskerne kan skydes ind under Skinnerne. Ved denne Konstruktion er det muligt at advare Tog paa et hvilket som helst Sted af Strækningen. De som et Kredssegment dannede Pedaler sidder paa en hornformet og udefter bøjet Vinkel, hvis horisontale Arm er forsynet med en gaffelformet Ansats. I Modsætning til Signalpedalerne bestaar Dækningspedalerne af et Stykke Staal-gods. Befæstelsen paa Skinnen sker paa den letteste Maade og i den korteste Tid ved, at den gaffelformede Ansats skydes ind bagved en af Skinnelaskerne. Gafflen omfatter da Laskens Bolt, medens den lodrette Arm lægger sig mod Lasken.

Anbringelsen af disse Pedaler sker ligeledes her paa den højre Skinne, men dog — for ikke at blive trykket tilbage — kun ved den Ende af Lasken, som er vendt mod det kommende Tog. Da Vægten kun udgør 3,5 kg, kan de foruden at medføres i alle Togenes Pakvogne let transporteres af en enkelt Person. (Fortsættes).

Nedsat Kørehastighed.

Fra Berlin meddeles i Z. d. V., at Jernbaneforvaltningen nu har indført en ny Forholdsregel til Forøgelse af Sikkerheden paa Jernbanerne, nemlig ved Befaring af Strækninger med nedsat Kørehastighed, ved Skinnekrydsninger og sammenløbende Skinne-strækninger, idet der i en Afstand af 1000 Meter foran det paagældende Sted vil blive opstillet Mærketavler, som til Efterretning for Lokomotivpersonalet angiver den nedsatte Kørehastighed. Hastigheden skal fra

Mærketavlens Plads nedsættes saaledes, at det farlige Sted kan gennemkøres med den foreskrevne Hastighed, hvorefter den planmæssige Kørehastighed atter genoptages.

C. K.

Lokomotivførere og „Kørselsleder“*.

Fra tysk Kilde er der tilstillet os følgende interessante Udtalelse af en ved de tyske Statsbaner ansat Embedsmand, Jernbanesekretær Sch. i B., der i »Eisenbahn-Zeitung« om ovenstaaende Emne skriver:

Vil de i Jernbanetjenesten beskæftigede Embedsmænd og Funktionærer paa rette Maade opfylde deres Opgave, og skal det være muligt kritikløs at gennemføre Trafikken saavel under planmæssig Drift som ved ekstraordinære Lejligheder, saa er ikke alene et dygtigt og godt skolet Personale nødvendig, men fremfor alt er det en absolut Nødvendighed, at dette Personale er saaledes sammenarbejdet, at de gensidig støtter hinanden, saa en regelmæssig Drift opnaas, og at samtidig hver enkelt ansats Tjenst-opgave derigennem lettes.

Naar jeg ud af de mange til Trafiktjenesten hørende Embedsmænd og Funktionærer særlig udtager *Lokomotivføreren og Kørselslederen*, da sker dette set fra en Side, fordi netop disse to Stillinger staar i Spidsen for dem, paa hvis Skuldre det største Ansvar hviler, mens Tilfældet paa den anden Side er, at begge disse Dele i Tjenesten i en overordentlig Grad er afhængig af hinanden og for det meste er henvist til en gensidig Understøttelse af hinanden. *Det er vel ikke for meget sagt, naar jeg betragter Lokomotivføreren som den Tjenstmand, der i Togbefordringstjenesten har det største Ansvar at bære og tillige er udsat for de fleste Ubehageligheder. Dette Indtryk har jeg faaet, fordi Togets sikre Førelse i første*

* Gennem Betegnelsen »Kørselsleder« har Forfatteren sammenknyttet alle de Bestillinger, hvorunder Tog- og Maskinbevægelsens Ledelse sorterer.

Linie ligger i Lokomotivførerens Hænder, og mange Tilfælde har bevist, at ved hans Agtpaagivenhed og Indgriben er Ulykker bleven afværgede. Ingen Embeds- eller Bestillingsmand er med Hensyn til Sundheden udsat for større Farer eller Ubehageligheder end ham, der Aar ud og Aar ind staar i den strengeste Kulde, den største Hede, i Storm og Regn.

Et ikke ringe Ansvar har naturligvis ogsaa Kørselslederen at bære, og denne Tjenestes sundhedsskadelige Indflydelse kommer ogsaa til Syne hos ham, omend under en anden Form. *Denne Kendsgerning maa være fastslaaet i begge Parter Bevidsthed; desuden er det nødvendigt, at det saavel fra den ene som den anden Side erkendes, at indenfor Jernbanedriften er alle Tjenstmændene afhængig af hinanden og kun gennem tilsvarende Samarbejde vil Forstyrrelser og Uregelmæssigheder kunne undgaaes.*

Naar saavel Kørselslederen som Lokomotivføreren sætter sig denne Forudsætning som Grundbetingelse og søger at opfylde den under Tjenestens Udførelse, da vil et harmonisk Samarbejde med Lethed kunne opnaas. De gensidige Forbindelser mellem Lokomotivfører og Kørselsleder fremgaar forøvrigt af de for begge Parter fastsatte Bestemmelser i Tjenstreglementet. Disse Forskrifter bestemmer straks fra Begyndelsen, at ikke alene Embeds- og Bestillingsmænd, men ogsaa de i Arbejdsforhold til Staten staaende Personer i Ordets rette Forstand anses for Tjenstmænd. *De Kørselsledere, der i Tjenesten søger en for stor Forskel mellem Begrebet overordnet og underordnet, bør erindre sig disse Bestemmelser.*

Saavel Embeds- som Bestillingsmændene maa anvende al deres Kraft og Energi for Tjenesten, mens alle Parter har dels større, dels mindre Ansvar at bære; dog af allesammen afhænger en regelret og sikker Drift. Bestemmelserne i § 9 i Tjenstreglementet er væsentlig beregnet for Kørselslederen, hvor der for denne er angivet en Række Punkter. Med Hensyn til Lokomotivpersonalet vil jeg anse det for formaals-tjenligt, saafremt det i disse Vejlednings-

bestemmelser blev paalagt Kørselslederne eller de tilsynsførende særlig at lægge Mærke til, at Natsignalerne rettidig og forskriftsmæssig bliver oplyste, og at Rangerpersonalet tydeligt og forskriftsmæssig meddeler Rangersignalerne. En Kontrol paa disse Punkter anser jeg for at være nødvendig, fordi jeg gennem Praxis ved, hvor ofte Stationspersonalet lader det skorte paa en rettidig og forskriftsmæssig Belysning af Signalerne, og hvorledes Lokomotivpersonalet herigennem besværliggøres i deres Virksomhed. Ikke sjælden har jeg ligeledes bemærket, hvorledes Rangerlederen meddeler Lokomotivføreren Signalerne i 100 eller flere Meters Afstand. Men en saadan Fremgangsmaade virker ikke alene tidsspildende i Rangerarbejdet; den maa undertiden ogsaa føre til Misforstaaelser.

Pag. 22 omhandler Grundstillingen og Betjeningen af Ind- og Udkørselssignalerne. Jeg havde i disse Paragraffer gerne set den Bestemmelse, at saavel Ind- som Udkørselssignalerne kun var opstillet paa et for Lokomotivpersonalet let synligt Sted. Ikke uden Grund søger jeg efter en saadan Ordning; thi jeg har fundet Signaler, der har været opstillede i Kurver eller i Nærheden af Stier, saaledes at man kun kan takke den øvede og agtpaagivende Lokomotivfører for, at Ulykker er bleven afværgede.

En for saavel Kørselslederen som Lokomotivføreren lige vigtig Forskrift, som findes i de samme Paragraffer, er den, som angaar Forbikørslen af Stopsignaler. Jeg har i saa Henseende gentagne Gange observeret, hvorledes Kørselslederen eller Blokhustportøren mundtlig giver Lokomotivføreren Tilladelse til at passere et paa Stop staaende Hovedsignal, og at Lokomotivpersonalet uden videre efterkommer denne. *Ikke alene Kørselslederen, men ogsaa Lokomotivpersonalet gør sig ved en saadan Handling skyldig i en meget grov Forseelse. Enhver Lokomotivfører, som ikke følger en saadan mundtlig Tilladelse, holder jeg for en samvittighedsfuld og forsigtig Tjenstmand, hvorimod jeg ikke begriber, hvorledes en Kørselsleder kan forse sig mod en saa vigtig Ordre. Maaske*

er Udstedelsen af en skriftlig Tilladelse tids-spildende; men bestemte Grunde maa have foreligget, siden disse Ordre udtrykkelig fordrer en skriftlig Tilladelse for hvert enkelt Tog. Jeg kender fra den praktiske Tjeneste et Tilfælde, hvor det kun skyldes Lokomotivførerens Snarraadighed, at et Uheld afværgedes. Dette vilde nemlig ubetinget være sket, idet Lokomotivføreren ved en Misforstaaelse af den mundtlige Besked kørte forbi et paa »Stop« staaende Hovedsignal.

Angaaende Togenes Opvarmning henvises i Ordresamlingen til særlige Bestemmelser. Hvert Aar under Opvarmningsperioden forekommer Klager over mangelfuld og utilstrækkelig Varme i Toget. At saadanne Klager ofte er overdrevne, ja, mange Gange aldeles ubegrundede, vil jeg uden videre indrømme; men at Klagerne i visse Tilfælde er berettigede, og hvor Skylden dels tilfalder Stationspersonalet, dels Lokomotivpersonalet, kan ikke benægtes. Det forekommer, at Lokomotiverne paa Afgangsstationerne kobles for sent til Togstammen, hvorved den rettidige Opvarmning forhindres. Paa disse Stationer bør Kørselslederen i første Linie bære Omsorg for, at Ranger- eller Toglokomotiverne rettidig kommer for Toget, og at Vognene førend Opvarmnings Paabegyndelse udluftes ordentlig. Under Kørslen skal Lokomotivføreren ikke bidrage til, at han maa gøres opmærksom paa en utilstrækkelig Opvarmning af Toget, d. v. s., saafremt da ikke Togets Størrelse og Maskinens Overanstrengelse forhindrer ham deri. Følges begge disse Raad, spares mange af de uvelkomne Indberetninger, og Publikum faar ingen Anledning til berettigede Klager.

Endnu et andet Punkt kunde jeg ønske at berøre. Paa Strækninger med stærke Fald er det ofte selv med den største Forsigtighed og bedste Vilje ikke til at undgaa, at der forekommer Overskridelser af den tilladte Kørehastighed. Disse Overskridelser kan jo kontrolleres paa Stationernes Kontaktparater. *Der gives nu Kørselsledere (i dette Tilfælde Stationsbestyrere), som*

mener ikke at kunne erhverve sig større Fortjeneste end ved at indberette selv den mindste Overskridelse, hvilket da sædvanligvis indbringer Lokomotivføreren en Røffel. Jeg indrømmer, at en Lokomotivfører, der i nogle Tilfælde er bleven tiltalt og straffet for en saa ringe Forseelse, som han endog ofte ikke en Gang er i Stand til at forhindre, idet Bremsernes Betjening ved Godstogene i første Linie er afhængig af Togpersonalet, bliver meget forsigtig og paalægges mere Arbejde, end der absolut kan forlanges af ham. Jeg mener nu, at der her maatte kunne findes en Middelvej, hvorved Lokomotivpersonalet saavidt muligt beskyttes.

Med Hensyn til Togenes Belastning giver Træktabelen Lokomotivføreren de frieste Hænder, idet de i denne opgivne Togstørrelser i tilsvarende Grad til Aars-tiden formindskes. For at opnaa en regelmæssig Trafik og for at undgaa Meningsforskell mellem Lokomotivfører og Kørselsleder om Belastningen gives der her kun en Udvej; det maa ubetinget forventes af Lokomotivføreren, at han udfører, hvad han formener, at Lokomotivet er i Stand til at præstere. Kørselslederen maa paa den anden Side under daarlige og ugunstige Vejrforhold uden videre Modsigelser efterkomme Lokomotivførerens Anmodning om en Belastningsnedsættelse.

Naar jeg nu til Slut i Korthed berører Bestemmelserne, som omhandler Ranger-tjenesten, da bør her fremhæves, at i første Linie maa Stationsforstanderne, dog ogsaa Kørselslederne og de tilsynsførende, give Agt paa, at Rangerbevægelserne kun foretages under Ledelse af en med dette Arbejde fortrolig Tjenstmand. Imod disse Forskrifter handles der nemlig ikke sjælden; ofte kan det bemærkes, at Rangeringen overlades en ung og uerfaren Stationsarbejder. Men derved besværliggøres ikke alene Rangeringen ved unyttige Kørselsbevægelser; sædvanligvis tilsidesættes alle de for Rangeringen gyldige Sikkerhedsforanstaltninger.

Denuncianter.

Der gives her i Livet vel næppe et mere foragteligt Individ end Denuncianten. Disse Mennesker, der fra deres Baghold udskyder deres forgiftede Pile, er ikke alene lumpne, de er i en vis Forstand tillige beklagelsesværdige, idet de for at komme til at staa i den mest gunstige Belysning hos deres overordnede ikke alene indberetter alt muligt baade løst og fast, men yderligere bringer Selvopdigtelser i Omløb. Ikke alene tilsøler de herved dem selv, men tillige hele den Stand med Smuds, som de i deres Erhvervsliv tilhører. De kan eller rettere sagt vil ikke forstaa, at de samme overordnede, som paa hører deres Sladder, i al Hemmelighed ser ned paa dem med Foragt, nøjagtig saaledes, som der gøres overfor Spionen i vore Dage, hvis Tjeneste vel modtages, men hvis personlige Samkvem dog skyes.

For Standen danner Denuncianten en stor Fare. De samme Folk, der søger at indynde sig hos deres overordnede ved at angive deres Medmennesker og besudle disse med Smuds, vil selvfølgelig ogsaa paa andre Steder gøre ligesaa. De vil til Eks. overfor uindviede maaske være i Stand til efter bedste Evne at faa deres Medmenneskers Renomé undergravet og disses Fremtid ødelagt.

Men hvorledes kan saadanne Forhold trives indenfor en velorganiseret Samfundsordning? Jo, saafremt man skænker Bagvaskeren Gehør, understøtter man Denunciationen, som paa den Maade faar Lejlighed til at udvikle sig.

En Ære er det at være overordnet for hæderlige Folk; men aldrig er det en Ære, hverken for den overordnede eller den underordnede i en Virksomhed, naar Forholdet er saaledes, at den ene betragter den anden med Mistro. Er det ikke langt mere ærefuldt, naar det imellem de underordnede hedder: »Vi har en streng, men retfærdig overordnet, som ikke er modtagelig for Bagtalelser«, end naar der siges: »Vil

man staa godt anskrevet hos den eller hin overordnede, behøver man kun at angive sine Medmennesker«.

Aaben og ærlig bør en Mand være saavel mod sig selv som mod andre. Aabent og ærligt skal Forholdet være mellem overordnet og underordnet. En Mand, som skatter Ærligheden hos sit Personale, tænker ikke straks, naar han ser et aabent Ord, paa Oprør og Insubordination, men respekterer Karaktererne; thi derved vinder han ikke alene de underordnedes Fortrolighed, men tillige deres Agtelse.

Til disse Betragtninger var det, jeg kom, da jeg havde læst Generaldirektionens Svar til vor Hovedbestyrelse i Anledning af Lokf. Saalbachs Beskyldninger mod Lokomotivfyrbøderne i Korsør. Det forekom mig, som vi med det forefaldne Tilfælde maa have naaet Denunciationens Kulminationsspunkt indenfor Lokomotivpersonalets Rammer, og jeg tænkte mig det som en Umulighed, at noget blot tilnærmelsesvis lignende vil forekomme i Fremtiden. De af »Kollega« Saalbach fremsatte Beskyldninger maa nemlig ikke alene betegnes brutale, men hensynsløse, naar de, som Tilfældet altsaa har været, er udslyngede uden Beviser.

Min Hensigt er saa langt fra at forsvare den i disse Beskyldninger fremsatte Handling; men man maa af Retfærdighedshensyn kunne forlange, at slige graverende Beskyldninger dokumenteres med fyldestgørende Beviser og ikke som her, hvor Hr. S. retter en taaget Anklage mod en hel Række Mennesker (Udtrykket »taaget« bør i denne Forbindelse ikke opfattes under Begrebet »omtaaget«).

Naar jeg med fuldt Alvor betegner Hr. S.' Beskyldninger for graverende, da er det, fordi der foreligger Eks. paa, at de civile Domstole har haft Lejlighed til at beskæftige sig med lignende Tilfælde fra private Virksomheder. Jeg skal i saa Henseende oplyse, at en Maskinpasser for faa Aar siden idømtes Forbedringshusstraf, netop fordi han af Hævn havde løsnet og fastskruet forskellige Maskindele paa en Damp-

maskine, fordi han var bleven opsagt fra sin Plads. Her forelaa Beviserne, og Kendsgerningerne lod sig ikke benægte, og ethvert ærligt Menneske vil indrømme, at en saadan Handling fortjener alvorlig Straf.

Havde det samme været Tilfældet med Hr. S.' Beviser, da vilde han sikkert ogsaa kunne have regnet saavel med sine Kollegers som samtlige Lokomotivfyrbøderes Sympati. *Men jeg føler mig overbevist om, at der indenfor de danske Statsbaner ikke findes den Lokomotivmand, uanset om han staar i den eller hin Forening eller udenfor, der vilde udføre en saa forbryderisk Handling, og derfor mener jeg, at Lokomotivfører Saalbach fremtidig bør staa for den Person, han her har vist sig at være.*

Med Tak for Optagelsen

Deres
Lokomotivfører.

D. L. & L. F.

Forslag,

der ønskes behandlede paa den ordinære Generalforsamling i April d. A., maa være Formanden i Hænde inden den 15. Februar.

Korsør Afdeling

afholdt den 11. Januar sit aarlige Juletræ med Bal paa Hotel Korsør. Kl. 7³⁰ Em. aabnedes Fløjdørene til den saakaldte røde Sal, hvor det pyntede Juletræ i al sin Glans stod og ventede paa at blive besunget af 50 Børn, som efter Musikkens Toner Haand i Haand straks tog fat med Sang og Dans. Efter at den første Sang var forstummet, bød Afdelingens Formand, Lokf. V. Hoffmann, Deltagerne Velkommen med Ønsket om en fornøjelig Aften. Kl. 8³⁰ blev der ved Lodtrækning uddelt en Present til hvert Barn samt en Pose med Godter. Kl. 9⁰⁰ serveredes Chokolade med Kager for Bør-

nene, og kort efter tog Dansen sin Begyndelse, som gik med Liv og Lyst til Kl. 4 Morgen. Alt i alt en vellykket Fest, som for Festudvalget maa betragtes som en kritikløs Løn for det ingenlunde lille Arbejde med Pyntning af Træet og Arrangementet af det hele. Sluttelig udbragte Afdelings-Fmd. et med kraftige Hurraer besvaret Leve for D. L. & L. F. I Festen deltog 27 Medlemmer med Damer samt Lokomotivformand Knop med Familie.

V. II.

Helsingør Afdeling.

Torsdag den 18. Jan. afholdt Afd. en vellykket Julefest for Medlemmernes Børn i »Hotel du Nord«s Festsal.

Kl. 7³⁰ marscherede Voksne og Børn med Sang og Musik omkring det smukt pyntede Juletræ. Ved 9-Tiden serveredes Chokolade for Børn og Damer, hvorefter Børnene fik hver en stor Pose Godter uddelt; Børnene fortsatte Dansen til Kl. ca. 10.

Efter en kort Pause begyndte Dansen for Voksne, der først sluttede Kl. 3.

At Festen fik et saa smukt Forløb, maa i første Række tilskrives Maskinbestyrer Schmidt, der trods megen Sygdom i Kredsen havde sendt Afløsning for alle, som ønskede at være fri.

Afdelingen sender Maskinbestyrer Schmidt og fg. Lokomotivmester Jeppesen vor Tak.

Deltager.

Aarhus Afdeling

afholdt sin kvartaarlige Generalforsamling Onsdag den 17. Januar 1912 med følgende Dagsorden:

- Pkt. 1. Forhandlingsbogen.
- 2. Formandens Beretning.
- 3. Regnskabet.
- 4. Valg af Bestyrelse:
 - a. Formand.
 - b. Kasserer.
 - c. Repræsentant for Aarhus Ø.
- 5. Valg af 2 Revisorer.
- 6. Valg af 2 Bladuddelere.

Pkt. 7. Valg af Delegerede til Hovedgeneralforsamlingen.

- 8. Pengebevillinger.
- 9. Skrivelse fra Lokf. Sibbernsen.
- 10. Forespørgsel til Festudvalget.
- 11. Forslag fra Lokfb. 258 Hansen.
- 12. Forslag fra Lokf. Viberg.
- 13. Eventuelt.

Pkt. 1.

Sekretæren oplæste Forhandlingsbogen, som enstemmig godkendtes.

Pkt. 2.

Formanden aflagde Beretning for den forløbne Tid og oplyste blandt andet, at han havde været hos Maskinbestyreren for at søge udvirket, at de saakaldte »Walesrum« fjernes fra K-Maskinerne, da disse Rum var noget uheldige efter Indførelsen af Brikketterne. Maskinbestyreren havde stillet sig velvillig til Spørgsmaalet. Formandens Beretning godkendtes.

Pkt. 3.

Kassereren oplæste Regnskabet, som godkendtes.

Pkt. 4.

Som Formand valgtes Lokf. Aagaard (Genvalg), som Kasserer Lokf. Chr. Nielsen og som Repræsentant for Ar. Ø. Lokfb. Olsen.

Pkt. 5.

Valgt blev Lokf. Nissen og Lokf. Søby.

Pkt. 6.

Valgt blev Lokf. Viberg og Lokfb. 429 Nielsen.

Pkt. 7.

Det vedtoges at udsætte dette Pkt. til en senere Generalforsamling.

Pkt. 8.

Dette Pkt., der gik ud paa, 1) at yde 25 Kr. til »Fælleskontoret for Velgørenhed«, 2) at eftergive afdøde Lokf. P. Iversens Kontingent, samt, 3) som Efterbevilling Penge til en Krans, som var henlagt paa de afdødes Gravsted fra Hansted-Ulykken i Anledning af 35-Aarsdagen, vedtoges.

Pkt. 9.

Det vedtoges, at Foreningen skulde tage sig af Sagen og forfølge den videre.

Pkt. 10.

Besvaredes af Festudvalget.

Pkt. 11.

Det vedtoges at indgaa til Hovedgeneralforsamlingen med Forslag om at faa Aarhus indlemmet blandt de Byer, hvor den aarlige Hovedgeneralforsamling afholdes.

Pkt. 12.

Forslaget, der gik ud paa, at der i saa stor Udstrækning som muligt benyttes Førerere til Førertjeneste, vedtoges.

Pkt. 13.

Der fremkom en Del, som dog kun var af lokal Interesse.

Dirigenten, Lokfb. 423 Jensen, sluttede Generalforsamlingen med at takke for den gode Ro og Orden, som havde hersket.

S. Jensen,
Sekretær.

Aarhus Afdeling

afholder sit aarlige Karneval Lørdag den 9. Marts 1912 i Forsamlingsbygningen, Amaliegade. Udførligt Program vil senere blive bekendtgjort.

Til Hr. Beich.

Da Sagen forlængst herfra er tilstillet Hovedbestyrelsen til Afgørelse, evt. Hovedgeneralforsamlingen, finder jeg af Hensyn til Foreningens Tarv absolut ingen Anledning til her i Bladet at beskæftige mig med Personen Beich. Overfor denne følger jeg Grundsætningen: Undgaa et hidsigt Menneske en Stund, men et ondsindet — bestandigt.

Herm. Ohlsen,
Lokf.

Da Sagen nu er overgivet til Hovedbestyrelsens Afgørelse, vil det være overensstemmende med Coutume, at der ties, medens Retten sidder, og he-tragter vi Diskussionen som afsluttet.

Red.



För all visad välvilja och deltagande vid vår makes och faders frånfälle få vi härmed till »Danmarks Lokomotivmän« framföra vårt hjärtliga och djupt kända tack.

Vänersborg, Januari, 1912.

Maria Orre. Volrath Orre J:or.

Byttehandel.

I et tidligere Nr. af nærværende Blad havde jeg haabet at kunne aabne en Diskussion om Emnet: »Forflyttelse for Betaling«; men da der ikke — med Undtagelse af en kort Redaktionsbemærkning — senere er fremkommet noget i Bladet desangaaende, maa jeg formode, at dette Emne ikke har megen Interesse, hvad der for Resten undrer mig, da det synes mig, at mange indenfor Lokomotivpersonalet maa have mærket til Ubehageligheder paa en eller anden Maade, naar dette System har virket. — Jeg gaar altsaa ud fra, at Emnet interesserer lidt, og vil derfor gøre min Opsats saa kort som mulig for ikke at trætte Læseren.

Naar en Kollega ønsker Forflyttelse og indgiver Ansøgning om Forflyttelse og venter, til det er hans Tur, saa er han ikke i Tvivl om at have handlet kollegialt. Hvis han derimod paa en eller anden Maade — enten ved Bytning (med eller uden Vederlag), ved at give Grunde, som er alt for smykkede, eller lignende — søger at albue sig frem foran andre, saa vil han dog vist være i Tvivl, om han nu ogsaa har handlet rigtigt og kollegialt. Selvfølgelig kan der ikke siges noget til Bytning med eller uden Betaling, hvis de byttende forvisser sig om, at der ikke er ældre Ansøgere, som derved vil blive forbigaaet. Hvis der skulde indtræffe — som Redaktionen bemærkede — Tilfælde, hvor en Kollega for enhver Pris ønsker sig forflyttet, ja, lad ham saa blot betale; men saa haaber jeg ikke, han glemmer at betale ogsaa til de af hans Kolleger,

som han muligvis kommer til at forbigaa eller paa anden Maade skade ved Forflyttelsen; men det har vist i de fleste Tilfælde været glemt. Nej, der er flere at akkordere med end netop den, man bytter med.

Til Slut vil jeg bede ærede Kolleger, som ønsker sig forflyttede, om grundigt at gennemtænke Maaden, som bør benyttes, og jeg tør vel forudsætte saa megen etisk Sans og haabe paa saa megen Retfærdighedsfølelse indenfor vor Stand, at Uret fra den ene Kollega mod den anden maa være en Saga.

Kræv aldrig Retfærdighed fra foresatte, naar du selv øver Uret!

Aarhus, den 22.—1.—12.

C. Thygesen.

Forskelligt.

Verdens største Lokomotiv.

Amerikanerne har som bekendt en vis Forkærlighed for Superlativer, hvad der overhovedet i de senere Aar særlig har givet sig Udslag i deres Lokomotivbygning. Hvert Aar har de saaledes bygget „Verdens største Lokomotiv“, der dog atter i Løbet af kort Tid er bleven distanceret af en ny Konstruktion, som mere har haft Ret til denne Betegnelse.

Det sidste Lokomotiv, der i Øjeblikket er bekendt for at være det største, er en Mallet Maskine, paa Atchison Topeca og Santa Fe' Banen, som er sammensat af 2 seksakslede Lokomotiver hver med 5 koblede Aksler. Løberne, hver har en, befinder sig i begge Ender og Afstanden mellem disse udgør 20,13 Meter. Imellem disse løber saa de 10 koblede Aksler.

Lokomotivet, som er indrettet for flydende Brændsel, har 790 m² Ildpaavirkningsflade og er forsynet med Overhedning. Fødevandet opvarmes før Brugen. Damptrykket udgør 16 Atm. og Trækkekræften 50 Tons. Vægten naar den anselige Størrelse af 225 Tons. Den faste Hjulstand mellem de koblede Hjul beløber sig til 6 Meter. Den seksakslede Tender rummer 54,5 Kubikmeter Vand og 18 dito Olie.

Paa Grund af den store Længde, som inkl. Tender er 36,9 Meter, vilde Lokomotivføreren, dersom Lokomotivet kørte retvendt, vanskelig kunne overse Strækningen, hvorfor Maskinen er indrettet saaledes, at Tenderen løber foran under Kørslen; af samme Aarsag er den tillige holdt meget lav, idet der derved skabes en endnu bedre Udsigt, ligesom den er tilspidset for at formindske Lufttrykket.

Selskabet har ladet bygge 3 saadanne Uhyrer, der er bestemte til Bjergstrækningerne i Arizona. Om disse Kæmpemaskiner er fordelagtigere i Driften end de mindre Lokomotivtyper er vist et tvivlsomt Spørgsmaal; thi alene Drejningen af disse taler derimod.



Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Roskilde ønsker at bytte med en Kollega i Randers. Billet, mrkt. »Roskilde«, modtager Bladets Redaktion.

BREVPAPIR, MEDDELELSER OG KONVOLUTTER
MED



∴ FORENINGENS MÆRKE ∴
LEVERES TIL BILLIGSTE PRISER KUN AF

Lok.-Tid.s Bogtrykkeri, Fredericia.

Bytning.

En Lokomotivfører i Skanderborg ønsker at bytte til et sjællandsk Depot eller til Nyborg, naar Bytningen kan ordnes snarest. — Billet, mrkt. »H. L. A.«, sendes til Lok.-Tid.

Bytning.

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

Billet modtager 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.

Afklippede Frimærker,

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

Viggo Gundel, Struer.



Nem Bifortjeneste.

Driftige Folk søges som Agenter eller Forhandlere til 1/2 Bracil-Cigar (enestaaende Kvalitet) til 35 Kr. pr. 1000 Stk.
100 Stk. sendes som Prøve 3,85 pr. Efterkrav.
Billet mrkt. »Bifortjeneste« tilsendes Bladets Eksp., Asger Rygs-gade 4.

W. Mentzler & Co. Helgolandsgade 1. **Pianoer**
— TELEFON 7068 —
Billige Betalingsvilkaar. 20 Aars Garanti. Reparationer udføres. Brugte tages i Bytte.

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

Trikotage og Linned.

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

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



Vesterbros Guldsmed

Edm. Bodé

anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.

Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.

Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.

Viggo Nielsen.

BØGER PAPIR MUSIK

Tlf. Central
9327

Istedgade 64 (Istedgaard).

BRYGGERIET PHØNIX' PRISLISTE

Vi leverer paa Flasker: 1 1/2 Dobbeltøl 84, 1 Dus. Prima 108, 1 Dus. Hvidtøl 1 96, 1 do. II 78, 1 Dus. Skibsøl 1 96, 1 do. II 78 Øre. 1 1/2 Skibsøl 60, 1 1/2 Hvidtøl 60 Øre. Porter 15, Pilsner 12.

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

Valby Langgade 75.

Telefon 3968.

Carl Olsens

Skræder-Etablissement

Enghaveplads 8 Tlf. Vester
1081 u

anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivmænd.

Møbelmagasin i Svanholm

Gl. Kongevej Nr. 66

Kom og se mit Lager. Ingen Købetvang.

Smaa Priser. Afbetaling indrømmes.

Møbler leveres med fuld Garanti for Soliditet.

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

Livsforsikrings-selskabet „DANMARK“.

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

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

MARINE-ROM

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

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



Gummi-Kravetøj

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

„FLIPPEN“

Istedgade 128. Kjøbenhavn V.

Ærb. **K. Hintz.**

Postordres ekspedieres pr. omgaaende.

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.

Af betaling.
Al Herre- & Damekonfektion
 leveres med
 ugentlige eller maanedlige Afdrag.
 Udbetaling efter Overenskomst.
 Gode Varer og godt Arbejde garanteres.
 1. Dannebrogsgade 1.

Dameovertøj.

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

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

Køb Vin

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



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

Istedhus Møbel-Magasin

leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles favorable Vilkaar.

Garanti for Soliditet.

Chr. Nielsen, Telefon Vester 209. **Enghaveplads 1 & 2.**
 København.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages i Bladet ved Henvendelse til »Jernbanefagpressens Annoncebureau«, Asger Rygsgade 4^r tv.
 København V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.

Stort Udvalg i alle
 Slags Møbler
 fra egne
 Værk-
 steder

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

Garanti gives e
 Afbe-
 taling indrøm-
 mes solide Købere

Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 34
 Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16 III, Kjø-
 benhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.